

*Zichtbaar groen en benut water
geven kansen voor later.
Potentieel,
dat zeggen er zoveel.
Wie laat het zien
Lelystad misschien???*

*Lelystad, die mix van groen en open
laat haar kansen niet lopen,
op de grens van ruimte en bebouwd,
durft Lelystad te worden geschouwd.
Rustig en toch dynamisch Lelystad,
ik vind er wat!
Jong en toch niet ongeremd,
visionair; onbeklemd.
Moderne balans, verrassende structuur,
Lelycultuur.*

*Open zonder (plein)vrees,
besloten zonder centrumwees.
Een beleid dat de potentie versterkt,
Lelycultuur: dat werkt!!
Lelycultuur is multicultureel,
een identiteit, ieder zijn Lelydeel.*

*Verbonden eilanden in de oase,
water en groen eindelijk in fase.
Terechte trots, als een Lelyrots
in het water,
voor nu en later.*

[Gedicht van een (trotse) bewoner van Lelystad]

VOORWOORD

Lelystad bepaalt zelf haar toekomst

In Lelystad wonen mensen die heel goed weten wat ze willen en hoe ze hun stad zien als het gaat om wonen, werken, winkelen, uitgaan, sporten, recreëren, enz. Deze burgers hebben een bestuur dat goed wil luisteren naar wat er leeft onder de bevolking, maar ook de verantwoordelijkheid heeft om alle (soms tegengestelde) belangen en meningen te wegen en daaruit een koers te kiezen die zoveel mogelijk recht doet aan wat zo mooi heet 'het algemeen belang'. Dat dit veelal een compromis zal zijn tussen al die geventileerde meningen, moge duidelijk zijn. Waar het om gaat is dat we het proces voor een nieuw toekomstplan voor Lelystad zorgvuldig hebben gevoerd en dat het uiteindelijk resultaat kan bogen op een breed draagvlak en op z'n minst op begrip voor de gemaakte keuzes.

Participatie

Het proces om te komen tot een nieuw Structuurplan voor Lelystad is een mooi voorbeeld van een participatieproces, waarin iedereen (zowel burgers, als bedrijfsleven en andere bij Lelystad betrokken instellingen) zijn/haar eigen inbreng heeft kunnen hebben. Van verschillende zijden hebben wij opvattingen, meningen en ideeën gekregen. Van scholierendebatten, publieksdiscussies tot inspraak via de website: op allerlei manieren hebben bewoners van de geboden inspraakmogelijkheden gebruik gemaakt. Die diversiteit aan meningen vindt u allemaal op enigerlei manier terug in het structuurplan. Ook de ingekomen inspraakreacties die wij op het Voorontwerp en de zienswijzen die wij op het Ontwerp hebben gekregen, zijn verwerkt. Het eindverslag van de inspraak is opgenomen in de aparte bijlage bundel.

Ambities

Het Structuurplan Lelystad 2015 geeft de ambities van de stad goed weer. We kiezen voor een eigen identiteit. Een identiteit waarbij de kwaliteit van wonen en werken voorop staat. De stad moet daarvoor versneld groeien. Maar geen groei om de groei. We varen een eigen koers. De doelstelling uit het Masterplan van 1996 om te groeien naar 80.000 inwoners komt eerst. Maar daarna is er ruimte om, onder voorwaarden, door te groeien naar 100.000 à 120.000 inwoners. De keuze voor kwaliteit is echter belangrijker dan die voor kwantiteit.

Kernkwaliteiten

Als wij onze inwoners tijdens het hele proces van totstandkoming van het Structuurplan goed hebben begrepen, dan zijn zij het met ons eens. Groen, water, rust en ruimte zijn kernkwaliteiten van Lelystad en waard om te behouden. Daarnaast kiezen wij in dit nieuwe structuurplan ook voor dynamiek: een bruisend stadshart, economische 'knopen', de ontwikkeling van het vliegveld tot 'business airport', (nog) meer levendigheid aan de kust, meer mogelijkheden voor transport en logistiek, etc. Omdat ook voor Lelystad 'stilstand' achteruitgang betekent.

Ik durf Lelystad een fantastische toekomst te voorspellen.



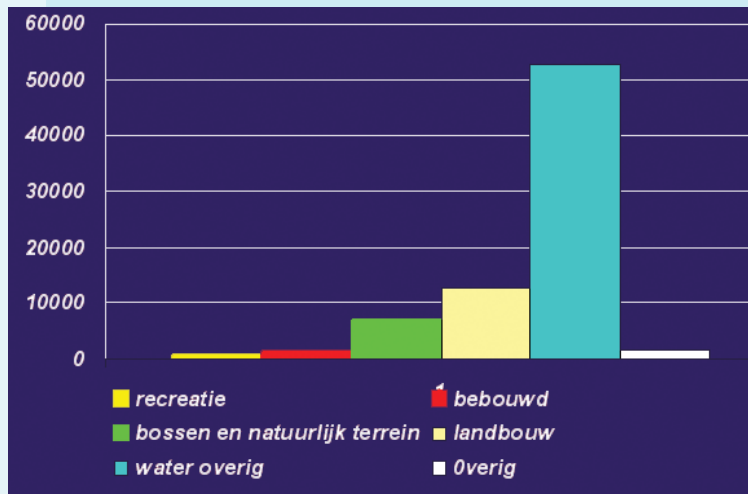
Tjeerd van der Zwan
Wethouder Ruimtelijke Ordening

HOOFDSTUK 1

Inleiding

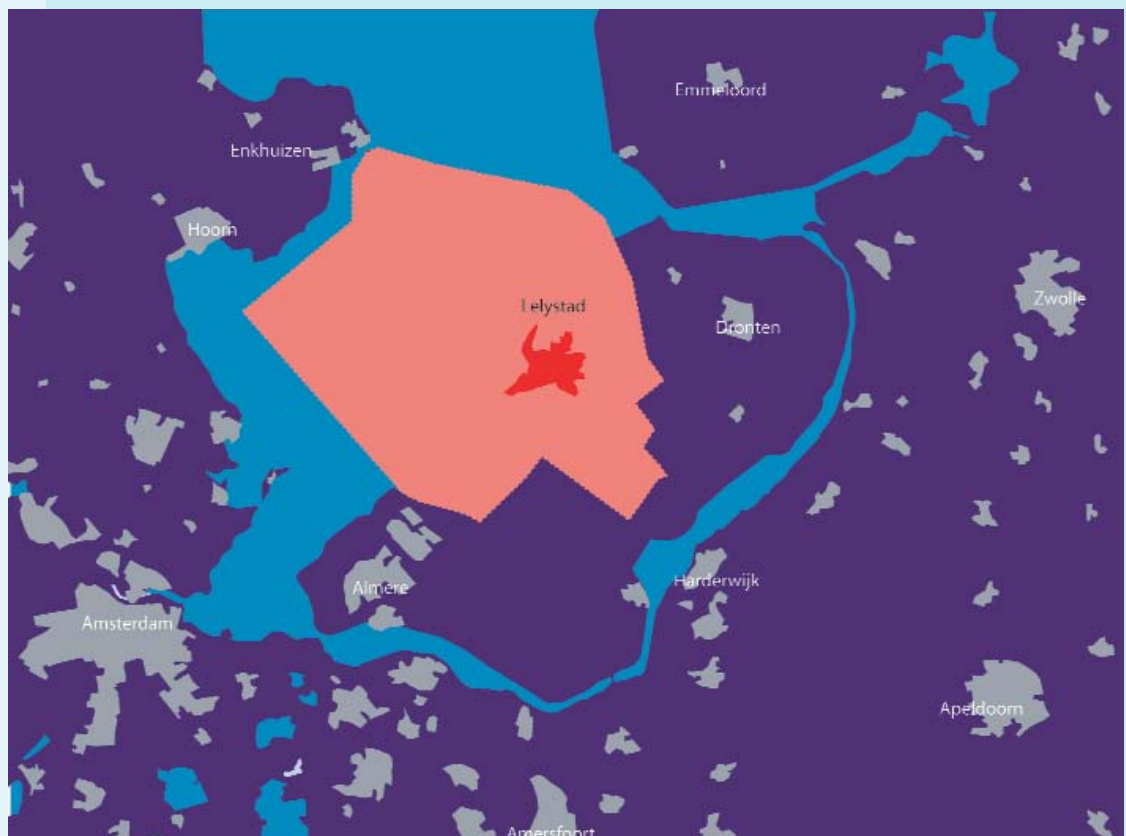


Eén gemeente



76.471 hectare, 70% water en 30% land, waarvan 3% bebouwde kom, 1% recreatie, 9% bossen, 17% landbouw.

Gemeentelijk grondgebied



1 INLEIDING

Dit hoofdstuk geeft een beschrijving van de aanleiding en de rol van het Structuurplan Lelystad. Waarom krijgt Lelystad een nieuw Structuurplan en wat houdt zo'n plan in? Bij een nieuw plan hoort ook een opgave. Wat houdt deze opgave precies in? Ook wordt toegelicht waarom we spreken van een Structuurplan in plaats van een Structuurvisie.

1.1 Aanleiding Structuurplan

Aanleiding

Er zijn verschillende redenen waarom dit nieuwe Structuurplan voor Lelystad is opgesteld. De eerste reden betreft de maat en de schaal van Lelystad. Lelystad is van oorsprong ontworpen als centrumstad in een groter omliggend gebied (de destijds geplande inpolderingen). Flevoland en Lelystad hebben echter een ontwikkeling doorgemaakt die niet geheel aansluit op de oorspronkelijke ontwerpen. Zo is Lelystad niet het centraal gelegen centrum van Flevoland geworden en zijn de kernen minder gericht op Lelystad wat betreft oriëntatie en voorzieningen. Ook zijn er stagnaties in het tempo van de ontwikkeling van Lelystad geweest en heeft Almere zich in sterke mate ontwikkeld, mede door de oriëntatie op de Randstad.

Medio jaren negentig is de ontwikkeling conform het Masterplan Versnelde Groei ingezet. Naast een beoogde omvang in inwoners en arbeidsplaatsen zijn hierin kwalitatieve doelstellingen opgenomen. Halverwege de uitvoeringstermijn van dit Masterplan, kan geconcludeerd worden dat Lelystad zich succesvol ontwikkelt in het licht van de geformuleerde doelstellingen. Halverwege de uitvoeringstermijn is er desalniettemin behoefte aan reflectie aan de doelstellingen en de ruimtelijke consequenties, niet in de laatste plaats omdat de kwantitatieve doelstellingen uit het Masterplan Versnelde Groei niet in 2008 worden bereikt.

Projecten

Een tweede reden heeft te maken met de vele projecten die Lelystad uitvoert en wil uitvoeren. Deze projecten hebben deels te maken met de levensfase waarin de stad verkeert. Na de periode van groei (jeugd) is nu de periode van evenwicht en stabiele ontwikkeling (volwassenheid) aan de orde. Hier horen projecten bij die de ontwikkeling van Lelystad stimuleren tot een complete stad met een diversiteit en evenwicht tussen kwaliteiten, ambities en mogelijkheden.

Zo zijn er plannen om een nieuw stadshart te creëren, de kustontwikkeling voort te zetten, de woonwijken aan te passen aan moderne inzichten en de bereikbaarheid te waarborgen. Belangrijk bij deze ontwikkelingen zijn de meest in het oog springende kernkwaliteiten van Lelystad: rust, ruimte, groen en water.

Om te komen tot een bepaalde koers voor de complete stad bestaat de behoefte om de verschillende ambities die uitgesproken zijn in de studies, plannen en visies tegen het licht te houden en daar samenhang in aan te brengen. Ook het herijken van de stedelijke structuur en raamwerk om de groei en ontwikkelingen op te vangen is een vereiste.

Ontwikkeling in omgeving

Een derde reden om een Structuurplan op te stellen houdt verband met ontwikkelingen in de omgeving van de stad, zoals bijvoorbeeld het vervallen van de reservering van de Markerwaard. Maar ook door de te verwachten verdere groei van Almere en het nog steeds omvangrijke ruimte- en woningtekort in de Randstad (Deltametropool), in Utrecht en in Gelderland, zal de druk op Lelystad toenemen. Op termijn kan wellicht een concrete vraag van de Rijksoverheid aan de orde zijn om aan de groeiende ruimtedruk een oplossing te bieden. Ook de ontwikkelingen ten aanzien van de bereikbaarheid van Lelystad zijn aanleiding om na te denken over een gewenste ruimtelijke ontwikkeling. Een goede stad is immers op haar toekomst voorbereid.

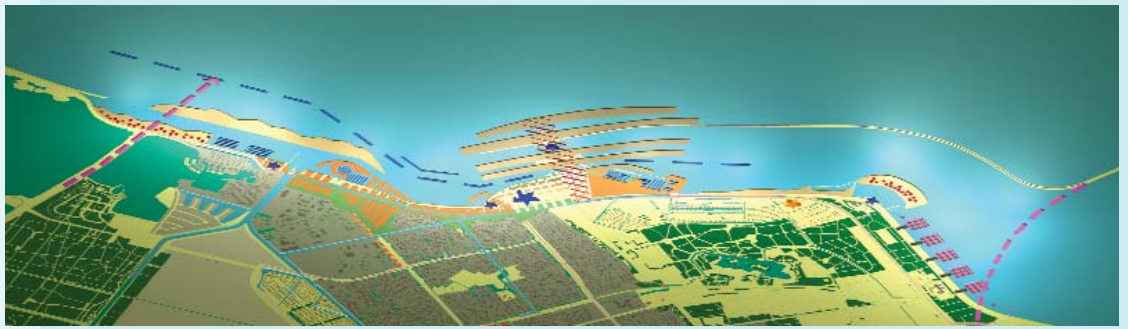
Structuurplan Lelystad

De gemeenteraad heeft daarom besloten om een Structuurplan op te stellen. Hierin moeten alle aspecten die van belang zijn voor de toekomst van Lelystad aan de orde komen. Het Structuurplan vormt het kader voor de groei naar volwassenheid. In het Structuurplan wordt aandacht besteed aan de identiteit, de gewenste omvang van de stad, het groeitempo van de stad, het woonmilieu, de werksituatie, de infrastructuur, de benodigde voorzieningen et cetera. Reeds bestaande plannen - als resultante van het Masterplan Versnelde Groei - zoals bijvoorbeeld het Masterplan Stadshart Lelystad en de Structuurvisie Kust dienen nadrukkelijk in onderlinge samenhang als input voor het Structuurplan.

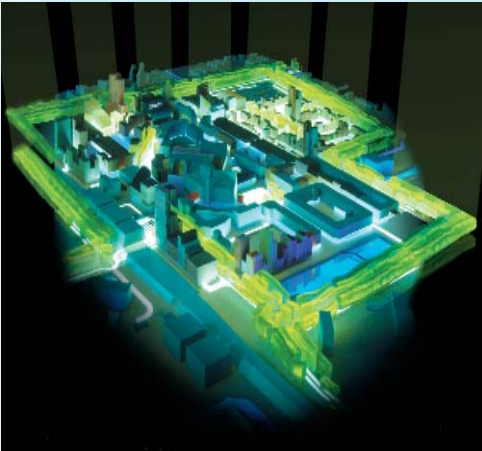
Zuiderzeelijn
Bron: Mecanoo



Kustvisie (1999)



Masterplan Stadshart (2001)



Impressie Lelystad-Zuid

Zicht op de sluisen van Lelystad



Batavia aan de kade

1.2 De rol van het Structuurplan

Een Structuurplan kan worden gekarakteriseerd als:

"Een breed gedragen en integraal ontwikkelingsplan waarin het gemeentelijk ruimtelijke beleid voor de toekomst wordt vastgelegd en waarin ook - in samenhang en afweging daarmee - het ruimtelijk beleid van provincie en rijk doorwerking krijgt."

Het Structuurplan is een integraal plan voor de toekomst van de stad. Integraal wil zeggen dat in de visie verschillende, op elkaar afgestemde aspecten voor de komende 30 jaar worden uitgewerkt. Denk bijvoorbeeld aan aspecten zoals wonen, werken, infrastructuur, groen/natuur, voorzieningen, milieu, water en recreatie. Het Structuurplan geeft antwoord op de vraag hoe deze aspecten binnen de gemeente zich moeten ontwikkelen. Het gaat daarbij zowel om de kwantiteit (aantallen woningen, bedrijven en dergelijke) als de kwaliteit (type woningen, vormgeving groengebieden en dergelijke). Het Structuurplan doet tevens een uitspraak over de wisselwerking en samenhang tussen de genoemde aspecten, zoals de afstemming tussen locaties voor wonen en werken, aantal en locatie van voorzieningen en type infrastructuur voor de diverse gebruikers. Kortom, het Structuurplan heeft drie functies: het schetst de hoofdlijnen van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling, het heeft de functie van richtingaanwijzer - zowel voor de gemeente als voor overige partijen - en het heeft de uitvoeringsfunctie: het in beeld brengen van de projectagenda.

Wettelijke context

In de huidige Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) en het Besluit op de Ruimtelijke Ordening (Bro) staan eisen ten aanzien van het opstellen van een Structuurplan. In de nieuwe WRO zal het Structuurplan worden vervangen door de Structuurvisie. In het voorontwerp van de WRO (opgesteld medio 2001) is het volgende over de Structuurvisie te vinden:

Artikel 2.1 De gemeenteraad kan ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening voor het grondgebied van de gemeente of een gedeelte hiervan dan wel voor de aspecten van het ruimtelijke beleid een Structuurvisie vaststellen, waarin de voorgenomen ontwikkeling van dat gebied of die aspecten in hoofdlijnen wordt aangegeven. De Structuurvisie bevat de hoofdzaken van het door de gemeente te voeren ruimtelijke beleid en geeft richting aan de door het gemeentebestuur te nemen beslissingen.

Gemeenten kunnen naar aanleiding van de nieuwe WRO in de Structuurvisie hun eigen strategische lange-termijn beleid voor de leefomgeving vastleggen en daarmee de uitvoeringsstrategie onderbouwen. Zo heeft een gemeente mogelijkheden om een integrale ruimtelijke visie op de leefomgeving te ontwikkelen, waarin de samenhang met andere beleidssectoren zichtbaar kan worden gemaakt. Een Structuurvisie heeft een bindende functie voor het bestuursorgaan dat het beleid vaststelt. Een Structuurvisie heeft namelijk primair een intern structurerende functie: de gemeente zal bij het nemen van besluiten de Structuurvisie als leidraad nemen en in beginsel dienovereenkomstig handelen (referentie- en toetsingskader).

Aangezien de nieuwe WRO nog niet is aangenomen, zijn de bepalingen en regels van het vigerende WRO (voor het Structuurplan) van kracht.

Bij het opstellen van het Structuurplan Lelystad worden echter (vooruitlopend op de nieuwe WRO) de 'nieuwe' regels die voor een Structuurvisie gelden al geïmplementeerd. In dit Structuurplan ontwikkelt de gemeente Lelystad dus in feite al een integrale ruimtelijke visie op de leefomgeving met daarin de hoofdzaken van het door de gemeente te voeren ruimtelijke beleid. Omdat de nieuwe WRO nog niet officieel van kracht is wordt nog gesproken van Structuurplan in plaats van Structuurvisie.

Planperiode

Het Structuurplan omvat een periode van nagenoeg 25 jaar, waarbij gedurende de periode tot 2015 hoofdzakelijk uitvoering zal worden gegeven aan het huidige, vastgestelde beleid en er dus voldoende ruimte in de tijd is om met de betrokken overheden overleg te voeren over de haalbaarheid van de door Lelystad gewenste ontwikkelingen.

Ook kunnen toekomstige ontwikkelingen - maatschappelijke, economische en wellicht ook politieke ontwikkelingen - aanleiding zijn tot herbezinning op het nu gewenste ontwikkelingsprofiel van Lelystad.

Daarom is te verwachten dat na een periode van 10 jaar ook de actualisering van het nu aan de orde zijnde Structuurplan zal plaatsvinden.

Kansen en uitdagingen

Er is een groot aantal kansen en uitdagingen die van invloed zijn op de ontwikkeling van Lelystad in de toekomst. Hieronder zijn enkele belangrijke kansen en uitdagingen opgesomd.

Kansen

- Veel mensen kiezen Lelystad als stad om in te wonen vanwege haar verschillende kwaliteiten, zoals een groene woonomgeving met veel aanwezigheid van water en een plek waar je rust en ruimte vindt. Deze kernkwaliteiten bieden kansen voor de verdere ontwikkeling van de stad.
- Door de ligging van Lelystad aan het water bestaan er veel mogelijkheden om dit 'waterfront' te versterken. Gedacht kan worden aan wonen aan en in het water, het ontwikkelen van toeristisch/recreatieve attracties en dergelijke. Het waterfront kan op deze manier een positieve bijdrage leveren aan de aantrekkelijkheid van Lelystad.
- Door de komst van de Hanzelijn en de Zuiderzeelijn wordt Lelystad beter bereikbaar vanuit zowel de Randstad als vanuit het noordoosten van het land. Deze verbeterde bereikbaarheid biedt kansen voor de vestiging van bedrijven en bijvoorbeeld regionale voorzieningen in Lelystad.
- Verdere ontwikkeling van de luchthaven Lelystad biedt een goede bereikbaarheid (via de lucht) van de stad en goede vestigingsmogelijkheden voor bedrijven.

Uitdagingen

- Momenteel is er binnen Lelystad een vrij eenzijdige woonvoorraad die niet altijd even goed aansluit op de vraag van (toekomstige) inwoners. Een uitdaging is een gedifferentieerde woonvoorraad, bijvoorbeeld ook gericht op jongeren- en ouderenhuisvesting en een gevarieerde woonomgeving te ontwikkelen zodat Lelystad aantrekkelijk wordt voor nog meer mensen.
- De bestaande plannen voor het Stadshart en de Kust zijn beide zeer ambitieus en op sommige vlakken concurrerend aan elkaar. Bij het opstellen van het Structuurplan worden de gewenste programma's voor zowel Stadshart als Kust op elkaar afgestemd.
- Het vervallen van de reservering van de Markerwaard biedt nieuwe perspectieven en geeft inspiratie om Lelystad aan een groot open waterfront te ontwikkelen.

Dilemma's
Bron: Jan Blom



Wonen: Opzet woonwijken behouden of veranderen?

Ruimte: Gaan we in of buiten de stad bouwen?

Werken: Kantoren verspreid, of in het Stadshart?

Recreatie: De kust als recreatieoord, of woonwijk?

1.3 De opgave

Bij het opstellen van het Structuurplan moet de gemeente antwoord geven op een groot aantal vragen dat te maken heeft met de toekomst van de stad. Vragen die te maken hebben met de (gewenste) kwaliteiten van de stad, het gewenste toekomstbeeld en vragen met betrekking tot het oplossen van (huidige) problemen. Hieronder een aantal voorbeelden van bovenbedoelde vragen, met als hoofdvraag:

Wat voor een stad wil Lelystad zijn/worden?

- Wat voor een identiteit zou Lelystad moeten hebben? Een groene stad, een stedelijke dynamische stad of juist iets anders?
- Moet Lelystad groeien door te bouwen binnen het bestaande stedelijke gebied of juist uitbreiden in nieuw te ontwikkelen wijken?
- Welke voorzieningen moeten in het Stadshart ontwikkeld worden en welke aan de Kust?
- Hoe gaan we om met het beheer van de bestaande stad en diverse nieuwe ontwikkelingen?
- Welke mensen wil je binden en welke mensen wil je trekken naar de stad?
- Welk type voorzieningen horen bij de toekomstige stad?

Het Structuurplan zal aan de eigen zelfstandige positie van Lelystad in de regio zodanig inhoud moeten geven dat de overheid, de inwoners en het bedrijfsleven de ontwikkeling van Lelystad zelfverzekerd en met vertrouwen tegemoet kunnen zien. Uit de hiervoor genoemde vragen blijkt dat in het Structuurplan bepaalde keuzes en afwegingen moeten worden gemaakt. Deze keuzes en afwegingen zullen echter wel door een zo breed mogelijk publiek gedragen moeten worden en geven de richting aan waarin Lelystad zich in de toekomst wil begeven. Hoofdstukken 3 en 4 gaan nader in op de beantwoording van bovengenoemde vragen.

Een Structuurplan geeft echter niet in alle opzichten duidelijkheid over de te verwachten ontwikkelingen op korte, middellange en lange termijn. Niet aan alle verlangens en opvattingen kan recht worden gedaan, maar door goed overleg te voeren kan hier zoveel mogelijk aan tegemoet worden gekomen

Inhoudelijke totstandkoming

Begin 2002 zijn de voorbereidingen voor het Structuurplan Lelystad gestart in de vorm van een inventarisatie van alle bestaande plannen, beleid en de gewenste en autonome toekomstige ontwikkelingen. Deze inventarisatie is vastgelegd in een zogenaamd Basisplan. Op basis hiervan zijn diverse kansen en dilemma's geformuleerd voor de ontwikkeling van Lelystad. In een drietal scenario's zijn deze kansen en dilemma's uitgewerkt in drie mogelijke ontwikkelingsrichtingen. De scenario's zijn onderwerp geweest van een brede discussie met vele in- en externe betrokkenen en belangstellenden. De conclusies en resultaten uit de brede discussie en de inhoudelijke beoordeling van de scenario's zijn vastgelegd in een Nota van Uitgangspunten. De ontwikkelingsrichting, zoals beschreven in de Nota van Uitgangspunten, is basis geweest voor de uitwerking van het (Voorontwerp) Structuurplan.

Betrokkenheid bij planvorming

Het gemeentebestuur van Lelystad heeft behoefte aan een zo groot mogelijk draagvlak en inbreng van alle betrokken partijen bij de totstandkoming van het Structuurplan. Om deze reden is gekozen voor het hanteren van een dubbele procedure: een informeel en een formeel traject. Het informele traject betrof een traject van hoor-, klankbordgroep- en workshopzittingen, aangevuld met communicatie via bijlagen in het gemeentelijk voorlichtingsblad Stadsbulletin en moderne communicatiemiddelen als e-mail en internet. In dit traject zijn diverse partijen, belanghebbenden en belangstellenden met name betrokken bij de keuze van (elementen uit) de scenario's. In bijlage 2 is een schema opgenomen waarin de inhoudelijke stappen en de communicatiemomenten inzichtelijk worden gemaakt. Het formele traject volgt de procedure tot vaststelling van het (Voor)Ontwerp Structuurplan, zoals deze staat aangegeven in de Wet Ruimtelijke Ordening (zie bijlage 3). Na verwerking van de inspraakreacties en de zienswijzen heeft de gemeenteraad het Structuurplan op 7 april 2005 vastgesteld.

Wooneilanden blijven gehandhaafd

Invloed inwoners goed zichtbaar in toekomstvisie

LELYSTAD – De mening van de inwoners telt. Die conclusie wordt gerechtvaardigd door het voorlopige resultaat van de discussie over de toekomst van de stad: een nota van uitgangspunten. Op het gebied van wonen wil het college van burgemeester en wethouders duidelijk voortbouwen op de huidige eilandenstructuur met veel groen, ruimte en rust. Hierop hadden veel Lelystedelingen in hun reacties al gehamerd.

Bron: Flevopost 14 maart 2003

Zicht op de Bataviawerf



1.4 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk 2 wordt Lelystad in kaart gebracht. Het verleden, heden en toekomstige ontwikkelingen, voor zover relevant voor de ruimtelijke planvorming, worden hierin beschreven. De koers van Lelystad - ofwel de ambities en de vertaling daarvan in ruimtelijke beleidskeuzen - wordt in hoofdstuk 3 beschreven. In dit hoofdstuk wordt tevens nader ingegaan op de resultaten van de brede discussie en beoordeling van de scenario's. Hoofdstuk 4 presenteert het feitelijke Structuurplan: de nieuwe plankaart van Lelystad en de toelichting op het Structuurbeeld 2015 en een doorkijk naar 2030. Tot slot wordt in hoofdstuk 5 de uitvoering van het Structuurplan toegelicht, hiertoe worden een aantal sleutelprojecten en de doorwerking in andere projecten en beleidsopgaven beschreven. In de bijlagen zijn, naast een namen- en begrippenlijst, de formele aspecten van het Structuurplan opgenomen. In het Structuurplan zijn veel kaartbeelden opgenomen. Het belangrijkste kaartbeeld is de structuurplankaart (hoofdstuk 4). Overige kaarten moeten gezien worden als toelichting of impressie bij de tekst van het Structuurplan.

De Lelystedeling aan het woord: een selectie van persoonlijke belevingen:

Gedurende het traject waarin dit Structuurplan is opgesteld hebben diverse Lelystedelingen een 'persoonlijke beleving' opgestuurd naar de gemeente. In dit Structuurplan is een selectie te vinden van citaten uit deze persoonlijke bijdragen. De citaten zijn steeds in de gekleurde verticale balk op de rechterpagina's opgenomen.



Een voorbeeld van een persoonlijke bijdrage is hiernaast afgebeeld: 'Rust en ruimte in verbondenheid' (olieverfschilderij).

'...Mijn voorstel is om in het centrum een plekje vrij te maken voor een fleurig, lekker ruikend en romantisch stukje groen. Een stukje groen waar je privé tussen de bloemen zit. Dan denk ik aan een rosarium met veel bogen waar je je terug kan trekken uit het drukke bestaan...'

HOOFDSTUK 2

Lelystad in kaart gebracht



Cornelis van Eesteren, uitkijkend over het toekomstige Lelystad



Start van Lelystad



Structuurplan van Eesteren 1965

Lelystad in aanbouw

2 LELYSTAD IN KAART GEBRACHT

Dit hoofdstuk geeft aan waar Lelystad op dit moment staat. Dit heeft zowel betrekking op 'zachte' factoren als identiteit, trends en maatschappelijke ontwikkelingen als op 'harde' feiten (beleidskaders, projecten, relatie met regio). Om meer inzicht te krijgen in het heden en de toekomst is het belangrijk het verleden te kennen. Om deze reden wordt dit hoofdstuk begonnen met de ontstaansgeschiedenis van de stad Lelystad.

2.1 Ontstaansgeschiedenis

"Om dertig jaar vooruit te kunnen kijken is het goed om ook eens vijftig jaar terug te kijken. Daarmee bestrijkt het gezichtsveld ongeveer tachtig jaar. Een mensenleven. Een beschrijving van een aimabele stad."

In 1948 werd Lelystad op de kaart gezet door dr. Takes in zijn studie "bevolkingscentra in het oude en nieuwe land". Uitgangspunt was toen het stichten van een regionale verzorgingskern met 25.000 tot 30.000 inwoners, met een functie in het nationale overloopleid voor de opvang van de buitenwaarts gerichte uitstraling van de Randstad. Dr. Takes fixeerde Lelystad op zijn huidige locatie. Dit werd destijds beschouwd als de beste vestigingsplaats voor de belangrijkste verzorgingskern voor het hele gebied van de IJsselmeerpolders. Lelystad moest tevens gaan functioneren als het bestuurlijk centrum van het gebied. In de jaren vijftig werd de taakstelling voor Lelystad flink uitgebreid. De snelle uitgroei van Lelystad tot een stad van 100.000 inwoners werd beschouwd als een noodzakelijke en in feite minimale doelstelling.

Cornelis van Eesteren, bekend van onder meer het Algemene Uitbreidingsplan van Amsterdam, werd in 1959 aangesteld als stedenbouwkundige voor het stedenbouwkundig plan voor Lelystad. Hij kreeg de opdracht een plan in hoofdzaken te maken voor een stad van 50.000 inwoners, met mogelijkheden tot een uitgroei naar 100.000. Wat betreft de kosten werd gerekend op een totaalbedrag van 200 miljoen gulden en daarnaast werd nog rekening gehouden met extra uitgaven ten bedrage van 30 miljoen gulden vanwege 3 factoren. Ten eerste zou het feitelijk inwonertal in het begin achterblijven bij de investeringen (wegen, openbare gebouwen en voorzieningen), die reeds moesten uitgaan van ongeveer 50.000 tot 100.000 inwoners. Ten tweede moesten industrievestigingen met behulp van premies gestimuleerd worden en tenslotte moest er geld worden uitgegeven aan de uitstraling van de stad, men sprak van 'allure'. Deze uitgaven waren gerechtvaardigd omdat Lelystad de bekroning van de drooglegging der IJsselmeerpolders moest worden.

Van Eesteren heeft een ontwerp gemaakt voor een stad van 100.000 inwoners met bijbehorende infrastructuur. Hij ontwierp een functionele stad, een eigentijdse stad die helder in elkaar zat, goed functioneerde en die vooral menselijk was. Het plan kenmerkte zich door drie niveaus met de wijken op polderpeil, daarboven het raster van halfhoge stadsautowegen en daarboven het stadscentrum op dijkhoogte. Ondanks de ligging vlakbij het IJsselmeer, werd de stad niet functioneel verbonden met het water. Lelystad was namelijk economisch niet afhankelijk van het water, zoals de oude Zuiderzeesteden dat wel waren. Het ontwerp was volledig gericht op de gemotoriseerde samenleving en een oost-west georiënteerde snelweg zou dan ook de ruggengraat van de stad worden. Het stadscentrum zou zich langs deze snelweg uitstrekken en de wijken lagen ten noorden en ten zuiden van deze centrumzone. Het plan kenmerkte zich verder door de sterke functiescheiding die consequent in de hele stad werd doorgevoerd.

Het plan van Van Eesteren werd om diverse redenen afgewezen, maar het diende wel als onderlegger voor het Structuurschema voor de ontwikkeling van Lelystad (1969). Hierdoor heeft het plan een grote invloed gehad op de geschiedenis van de stad en zal de naam van Cornelis van Eesteren altijd verbonden blijven aan de ruimtelijke structuur van Lelystad.

In het "Structuurschema voor de ontwikkeling van Lelystad (1969)" van de stedenbouwkundigen Professor Ir. W. de Bruijn, Professor Ir. S.J. van Embden, Ir. J.A. Kuijper en de socioloog Professor Dr. E.W. Hofstee, werd gerekend op een stad van tenminste 100.000 inwoners, passende in een geurbaniseerd westelijk Nederland. Gestreefd werd naar een schema dat de voorwaarden moest bieden voor een optimaal (en tevens typisch stedelijk) leefmilieu, gekenmerkt door grote veelzijdigheid zowel van woonvormen als voorzieningen. Hoewel een overmaat aan ruimte werd geconstateerd, liet de benodigde terreinoppervlakte voor een stad met 100.000 inwoners een situering toe tussen Oostvaardersdiep en A6, zonder noordwaartse overschrijding van rijksweg 10A (Binnenhavenweg). Het noordelijk gebied bleef beschikbaar voor de recreatie en/ of voor eventuele latere vestiging van bijzondere elementen. In zuidwestelijke richting (Warande) werd ruimte gevonden voor eventuele verdere stedelijke uitgroei, met een oriëntatie op de noordvleugel van de Randstad.

Structuurschema 1969 (Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders)

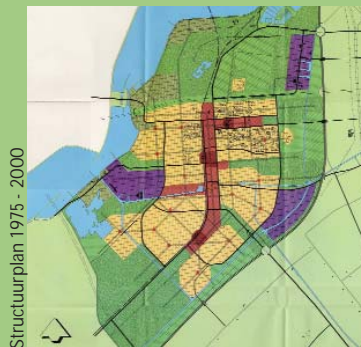
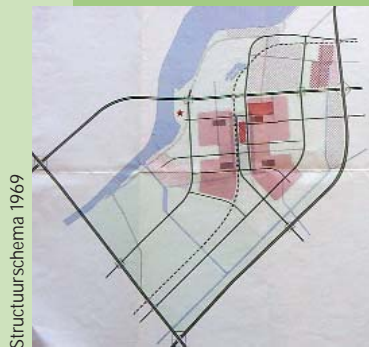
- Geleding op basis van de Wijkgedachte
- Verdichting voor meer stedelijkheid
- Pioniersgeest

Structuurplan 1975-2000 (Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders)

- Alternatief voor suburbanisatie
- Eengezinswoningen in een rustige, veilige en groene omgeving
- Lagere bebouingsdichtheid

Structuurvisie 1992 (Gemeente Lelystad)

- Zelfstandige provinciehoofdstad
- Marktgerichte locatieontwikkeling
- Compleet maken van het stedelijk lichaam



Toen de opstelling van het Structuurplan Lelystad 1975-2000 door de Rijksdienst IJsselmeerpolders ter hand werd genomen was de functie van Lelystad in het kader van het overloopbeleid, als een belangrijk uitgangspunt zojuist bevestigd. Doelen waren om bevolking, werkgelegenheid en welzijnsvoorzieningen beter te spreiden over het land en in beginsel te bundelen in gedeconcentreerde groeikernen (waaronder Lelystad). Door het aanbieden van een aansprekende woon- en werkomgeving moest er een alternatief worden geboden voor de suburbanisatie rond de grote steden. Uitgangspunt was dat Lelystad volwaardig zou moeten kunnen functioneren bij een draagvlak van 80.000 inwoners. Daarnaast werd rekening gehouden met een uitgroeimogelijkheid tot 120.000 inwoners.

Rekening werd gehouden met invloeden van de bouw van Almere, maar geoordeeld werd dat van een negatieve invloed geen sprake hoefde te zijn. Zowel Lelystad en Almere behoorden tot de twaalf groeikernen, die waren aangewezen om een belangrijk deel van de bevolkingsgroei van de Randstad op te vangen. Afgezien van een "gezonde concurrentie tussen Lelystad en Almere", moest de bouw van Almere in zekere zin een verlossing van Lelystad uit zijn isolement betekenen, doordat de afstand tot de Randstad hierdoor zou worden verkleind.

Als andere factoren die van invloed zouden kunnen zijn op de ontwikkeling van Lelystad werden genoemd het al dan niet aanleggen van de Markerwaard en de beslissing over de aanleg van een mogelijke 2e nationale luchthaven. Beide factoren konden van invloed zijn op met name de tracering van de verbindinglijnen, het groeitempo en de werkgelegenheid van Lelystad.

Tenslotte werden op het lokale niveau van Lelystad ook nog een drietal factoren waargenomen die van invloed zouden kunnen zijn op de ontwikkeling van de stad.

Er werd een verschuiving in het spreidingspatroon van de voorzieningen waargenomen. Werd in het Structuurschema nog uitgegaan van een scheiding in een stadscentrum en wijkcentra, eventueel aangevuld met voorzieningen op buurtniveau, in het Structuurplan werd uitgegaan enerzijds van een concentratie van voorzieningen op stadsniveau en anderzijds van een spreiding van de dagelijkse voorzieningen over het gehele stadsgebied en dus een bediening op het niveau van de woonbuurt.

Mede vanwege de vergaande ruimtelijke consequenties van het reserveren van een spoorwegtracé door het hart van de stad, moest er zo spoedig mogelijk duidelijkheid komen over de aansluiting van Lelystad op het landelijke spoorwegennet. Het uitgangspunt was om deze spoorverbinding door te kunnen trekken naar de Markerwaard.

Een laatste factor van belang betrof de constatering dat het ruimtebeslag van het stedelijk grondgebruik dusdanig werd vergroot dat de maximale capaciteit van het stadsgebied van Lelystad moest worden gesteld op 120.000 inwoners. Hoewel men het niet verwonderlijk vond dat de gesignaleerde toename van het stedelijk grondgebruik zich met name in nieuwe steden als Lelystad voordeed, achtte men matiging in dit opzicht wenselijk.

Om Lelystad op adequate wijze te laten voldoen aan de taakstelling -in 1975 kortweg omschreven als opvang van de overloop uit de Randstad- moest het woon- en werkmilieu in de ruimste zin van het woord aan een aantal belangrijke eisen voldoen. Uit het steeds verder vollopen van het groene hart en uit landelijk regionaal onderzoek was gebleken dat er overwegend behoefte bestond aan een woonmilieu dat wordt gekenmerkt door een ruime opzet; wonen op de grond in een ruime en betaalbare eengezinswoning met tuin, overzichtelijkheid, veel groen, kleinschaligheid, verkeersveiligheid, rust, sociale homogeniteit e.d.

Verkeersdrukte, slechte woningen, stank en een onpersoonlijke en onvriendelijke woonomgeving (gebrek aan sfeer), vormden de belangrijkste vertrekmotieven uit steden met meer dan 60 à 70.000 inwoners.

Als tussenstap voor dit Structuurplan werd in 1992 een structuurvisie opgesteld. Hierin werd ondermeer beschreven welke factoren de aanvankelijk voorspoedige ontwikkeling van Lelystad negatief gingen beïnvloeden:

- Door een economische recessie kwamen de flexibiliteit, de faseerbaarheid en de financiële haalbaarheid van de beoogde ontwikkelingen voor Lelystad onder grote druk te staan;
- De bedrijfsvestiging bleef achter bij de ontwikkeling van het inwonertal;
- De instroom van nieuwe inwoners werd gedomineerd door weinig draagkrachtige en sociaal zwakkere groepen uit de samenleving;
- De verzwakking van de sociaal-economische positie van Lelystad had zijn weerslag op het voorzieningenniveau;
- De concurrentiekracht van Almere werd volop ervaren, maar de positieve effecten bleven uit;
- Door de late realisatie van zowel de rijksweg A6 als de Flevolijn was Lelystad gedurende lange tijd in noord-zuidrichting niet goed genoeg bereikbaar. De verbeterde bereikbaarheid in de oost-westrichting liet (en laat) nog langer op zich wachten;
- De aanleg van de Markerwaard werd uitgesteld, waardoor Lelystad de geplande centrale plaats in de IJsselmeerpolders niet meer kon waarmaken;
- Voor de uitbreiding van de luchthavencapaciteit werd de voorkeur gegeven aan de uitbreiding van Schiphol boven de aanleg van een 2e nationale luchthaven;
- Toen het overloopbeleid leidde tot een uitholling van de grote steden is uiteindelijk de aandacht verschoven naar een bundeling van economische activiteiten, infrastructuur en verstedelijking in stedelijke netwerken.

Wijkgedachte

Het concept van de wijkgedachte dat in Lelystad gebruikt is bij de inrichting van de stad is in de jaren '40 overkomen uit de Verenigde Staten. Onder invloed van de stedenbouwkundige Clarence Perry werd daar de sociale verbrokkeling en massificatie in de grote steden tegen gegaan door de bewoners onder te brengen in duidelijk begrensde 'neighbourhoods.' Clarence Perry verstond onder neighbourhood een wijk met ongeveer 20 à 25.000 inwoners. Hiermee zou een gevoel van geborgenheid worden gecreëerd en zou een rijk gemeenschapsleven ontstaan. In Nederland werd het concept van de wijkgedachte geïntroduceerd door de commissie Bos. Deze commissie bestond uit personen die de architectuur, de gezondheidszorg, het onderwijs en de kerken vertegenwoordigden. Vlak na de oorlog publiceerde de commissie het boek 'De stad der toekomst, de toekomst der stad'. Hierin werd een nieuw stedenbouwkundig organisatieprincipe voor de stad bepleit, dat door middel van wijkvorming moest zorgen een overzichtelijke leefomgeving met eigen voorzieningen en met een eigen karakter.

- Het "nieuwe land" werd meer en meer beschouwd als een onderdeel van Nederland dat zich in niets zou onderscheiden van het "oude land".

De geleidelijke beleidswijziging op rijksniveau van gebundelde deconcentratie naar bundeling van verstedelijking in stedelijke netwerken luidde een koerswijziging in voor het gemeentelijke beleid. De inspanningen werden meer gericht op het zelfstandig genereren van groei en het benutten van autonome groeifactoren. Tegelijkertijd met het zelfstandig genereren van groei moest een aantal problemen worden weggewerkt, die resteerden uit de periode dat de bevolkingsgroei doorging, zonder dat daar een evenredige versterking van de lokale economie tegenover stond. Geconstateerd werd dat de ruimtelijke structuur een overdimensionering kende en niet geheel was voltooid, met als gevolg dat er enerzijds een aantal niet ingevulde restructuurruimten waren en anderzijds stukken in de structuur ontbraken. De zelfstandige groei die werd ingezet moest daarom bijdragen aan het gestructureerd invullen van de restructuurruimten en aan het completeren van de ruimtelijke structuur op een goede samenhangende wijze. Daarnaast moest de voorgenomen bevolkingsgroei leiden tot een meer gedifferentieerde samenstelling van de bevolking. Het economisch beleid diende te worden gericht op het creëren en ontwikkelen van kristallisatiepunten voor zelfstandige economische ontwikkeling. Het reeds gerealiseerde voorzieningenniveau had op tal van punten een groter draagvlak nodig.

Het Masterplan Versnelde Groei uit 1998 tenslotte betekende een tweetal belangrijke wijzigingen in het tot dan toe gevoerde ontwikkelingsbeleid. Ten eerste werd het aantrekkelijke woonklimaat nadrukkelijker ingezet, naast de verbetering van de werkgelegenheid, als drager van de beoogde groei. Ten tweede werd een actiever marketing- en promotiebeleid gevoerd met het accent op wonen.

De concrete plannen en maatregelen richtten zich op een vijftal speerpunten:

- Een marktgericht woningbeleid;
- Uitbreiding van de werkgelegenheid (intensiveren van de inspanningen om meer arbeidsplaatsen te creëren);
- Een attractiever stadscentrum;
- Een versnelde ontwikkeling van de Lelystadse kuststrook;
- Verbetering van het Lelystadse imago;

De inspanningen op de beleidsterreinen 'nette stad' en 'veilige stad' werden voortgezet.

Om daadwerkelijk "versnelling" van de groei te genereren was vanuit alle speerpunten een evenwichtige mix van maatregelen nodig. De gemeente ging een ontwikkelingsgericht beleid voeren dat moest leiden tot een verbetering van het investeringsklimaat. De risicodragende (voor)investeringen die de gemeente deed, moesten blijf geven van vertrouwen in de verdere ontwikkeling van Lelystad. Dit moest weer leiden tot vervolginvesteringen bij private ondernemers en ontwikkelaars.

De rode draad door alle plannen voor Lelystad is dat de ambitie voor Lelystad niet altijd even duidelijk, maar wel altijd hoog is geweest en dat Lelystad om de ambitie waar te kunnen maken in zijn geschiedenis nog nooit zonder ondersteuning door het rijk of Europa heeft gekund. De belangrijkste constateringen van dit Structuurplan lijken daarom te zijn dat het enerzijds niet mogelijk blijkt te zijn om de ambitie naar beneden bij te stellen, maar dat anderzijds de steun voor de realisatie van de ambities eerder afneemt dan toeneemt.

Als voorbeeld geldt de geleidelijke wijziging in het rijksbeleid van gebundelde deconcentratie naar bundeling van verstedelijking in stedelijke netwerken. Zolang Lelystad nog niet de volwaardige stad is, die zonder hulp van bovenaf zelfstandig kan functioneren, verdient Lelystad daarom binnen het nationale ruimtelijke beleid een bijzondere positie.

Bijvoorbeeld waar het gaat om de ontwikkeling van de kust. Want de ontwikkeling van de kust, die werd ingezet in 1998 betekent de grootste trendbreuk die in dit Structuurplan is opgenomen.

Het Structuurplan Lelystad 2015 leidt dus in hoofdlijnen tot een bevestiging van de plannen die vanaf het begin zijn gemaakt. Nieuw is de introductie van het concept van de knooppunten en de verbinding daartussen.

Tevens ontstaat het besef dat de kernkwaliteiten van Lelystad zich niet uitsluitend beperken tot rust, ruimte, groen en water. De centrale ligging in het IJsselmeergebied, de bereikbaarheid van Lelystad en de daarmee samenhangende strategische ligging vormen een belangrijke ontwikkelingspotentie. Eigenlijk precies zoals dr. Takes in 1948 al had vastgesteld.

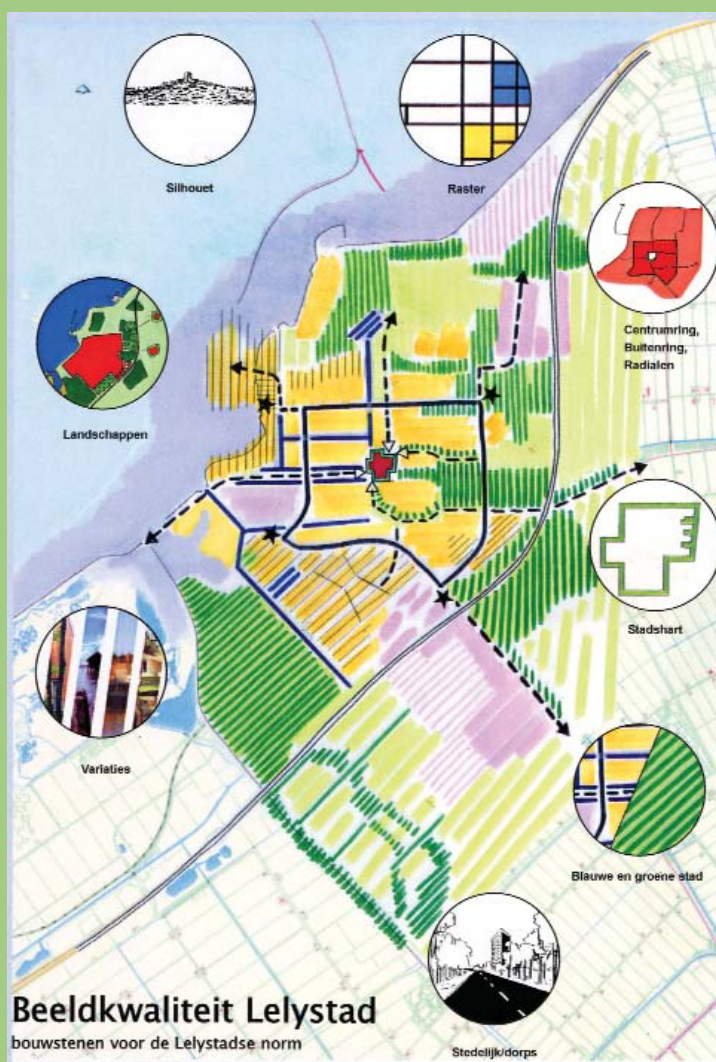
Beeldkwaliteit Lelystad

De identiteit van Lelystad wordt bepaald door een veelheid aan factoren, waarvan de beeldkwaliteit er één is. Lelystad heeft een eigen identiteit en beeldkwaliteit die onvergelijkbaar zijn met die van andere steden. Lelystad is een jeugdige, eigentijdse stad. Helder in zijn stedelijke structuur en daardoor efficiënt en overzichtelijk. Groen, veilig en gemoedelijk in opbouw van de 'dorpen'. Landschappelijk door de ligging in de polder, tussen de natuur en de bossen.

De kernkwaliteiten zoals die in 'Visie op een uitzonderlijke stad' (1997) naar voren zijn gebracht, hebben een vertaling gekregen naar richtlijnen voor de beeldkwaliteit in een zogenaamd beeldkwaliteitplan. Het beeldkwaliteitplan voor Lelystad stelt op hoofdlijnen de norm voor de toekomstige ruimtelijke kwaliteit. Deze vormt een ingrediënt voor het Structuurplan. De bouwstenen voor de beeldkwaliteit van Lelystad zijn als volgt te definiëren:

- Een herkenbaar stadssilhouet, en een bijzonder front aan het water en langs de snelweg
- Een raster van rechte lijnen met een landschappelijke inrichting
- Onderscheid in de centrumring, de ruit en de radialen
- Onderscheid in de Blauwe Stad en de Groene Stad
- Een ruimtelijk begrensd en herbergzaam Stadshart
- Plaatselijke accenten en markeringen, met confrontaties van functies en ruimten
- Milieudifferentiatie: woon-, werk- en verblijfmilieus
- Stad in het landschap: context van bijzondere landschappen rondom de stad: water, natuur en boszoom

In dit Structuurplan zijn deze bouwstenen verwerkt in de uitwerking van alle onderdelen, maar vormen steeds een rode draad in het verhaal.



2.2 Identiteit

Er is geen stad in Nederland en daarbuiten te vinden die gesitueerd is in een groene vlakte, bijna aan het IJsselmeer en op een half uur rijden van het randstedelijk gebied. Uitzonderlijk in al haar uitingen. Uitzonderlijk in haar ontstaansgeschiedenis. Uitzonderlijk in haar potenties. Jong en onervaren. Een stad die niet te vergelijken is met enige andere Nederlandse stad. Een stad die haar eigen koers moet vinden, zich niet kan spiegelen aan al die andere op dit moment succesvolle steden. Een stad die niet past in de regels en kengetallen die gelden voor historisch gegroeide steden. Een stad die op alle fronten afwijkt."

Citaat uit 'Lelystad, visie op een uitzonderlijke stad'.

Bovenstaand citaat geeft aan dat Lelystad een bijzonder stad is met bijzondere kwaliteiten. Deze bijzondere kenmerken -de kernkwaliteiten- van Lelystad, omvatten het groen, het water, de rust en de ruimte. Deze kernkwaliteiten moeten optimaal benut worden.

Ook een citaat van de door het Rijk ingestelde Stuurgroep Lelystad is relevant. Deze stelt:

"..... De ruimtelijke structuur van de stad kan doorgroei tot zelfs een aanzienlijk hoger aantal inwoners makkelijk opvangen. Daarnaast zijn tal van mogelijkheden aanwezig voor ontwikkelingen met een grote (nationale) uitstraling (bijvoorbeeld luchthaven, toeristische kuststrook, milieukwaliteiten, ontwikkelingen gerelateerd aan de landbouw) ... De toenemende planologische druk op de Randstad zal het ontwikkelingsperspectief van Lelystad gunstig beïnvloeden..."

Statistieken

Flevoland kent een inwonersaantal van 365.700 (per 1-1-2005). De bevolking van Flevoland is relatief jong. De bevolking van Lelystad omvat 70.794 personen (mei 2005). Nieuwe bewoners van Lelystad zijn voornamelijk afkomstig uit Almere, het zuidwesten en oosten van Flevoland. Ondanks de jonge bevolking van Lelystad zullen er in de toekomst steeds meer ouderen bijkomen. Dit heeft consequenties voor de vraag naar specifieke (ouderen) voorzieningen en dergelijke. Daarom is het van belang dat er een goede bevolkingsprognose is, zodat goed geanticipeerd kan worden op de aankomende demografische veranderingen. In Lelystad is een relatief hoog aandeel van de bevolking van allochtone afkomst¹ (25,6%). In referentiegemeenten ligt dit percentage tussen de 15 en 20%. De opgave is dan ook om segregatie tegen te gaan, onder andere door het creëren van voldoende kansen voor deze doelgroep op het gebied van onder andere participatie en werkgelegenheid.

In de bevolkingsopbouw van Flevoland zijn met name de midden en hoge inkomensgroepen ondervertegenwoordigd en bestaan er relatief hoge werkloosheidspercentages gecombineerd met een relatief beperkte omvang van de werkgelegenheid. Het besteedbaar inkomen in Flevoland ligt per inwoner lager dan het Nederlands gemiddelde, maar per huishouden hoger dan het Nederlands gemiddelde. Het besteedbaar inkomen per persoon in Lelystad is nagenoeg gelijk aan het gemiddelde van Flevoland, maar per huishouden lager dan het gemiddelde in Flevoland en Nederland. Aandachtspunt betreft de lagere inkomensgroepen met kinderen, die door hoge huurlasten onder financiële druk staan.

Identificatie

Bij het opstellen van een integraal plan zijn zaken als identiteit, identificatie en bevolkingskenmerken van een stad erg belangrijk. De Lelystedelingen onderkennen de kwaliteiten van Lelystad en zijn trots op hun stad. Het Structuurplan kan een richting geven aan het hoe 'de Nederlander' Lelystad ziet. Bijvoorbeeld: 'Als ik aan Lelystad denk, denk ik aan rust en ruimte, maar tegelijkertijd aan een bruisend uitgaansleven', of 'Bij Lelystad denk ik aan een stad waar ik leuk kan winkelen'. Met andere woorden, de richting die wordt aangegeven in het Structuurplan, is mede bepalend voor het imago van Lelystad in de toekomst.

¹ Definitie allochtonen (bron: Centraal Bureau voor de Statistiek):

- In het buitenland geboren personen, waarvan minstens één ouder eveneens in het buitenland is geboren;
- In Nederland geboren personen, waarvan beide ouders in het buitenland zijn geboren.

Lelystad in het regionale netwerk



2.3 Lelystad in de regio

De ligging van Lelystad is voor Nederlandse begrippen uniek te noemen. In een straal van 15 kilometer om Lelystad liggen geen andere kernen waardoor Lelystad enerzijds erg geïsoleerd ligt, maar anderzijds geeft deze ruimte Lelystad juist de kans om vol tot haar recht te komen. Noemenswaardig is verder de strategische ligging van de stad tussen de Randstad en noordoost Nederland. De positie die Lelystad inneemt in de regio biedt dan ook kansen, maar tevens beperkingen.

Regionale Stedelijke Netwerken

Lelystad maakt niet direct onderdeel uit van een stedelijk netwerk, waardoor de unieke positie van de stad nogmaals benadrukt wordt. Er zijn binnen Flevoland wel duidelijke relaties met Almere, Dronten, Zeewolde, Noordoostpolder en Urk. Buiten Flevoland heeft Lelystad duidelijke relaties met Enkhuizen, Hoorn en Harderwijk, vanwege de zogenaamde (toeristisch-recreatief gerelateerde) 'Gouden Cirkel'. De stad heeft tevens een belangrijke rol in het nationale netwerk van pleziervaarwegen en watersportgebieden dat zich uitstrekt van de Friese meren tot de Zeeuwse wateren.

Lelystad neemt een centrale positie in tussen diverse regionale stedelijke netwerken waarbij enerzijds de relatie met de Deltametropool en in het bijzonder Almere en Amsterdam belangrijk is. Anderzijds heeft Lelystad relaties met het stedelijk netwerk van noordoost Nederland, waardoor de stad binding heeft met de stedendriehoek Apeldoorn-Deventer-Zutphen en de stedelijke zone Zwolle-Kampen. Door ontwikkeling van de Zuiderzeelijn en de Hanzelijn worden de relaties met het noordoosten versterkt. Dit betekent voor Lelystad dat in de toekomst ook relaties gaan ontstaan met de stedelijke zone Groningen-Assen en de Eemsmond, maar ook met de Westergozone (Leeuwarden-Franeker-Harlingen), de Zuid Drentse Stedenband (Meppel-Hoogeveen-Emmen-Coevorden) en de Zuid Friese Stedenzone (Drachten-Heerenveen-Sneek). Door de dijk naar Enkhuizen heeft Lelystad tenslotte ook een binding met Noordwest Holland.

Provincie Flevoland

Lelystad is de hoofdstad van de provincie Flevoland. Hiermee vervult de stad een bestuurlijke functie voor oostelijk en zuidelijk Flevoland en voor de Noordoostpolder. De stad heeft een verzorgende functie voor oostelijk Flevoland, maar deze functie staat onder druk. Aan Almere heeft Lelystad een sterke concurrent als het gaat om voorzieningen en werkgelegenheid in de regio, waardoor de andere kernen in Flevoland niet automatisch op Lelystad zijn georiënteerd. Hoewel Almere de grootste stad is in Flevoland is het toch gewenst dat regionale en bestuurlijke voorzieningen worden geconcentreerd in de meest centraal gelegen stad, provinciehoofdstad Lelystad.

Het Structuurplan geeft een aanzet om deze situatie te versterken door Lelystad nadrukkelijker op de kaart te zetten. De provincie Flevoland verkeert nog altijd in een groeifase. Deze groei vindt voornamelijk in Almere plaats, waardoor een onbalans in de provincie dreigt te ontstaan. Almere werkt aan de bouw van 40.000 woningen in de periode 1995-2010. Tussen 2010 en 2030 worden dan nog eens 50.000-70.000 woningen gebouwd. Om tegengewicht te bieden aan Almere moeten ook de andere kernen in Flevoland groeien. Dronten bouwt nog zeker 3.000 woningen in een tempo van 400 woningen per jaar, Zeewolde bouwt 200 woningen per jaar en Lelystad bouwt zelf 500 à 600 woningen per jaar.

Bij het in evenwicht houden van de provincie is niet alleen een woningbouwprogramma nodig, maar moeten ook de bereikbaarheid, werkgelegenheid, voorzieningen en recreatiemogelijkheden verder ontwikkeld worden. Door de aanleg van de Hanzelijn en Zuiderzeelijn zal de bereikbaarheid van Lelystad in de toekomst een goede basis zijn voor het aantrekken van nieuwe inwoners en bedrijven. Voor bedrijvigheid heeft Lelystad goede vestigingsmogelijkheden op locaties zoals de bestaande werkeilanden, het centrum, het vliegveld en Larserpoort.

De recreatie zal zich naast de groengebieden rondom de stad, voornamelijk ontwikkelen langs de kust, waarbij de ontwikkeling van een gebied met bovenregionale aantrekkingskracht goed mogelijk is. In Lelystad zijn dus voldoende voorwaarden aanwezig om aanvulling te bieden ten opzichte van Almere.

In het Structuurplan worden deze zaken, wonen en bedrijvigheid, toerisme en recreatie verenigd. Daardoor kan een stad ontstaan, met een geheel eigen identiteit, met alle kenmerken die ook het huidige Lelystad onderscheidt van de hectiek van de Randstad, maar die tegelijkertijd volop mogelijkheden biedt voor het vasthouden van een prima woonklimaat en de verdere ontwikkeling van een volwaardig bedrijfsleven: een stad, goed bereikbaar over de weg, het spoor en het water, met veel groen en water.

Groen- en waterstructuur (Bron: Basisplan)



Laag 1

Infrastructuur (Bron: Basisplan)

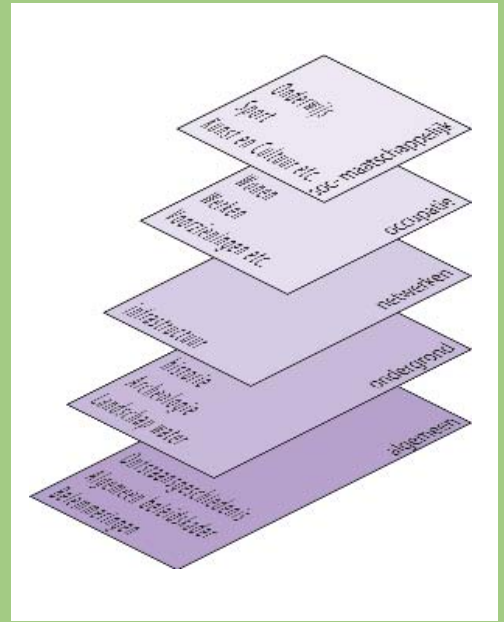


Laag 2

Bebouwd gebied (Bron: Basisplan)



Laag 3



Principe van de lagenopbouw

2.4 Ruimtelijke structuur

Als fundament ofwel referentiekader voor het Structuurplan is een Basisplan opgesteld, met daarin de inventarisatie van de bestaande ruimtelijke structuur en situatie. Om een gedegen inventarisatie uit te kunnen voeren is gebruik gemaakt van een 'lagenbenadering'. Hierbij zijn de beleidsvelden onderverdeeld in verschillende lagen. De lagen omvatten respectievelijk ondergrond, netwerken en occupatie, conform de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening. Aan deze lagen is een laag met sociaal-maatschappelijke aspecten toegevoegd.

Lagenbenadering

De ondergrond (laag 1) geeft de natuurlijke omstandigheden weer zoals groen, natuur, water, landschap, archeologie en cultuurhistorie. De laag van de netwerken (laag 2) heeft betrekking op de lijnen (wegen, spoorlijnen, waterwegen) en punten (stations, weginfrastructuur knooppunten en dergelijke) in de ruimte die tezamen de infrastructuur vormen. De occupatielaag (laag 3) omvat het fysieke patroon dat voortkomt uit het gebruik dat mensen maken van de ondergrond en de netwerken. Activiteiten als wonen, werken, winkelen en recreëren worden fysiek zichtbaar in de manier waarop en de plaatsen waar mensen bezit nemen in de ruimte. Door een 'minder-tastbare' sociaal-maatschappelijke laag (laag 4) toe te voegen wordt de beschrijving gecompleteerd door sociaal-maatschappelijke achtergronden, zoals ten aanzien van zorg, onderwijs, sport, kunst, te benoemen.

De methodiek van de lagenbenadering is met name voor de inventarisatie een zeer bruikbare methodiek. Voor de beschrijving van het Structuurbeeld voor de toekomst van Lelystad is een integrale benadering gewenst. Het Structuurbeeld 2015 (hoofdstuk 4) is dan ook thema- en gebiedsgericht uitwerkt. Per gebied (wooneilanden, werkeilanden, knooppunten, stadsranden, buitengebied) wordt de ontwikkelingsrichting integraal beschreven.

2.5 Beleidskaders en projecten in uitvoering

Nationale en regionale beleidskaders

Het beleid dat op provinciaal en rijksniveau wordt gevoerd is van belang voor de toekomst van Lelystad en van de regio. Veel informatie over dit beleid is te vinden in het provinciale Omgevingsplan en in de Nota Ruimte. Voor Lelystad zijn van belang:

- Het centraal stellen van de 'ruimte voor ontwikkeling' en de heldere verdeling van verantwoordelijkheden tussen het rijk en de decentrale overheden;
- De accentverschuiving van 'toelatingsplanologie' naar 'ontwikkelingsplanologie' en de grote waarde die wordt gehecht aan publiek-private samenwerking en samenwerking tussen overheden;
- De nadruk die wordt gelegd op het structurerende belang van water voor bestemming, inrichting en gebruik van ruimte;
- De aandacht voor de borging en ontwikkeling van belangrijke natuur-, landschappelijke en cultuurhistorische waarden;
- De ambitie van het rijk om verstedelijking en infrastructuur zoveel mogelijk te bundelen in nationale stedelijke netwerken, economische kerngebieden en hoofdverbindingssassen;
- De ruimte die wordt geboden voor de (evenwichtige) groei van Almere;
- De ruimte die wordt geboden voor de ontwikkeling van een kenniseconomie;
- De continuering van het Grotestedenbeleid;
- Het vervallen van de reservering van de Markerwaard en de ruimte die wordt geboden om buitendijks wonen in de nieuwe steden Almere en Lelystad te verkennen, met als doel de steden een gezicht aan het water te geven, net als de Zuiderzeesteden in het verleden;
- De ruimte die wordt geboden om de ontwikkelingsmogelijkheden voor een multimodaal overslagterrein te verkennen;
- De plaatsingsmogelijkheden die worden geboden voor windturbines.

Infrastructurele ontwikkelingen

De beleidskaders op het gebied van infrastructuur scheppen voornamelijk kansen, omdat ze de positie van de stad versterken. De Hanzelijn die in 2012 klaar moet zijn, zal Lelystad beter positioneren in het nationale openbaar-vervoer-netwerk. Door de directe verbinding tussen Lelystad en Zwolle, wordt Lelystad een belangrijke schakel tussen de randstad en noordoost Nederland. Deels parallel aan de Hanzelijn wordt de N23/A23 ontwikkeld. Met deze nieuwe wegverbinding zal de bereikbaarheid van Lelystad ook over de weg verbeteren. Er wordt momenteel onderzoek gedaan naar de aanleg van een snelle verbinding tussen Schiphol en



Relevante nationale, regionale plannen/beleidskaders	Gemeentelijke plannen en beleidskaders	Gemeentelijke projecten (in uitvoering)
Algemeen <ul style="list-style-type: none"> Nota Ruimte (Rijk) Investeringsbudget Stedelijke vernieuwing (ISV) (Rijk) Omgevingsplan 2000 Flevoland (Provincie) Grote Stedenbeleid (GSB III) (Rijk) 	<ul style="list-style-type: none"> Masterplan Versnelde Groei Visie op een uitzonderlijke stad Masterplan Stadshart Structuurmodel Kust Beeldkwaliteit 'Bouwstenen voor de Lelystadse norm' Investeren in Autonomie Koersnotitie Marketingplan 'Lelystad. Voor wie verder kijkt' Meerjaren Ontwikkelings programma 2005-2009 	<ul style="list-style-type: none"> Uitvoering Masterplan Stadshart Uitvoeren WOP-Noordwest Uitvoeren WOP-Noordoost Herontwikkeling Schouw-Oost Uitvoering Landerijen Voorbereiding Warande Uitvoering Bos- en Waterwijk
Infrastructuur <ul style="list-style-type: none"> Nota Mobiliteit Prov. Verkeer- en Vervoersplan (Provincie) Versnelde aanleg A23/N23 (Rijk) Aanleg N30/A30 (Rijk) Hanzelijn (Rijk) Zuiderzeelijn (Rijk) Opwaarderen N302 (Provincie) Opheffen knooppunt Harderwijk (Provincie) CRAAG-studie (Rijk) A6/A9 (Rijk) 	<ul style="list-style-type: none"> Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan Hoofdwegenstructuur Extra aansluiting A6 (Lelystad-Zuid en vliegveld) Station Warande 	<ul style="list-style-type: none"> Uitvoering hoofdwegenstructuur Ontwikkelen business airport
Groen, water, milieu, archeologie <ul style="list-style-type: none"> EHS/PEHS (Rijk, Provincie) Derde Nota Waterhuishouding (Rijk) Nota Waterbeleid 21^e eeuw (Rijk) Nota Belvedere (Rijk) Provinciaal Milieubeleidsplan (Provincie) Waterhuishoudingsplan (Provincie) Samen meer IJsselmeer (Gezamenlijke overheden) Integrale Visie IJsselmeergebied (Gezamenlijke overheden) GIOS (Rijk) Soortenbescherming in het kader van de Flora- en Faunawet (Rijk) Europese Kaderrichtlijn Water Nationaal Bestuursakkoord Water Stroomgebiedsvisie Flevoland Waterbeheerplan Waterschap 	<ul style="list-style-type: none"> Gemeentelijk Milieubeleidsplan Nota 'milieu-inzet leefomgevingkwaliteit' Beheer van 'Natura 2000' gebieden Groenstructuurplan Natuur in Lelystad, naar toetsbare natuurdoelen Waterplan Lelystad (vastgesteld door gemeenteraad en waterschap) 	<ul style="list-style-type: none"> Aanleg Groene Carré Uitvoeren Waterplan
Wonen <ul style="list-style-type: none"> Nota Wonen: 'mensen, wensen, wonen' (Rijk) 	<ul style="list-style-type: none"> Lelystad: Visie op wonen Meerjarenbouwprogramma 2002-2012 WOP 	<ul style="list-style-type: none"> Landerijen Oost Noordzoom Kust fase 1 Lelystad-Zuid eerste fase Flevo Golf Resort Hollandse Hout Ostrandpark Oost
Werken <ul style="list-style-type: none"> Locatiebeleid (Provincie) 	<ul style="list-style-type: none"> Naar een sterke economie in Lelystad Integraal arbeidsmarktbeleid gemeente Lelystad 	<ul style="list-style-type: none"> Herstructurering bedrijventerreinen Noordersluis en Oostervaart Realiseren Flevopoort Realiseren Larserpoort Ontwikkeling multimodale overslaghaven Flevokust Uitbouwen BioScience Park/Institutenlandschap
Voorzieningen, recreatie en toerisme <ul style="list-style-type: none"> Locatiebeleid (Provincie) 	<ul style="list-style-type: none"> Detailhandelsnota Lelystad Toeristisch Recreatief Ontwikkelingsplan Lelystad Integraal Horecabeleid Lelystad 	<ul style="list-style-type: none"> Ontwikkeling museumkwartier Deelplan Werkeiland/Lelystad Haven
Sociaal Maatschappelijk <ul style="list-style-type: none"> Minderhedenbeleid van de landelijke overheid (Rijk) Schets van het provinciaal minderhedenbeleid in Flevoland (Provincie) Zorgnota (Provincie) 	<ul style="list-style-type: none"> Beleidsplan sector Sociale zaken Kadernota sector Samenleving Huisvestingsplan Welzijn Integraal Jeugdbeleid Onderwijsbeleid Gezondheidsbeleid Sportbeleid Ouderenbeleid Regiovisie Ouderenzorg Beleidsprogramma integratie allochtonen Nota Gehandicaptenbeleid 	<ul style="list-style-type: none"> Nieuw theater Nieuwe bibliotheek/ winkelvoorzieningen Nieuw scholencluster Landerijen Brede school ontwikkelingen in: Waterwijk, Kempenaar/Schouw, Jol

Groningen. Dit project, de Zuiderzeelijn, kan een belangrijke schakel worden in het continentale HSL-netwerk. De ligging van Lelystad aan deze lijn, opent eveneens nieuwe perspectieven voor de stad.

Naast deze projecten waar Lelystad direct mee te maken krijgt, kunnen ook projecten die fysiek wat verder van Lelystad liggen hun invloed op de stad en de regio uitoefenen. Door de aanleg van de Gooiboog krijgt Lelystad een directe treinverbinding met Utrecht. In het kader van de Nota Ruimte (programmaplan Noordvleugel) onderzoekt het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de mogelijkheden om de doorstroming op de wegen in de Noordvleugel van de Randstad te verbeteren. In de "Planstudie weg Schiphol Almere" dient een keuze te worden gemaakt tussen de hoofdalternatieven A6-A9 nieuwe verbinding of het Stroomlijncacé (gaat uit van een sterke uitbreiding van het bestaande netwerk). Vast staat dat bij beide alternatieven hoge kosten en inpassingseisen zijn te verwachten.

Regelgeving natuur en milieu

Op andere gebieden kan het bovenlokale beleid echter ook beperkend werken, bijvoorbeeld op het gebied van natuur en milieu. De Vogelrichtlijngebieden en de Habitatrichtlijn-gebieden vormen samen een netwerk dat onderdeel uitmaakt van het Europese netwerk Natura 2000. Ze beschermen respectievelijk alle in het wild levende vogelsoorten en de daarvoor aangewezen gebieden en natuurgebieden waarin ofwel bijzondere habitats ofwel populaties van bijzondere soorten voorkomen. In het kader van de Vogelrichtlijn zijn het IJssel- en Markermeergebied aangewezen als speciale beschermingszone. Dit beperkt de mogelijkheden voor buitendijks bouwen en heeft dus ook zeker invloed op de Lelystadse kustontwikkeling. Momenteel wordt gewerkt aan de verdere doorwerking van de Vogel- en Habitatrichtlijn in de nationale wet- en regelgeving. Lelystad heeft geen Habitatrichtlijngebieden, wel Wetlands.

De ontwikkelingsruimte voor de luchthaven Lelystad is vastgelegd in een Planologische Kern Beslissing (PKB). Hierin worden grenzen gesteld aan de door regionale en kleine luchthavens belaste milieuruimte en wordt het beleid met betrekking tot de externe veiligheid vastgelegd. De toekomstige ontwikkelingen op en rond de luchthaven zijn dus aan strakke regels gebonden.

Locatiebeleid Provincie Flevoland

In de Nota Ruimte wordt een decentralisering van het vigerende locatiebeleid afgekondigd. De Provincie heeft Flevoland op de 2e decentralisatie geanticipeerd.

De wijzigingen die de provincie met betrekking tot het nieuwe locatiebeleid voorstelt zijn, puntsgewijs:

- De generieke maximale kantoorhoudendheid op bedrijventerreinen van 30% komt te vervallen. Hiervoor komen gedifferentieerde maxima;
- De kantoorhoudendheid wordt niet meer bezien per vestiging maar per werkgebied;
- Binnenstedelijke kantorenlocaties ter versteviging van het stedelijk lichaam worden mogelijk;
- Onder voorwaarden worden in Almere en Lelystad kantorenlocaties langs de A6 mogelijk.

Integraal Ontwikkelingsplan Almere (IOP Almere)

In de Nota Ruimte wordt een belangrijke groeitaak gegeven aan Almere. Almere dient tussen 2010 en 2030 uit te groeien tot een stad van tenminste 300.000 inwoners.

Voor wat betreft de woningmarkt kan geprofiteerd worden van een verdere groei van Almere. De groeiende omvang en toenemende drukte in Almere kunnen mogelijk kansen bieden voor Lelystad.

Omdat Almere selectiever gaat worden ten aanzien van de meer ruimte-extensieve bedrijvigheid, heeft dat positieve effecten voor Lelystad.

Beleidskader gemeente Lelystad

Binnen de gemeente Lelystad zijn de afgelopen jaren diverse plannen ontwikkeld. Het Masterplan Versnelde Groei (1996) geeft doelen aan, waarmee de stad binnen 10 jaar een groei moet doormaken naar een zelfstandige, complete stad. Het bereiken van 80.000 inwoners en 32.000 arbeidsplaatsen is hierbij een kwantitatief doel, maar daarnaast worden ook kwalitatieve doelen gesteld voor de verbetering van woon, werk en leefklimaat.

Voortvloeiend uit het Masterplan heeft het College eind 1998 besloten om een stevige marketingimpuls te geven aan Lelystad met als doel Lelystad nadrukkelijker op de kaart te zetten met als uiteindelijk doel nieuwe inwoners, nieuwe bedrijven en investeerders aan te trekken. In een opgesteld marketingplan geeft de gemeente aan hoe het imago van Lelystad versterkt kan worden ('Lelystad. Voor wie verder kijkt').

De rapportage 'Lelystad, visie op een uitzonderlijke stad' (1997) benoemt de kernkwaliteiten van Lelystad die opgepakt dienen te worden bij toekomstige planvorming. De 'Ontwikkelingsvisie Lelystad' werkt de visie uit in de thema's: wonen, werken, verkeer, natuur en milieu, voorzieningen en recreatie. Het Masterplan Stadshart

Lelystad en de Visie op Wonen richten zich vervolgens op deelgebieden, zoals in dit geval het centrum en de wijken. Het Beeldkwaliteitplan bewaakt de architectonische kwaliteit van bebouwing en openbare ruimte. Nu al deze plannen in uitvoering zijn, komt er weer ruimte om over de toekomst van Lelystad te gaan nadenken, voorbij de tijdshorizon van deze plannen.

2.6 Trends en maatschappelijke ontwikkelingen

Bij het opstellen voor een (Structuur)plan moet rekening gehouden worden met trends en ontwikkelingen die zich in de samenleving voordoen. Deze trends en ontwikkelingen hebben hun weerslag op de inrichting en het gebruik van de ruimte.

De opgave in het Structuurplan moet enerzijds voortbouwen op de trends en ontwikkelingen, anderzijds moet het Structuurplan voldoende flexibel zijn om in te kunnen spelen op nieuwe trends en ontwikkelingen. In het onderstaande worden enkele van deze trends en ontwikkelingen beschreven. Deze zijn geordend in:

1. Oriëntatie
2. Bevolking
3. Wonen en woonomgeving
4. Mobiliteit
5. Economie
6. Informatie en communicatietechnologie

In de beschrijving wordt eerst ingegaan op een trend of ontwikkeling in algemene zin en vervolgens op een eventuele verbijzondering voor de gemeente Lelystad.

Trend 1: Oriëntatie

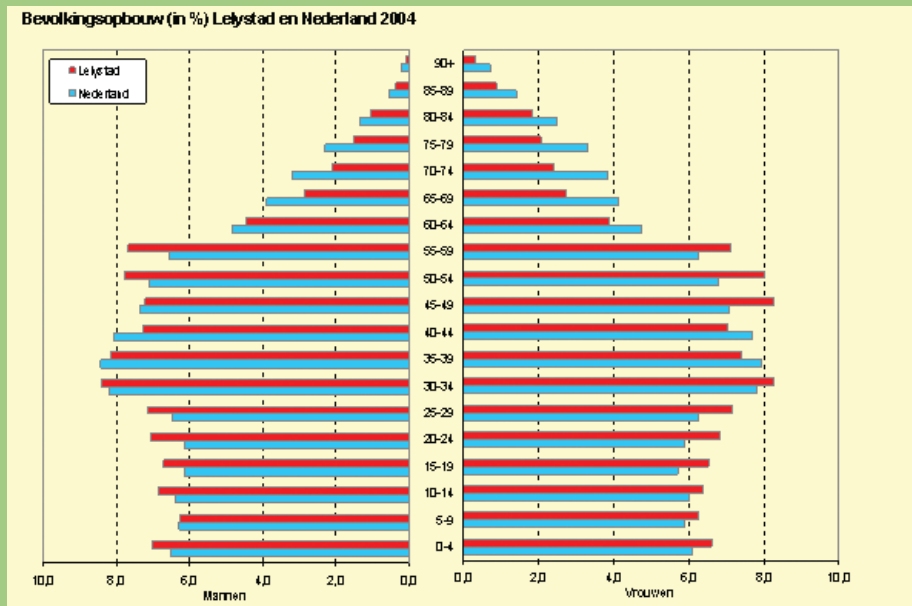
De laatste decennia is er sprake van een steeds verdergaande individualisering van de maatschappij. Mensen zijn meer op zichzelf en op hun directe relaties gericht. Deze relaties komen niet perse in de directe omgeving voor. Zodoende ontstaat een oriëntatie op relaties elders in de stad of in andere steden. Ook bestaan meer verschillende leefomstandigheden. Zo zijn er meer tweeverdieners (met of zonder kinderen) en alleenstaanden. De leefpatronen van deze groepen verschillen van traditionele gezinnen met één kostwinner. De oriëntatie op werkomgeving is eveneens aan het veranderen. Was het vroeger gebruikelijk dat in dezelfde stad werd gewerkt als waar werd gewoond, nu wordt een woonplek ook om andere redenen gekozen. Zeker bij tweeverdieners leidt dit tot een toenemend woon-werkverkeer. Als laatste is een meer diverse oriëntatie te noemen. Door de open cultuur in Nederland en de bredere oriëntatie van mensen, ontstaat steeds meer diversiteit in wonen, werken en recreëren. Een 'grootste gemene deler' of 'grijze middenmoot' is steeds minder aan de orde. Al met al leidt de verruiming van de oriëntatie tot meer diversiteit in woonwensen, detailhandelsvoorzieningen en mobiliteitsvragen. In algemene termen worden overwegingen met betrekking tot de kwaliteit belangrijker. Men is kritisch in de keuzes die men maakt. De situering is minder van belang. Bereikbaarheid is daarbij belangrijker dan nabijheid. Functies zijn meer 'footloose' geworden. Ook verlangen mensen steeds meer van hun woon- en leefomgeving en zijn niet meer tevreden met een doorsnee woonwijk. De wensen lopen steeds meer uiteen en verschillen ook in de tijd. Hierbij bestaat een grotere verhuysbereidheid.

Wat betekent dat voor Lelystad?

Voor Lelystad zijn twee verbijzonderingen te noemen.

1. Ten eerste is Lelystad gebouwd als centrumkern van een nieuwe provincie. Dit betekent een sterke oriëntatie van de kernen in de provincie op de provinciehoofdstad. Met een ruimere en meer diverse oriëntatie zal de aantrekkingskracht van Lelystad niet zozeer liggen in nabijheid van een bepaald voorzieningenniveau maar in de kwaliteit van de mogelijkheden in Lelystad. De 'doelgroep' van Lelystad, of het nu om wonen, werken of recreëren gaat, zal in een groter gebied gevonden worden.
2. Daarnaast is de stedelijke structuur van Lelystad sterk georiënteerd op een eenduidige doelgroep voor wonen, werken en recreatie. Zo is de woningvoorraad en situering van voorzieningen sterk georiënteerd op de destijds meest voorkomende doelgroep: gezinnen met één kostwinner. Ook zijn de woonomgevingen gebouwd volgens het idee van eilanden inclusief primaire voorzieningen. Aan de werkfunctie wordt invulling gegeven in werken in de wooneilanden en werken op gemengde bedrijventerreinen die veelal bereikbaar zijn over weg en water.

De opgave voor het Structuurplan is om op basis van de bestaande stedelijke structuur, tegemoet te komen aan meer diverse wensen.



Inkomende pendel en uitgaande pendel over de jaren 1997 t/m 2004.

Inkomende pendel uitgedrukt in het aantal arbeidsplaatsen

De pendel uitgedrukt in de omvang van de beroepsbevolking

	<i>Inkomende pendel</i>	<i>Uitgaande pendel</i>	<i>Omvang beroepsbevolking</i>	<i>Aantal arbeidsplaatsen*</i>	<i>Inkomende pendel (percentage van het aantal arbeidsplaatsen)</i>	<i>Uitgaande pendel (percentage van de beroepsbevolking)</i>
1997	6.600	11.300	27.200	19.495	0,34	0,41
1998	7.600	12.500	28.000	20.957	0,36	0,44
1999	8.200	12.200	29.100	22.246	0,37	0,42
2000	8.700	12.700	30.400	24.644	0,35	0,42
2001	9.200	12.900	31.500	25.557	0,36	0,41
2002	8.700	13.400	32.600	25.983	0,33	0,41
2003	**	**	33.800	26.025	**	**
2004	8.900	13.700	35.000	26.725	0,33	0,39

*Arbeitsplaatsen: 12 uur en meer per week

**In 2003 is geen pendelonderzoek geweest

Trend 2: Bevolking

In Nederland is sprake van een vergrijzende bevolking. Na de Tweede Wereldoorlog heeft een geboortegolf plaatsgevonden. Deze generatie is nu 55-60 jaar. Daarnaast is het geboortecijfer afgenomen. Al met al is daarmee sprake van een vergrijzing van de bevolking. Dit heeft consequenties voor de woningen en woonomgevingen en voor voorzieningen.

Wat betekent dat voor Lelystad?

Voor Lelystad geldt een specifieke situatie die echter ook neerkomt op een vergrijzende bevolking. Lelystad is een pioniersstad. De pioniers van toen waren relatief jong. Lelystad heeft daarom altijd relatief weinig ouderen gehuisvest. Dit verandert sterk de komende jaren. Het aantal 55-plussers zal in absolute aantallen toenemen van circa 15.000 nu, naar ongeveer 18.000 in 2010 en 20.600 in 2015. De stad is nog niet duidelijk ingericht op de wensen van ouderen. Omdat het aandeel ouderen in de toekomst steeds groter wordt is het van belang dat hieraan aandacht wordt geschonken. Het gaat hierbij niet alleen om woningen, maar ook om allerlei voorzieningen en indirecte wensen aan de woonomgeving.

Trend 3: Wonen en woonomgeving

Ontwikkelingen op het gebied van wonen hebben onder meer betrekking op het aantal inwoners per woning. Mede door de daling van het geboortecijfer en de groei van het aantal alleenstaanden wonen er steeds minder mensen per woning.

Een andere ontwikkeling betreft de diversiteit aan woonvoorkeuren. Mede als gevolg van meer diverse leefomstandigheden bestaat een wens aan meer variatie in woningen en woonomgevingen. In beleidsmatige zin wordt hierop gereageerd door het vergroten van het aandeel woningen dat door eigenaren zelf is gebouwd (particulier opdrachtgeverschap) en meer variatie en mogelijkheden in nieuwbouwprojecten.

Een andere ontwikkeling betreft de grote vraag naar woningen in het afgelopen decennium. Als gevolg hiervan is de leegstand van woningen in Nederland afgenomen (van 5 naar 2%). Een ander gevolg is dat de doorstroming van bewoners naar andere woningen wordt beperkt door de verminderde beschikbaarheid van de gewenste woningen.

Daarnaast gaan woningbouwcorporaties steeds meer over tot het verkopen van huurwoningen onder meer aan de huidige bewoners. Mede gelet op de nieuwbouw van huurwoningen, neemt het aantal huurwoningen per saldo af. De wachttijd voor sociale huurwoningen neemt toe. Dit heeft onder meer te maken met de doorstroming van de bewoners.

Wat betekent dat voor Lelystad?

De hierboven genoemde ontwikkelingen doen zich ook voor in Lelystad. Het vergroten van de diversiteit van woningen en woonomgevingen zal zich deels moeten voltrekken in de bestaande woonwijken.

Trend 4: Mobiliteit

De mobiliteit van mensen is vergroot. Het autobezit is toegenomen en neemt nog steeds toe. Daarnaast is de oriëntatie van mensen verruimd. Dit heeft onder meer gevolgen voor de reistijd om de werkplek te bereiken, maar ook voor de besteding van de vrije tijd.

Wat betekent dat voor Lelystad?

Voor Lelystad specifiek geldt dat veel inwoners buiten Lelystad werken. De cijfers anno 2005: circa 39% van de werkzame beroepsbevolking pendelt naar buiten Lelystad. De inkomende pendel betreft circa 33% van het aantal bezette arbeidsplaatsen in Lelystad. De inkomende pendel stijgt in absolute termen. Zij houdt echter gelijke tred met omvang van het aantal arbeidsplaatsen; er is sprake van een constante verhouding. De uitgaande pendel stijgt eveneens in absolute termen. Zij houdt min of meer gelijke tred met de groei van de omvang van de beroepsbevolking. Ook hier is sprake van een redelijk constante verhouding. Een vergelijking met andere gemeente kan worden gemaakt in het percentage arbeidsplaatsen dat wordt bezet door inwoners van de eigen gemeenten. Voor Lelystad bedraagt dit 56% (17.800 van de 31.800 arbeidsplaatsen). Voor de gemeente Hengelo (80.000 inwoners) bedraagt dit percentage 47%, voor Bergen op Zoom (66.000 inwoners) 58%.

Door de toenemende mobiliteit zijn mogelijkheden in Lelystad te bereiken voor een grotere groep mensen en bedrijven. Door het verder verbeteren van infrastructuur is een verdere vergroting van de mobiliteit te verwachten, zowel vanuit Lelystad als naar Lelystad.

Trend 5: Economie

In Nederland en daarbuiten heeft de afgelopen decennia een verschuiving plaatsgevonden binnen de economie. Het aandeel productie is gedaald en het aandeel diensten is toegenomen. Het aandeel van de dienstensector in de werkgelegenheid is toegenomen van 47% in 1960 tot meer dan 70% nu. In de delen van de dienstensector (onderwijs, zorg, recreatie en toerisme) wordt de komende jaren een verdere stijging verwacht. Momenteel is sprake van een tempering in de economische ontwikkeling.

Wat betekent dat voor Lelystad?

Ook Lelystad ondervindt de gevolgen van deze economische golfbeweging. Naar verwachting (aan de hand van de bevolkingsprognose) worden de in het Masterplan Versnelde Groei beoogde 80.000 inwoners en 32.000 arbeidsplaatsen rond 2015 bereikt.

In Lelystad is sprake van een relatieve oververtegenwoordiging van de niet-commerciële dienstverlening. Gezien de bestuurlijke functie die Lelystad voor de regio vervult, is dit niet verwonderlijk. Het aandeel van de sectoren handel, zakelijke dienstverlening en gezondheids- en welzijnzorg komt overeen met het aandeel van deze sectoren op nationaal niveau. Achterblijvende sectoren zijn nijverheid/industrie (exclusief bouw), vervoer en communicatie, financiële instellingen en de (groot)handel. Lelystad wil toe naar een kwaliteitsslag in de productiestructuur. Enerzijds om arbeidsmarkttechnische redenen: een belangrijk deel van de inwoners van 'morgen' dient in de gelegenheid te worden gesteld om in Lelystad te werken en anderzijds om een completere evenwichtiger productiestructuur te krijgen. Dit wordt getrapd bereikt: de komende jaren wordt ingezet op hoogwaardiger bedrijvigheid binnen de industrie, handel en vervoer en communicatie: het accent van de productiestructuur dient te worden verlegd van traditioneel naar meer hoogwaardig door een verdere (kennis)intensivering. Een verbreding en verdieping van de sectoren industrie, handel en vervoer en communicatie is uitgangspunt. Dit dient enerzijds werkgelegenheid op te leveren 'aan de onderkant' en anderzijds extra impuls voor een grotere verdienstelingslag waardoor samen met meer kennisintensieve bedrijvigheid de basis wordt gelegd te leggen voor meer hoogwaardige werkgelegenheid.

De werkgelegenheid in recreatie- en toerismebranche zal de komende jaren groeien. De recreatie- en toerismebranche betreft naast allerlei leisure-voorzieningen, meerdere ruimte-extensieve activiteiten en voorzieningen.

De komende tijd zal Lelystad zich via een recreatie- en toerismenota nader uitspreken over welke voorzieningen zij in Lelystad onderdak wil geven.

Trend 6: Informatie en communicatietechnologie (ICT)

De ontwikkeling van de ICT heeft verschillende consequenties. Zo worden de kansen voor economische ontwikkeling vergroot. Met de ICT is een hogere en meer efficiënte productie te realiseren. Het afzetgebied van producten wordt ook verruimd: met ICT is het mogelijk om meer specifiek te produceren en voor afnemers op grotere afstand. Aan de andere kant is door de ICT ook een bedreiging aanwezig door het in het buitenland produceren van goederen. Met de ICT mogelijkheden kan productie in het buitenland beter worden aangestuurd. Het is onduidelijk wat de balans zal zijn, wel kan gezegd worden dat ontwikkeling van de ICT vooral mogelijkheden biedt voor de meer kennisintensieve en hoogwaardige industrie.

Daarnaast maken de ontwikkelingen in de ICT het makkelijker om op verschillende locaties te werken. Hierdoor is thuiswerken in meer gevallen mogelijk. Dit kan effect hebben op het woon-werk verkeer. Ook wat betreft het kopen van goederen zijn meer mogelijkheden aanwezig om vanuit huis van alles te kopen (dagelijkse boodschappen, boeken, meubels, et cetera). Mogelijkerwijs heeft dit consequenties voor het meer functionele winkelen. De ICT ontwikkelingen zullen weinig effect hebben voor het recreatief winkelen. Wat betreft de distributie van goederen kunnen kansen in Lelystad bestaan door de centrale ligging.

HOOFDSTUK 3



	Scenario 'Eilanden'	Scenario 'Compacte Stad'	Scenario 'Netwerk'
<i>Algemeen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Voortbouwen op huidige, unieke rasterstructuur • Lelystad functioneert op zichzelf met sterke oriëntatie binnen wooneilanden 	<ul style="list-style-type: none"> • Sterke oriëntatie op stadshart en intensivering binnen stedelijke buitenring • Lelystad is voorzienend voor grotere regio 	<ul style="list-style-type: none"> • Netwerk van dynamische knooppunten met eigen identiteit en profiel • Lelystad is knooppunt binnen nationaal stedelijk netwerk
<i>Wonen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Wooneilanden met eigen identiteit en differentiatie van woontypen • Geen inbreiding, maar transformatie • Wonen aan de kust 	<ul style="list-style-type: none"> • Compact wonen (in een hogere dichtheid) in en rondom het stadshart • Zeer groen wonen in lage dichtheid buiten buitenring 	<ul style="list-style-type: none"> • Handhaven huidige wooneilanden met verdichting, differentiatie woontypen nabij knooppunten • Buitendijks wonen aan kust
<i>Werken</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Bedrijventerreinen (werkeilanden) langs A6 • Woon-werkcombinaties in wooneilanden 	<ul style="list-style-type: none"> • Kantoorontwikkeling in stadshart • Bedrijventerreinen langs A6 	<ul style="list-style-type: none"> • Kantoren op knooppunten • Werkgelegenheid in recreatie (kustknoop) en in (zakelijke) dienstverlening
<i>Infrastructuur</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Handhaving van huidige drevenstructuur • Auto als belangrijkste vervoermiddel • Bescheiden ontwikkeling van luchthaven • Geen Zuiderzeelijn 	<ul style="list-style-type: none"> • Groene buitenring met radialen naar stadshart • Auto en fiets als belangrijk vervoermiddel • Luchthaven als business airport met enige kantoorontwikkeling • Zuiderzeelijn in stadshart 	<ul style="list-style-type: none"> • Uitstekende openbaar vervoer en autoverbinding tussen en naar knooppunten • Luchthaven als business airport (kantoor, congres, hotel) • Zuiderzeelijn langs A6, gekoppeld aan luchthaven
<i>Groen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Groene dooradering van gehele stad 	<ul style="list-style-type: none"> • Binnen de ring een aantal waardevolle parken, om de stad een zeer groene rand 	<ul style="list-style-type: none"> • Groen/blauw netwerk van verbindingen door stad in relatie met buitengebied
<i>Winkelen Voorzieningen Recreëren</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Voorzieningen verspreid: elk eiland heeft basisvoorzieningen en specifieke aanvullende voorzieningen • Niet-dagelijkse voorzieningen in stadshart • Aantal recreatieve voorzieningen aan de kust 	<ul style="list-style-type: none"> • Detailhandel en horeca geconcentreerd in levendige stadshart • Dagelijkse voorzieningen op de kruising van buitenring en radialen • Uitbreiding van recreatie en toerisme aan de kust 	<ul style="list-style-type: none"> • Dagelijkse voorzieningen geconcentreerd in subknooppunten op goed bereikbare plekken • Niet-dagelijkse voorzieningen in stadshart • Grootste recreatieplek aan IJsselmeer (kustknoop met recreatie en toerisme)
<i>Aantal inwoners en doorgroei na 2030</i>	<ul style="list-style-type: none"> • In 2030: 90.000 inwoners • Doorgroeimogelijkheden na 2030: 'aanplakken' van nieuwe eilanden 	<ul style="list-style-type: none"> • In 2030: 100.000 inwoners • Geen doorgroei na 2030 	<ul style="list-style-type: none"> • In 2030: 100.000 inwoners • Doorgroeimogelijkheden na 2030: aan de kust



Scenario "Eilanden"



Scenario "Compacte Stad"



Scenario "Netwerk"

3 DE KOERS VAN LELYSTAD

'Wat is de koers voor Lelystad?' Dit is de kernvraag van hoofdstuk drie. De stad heeft ambities die verwezenlijkt moeten worden. Hiertoe is een eerste aanzet gegeven door middel van het beschrijven van drie mogelijke ontwikkelingsscenario's waarop zowel overheid als bevolking, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties heeft kunnen reageren. In dit hoofdstuk wordt dit traject en de daaruit volgende koers van Lelystad beschreven.

3.1 Ambities

Lelystad ziet het handhaven en versterken van de kernkwaliteiten (rust, ruimte, groen en water) als één van de belangrijkste opgaven. Maar ook het benutten van de potenties van de stad en ruimte bieden voor verdere ontwikkeling kunnen tot de belangrijkste ambities beschouwd worden. De ligging aan het Markermeer/IJsselmeer enerzijds en de weidsheid van de polder anderzijds is uniek. De schakelfunctie tussen de drukke Randstad en het rustige achterland biedt potenties voor de ontwikkeling van Lelystad en de groei naar een complete, zelfstandige, diverse stad om te wonen, werken en recreëren. Aandacht moet uitgaan naar zowel het aantrekkelijk maken van de stad voor jongeren als voor ouderen.

Lelystad kiest nadrukkelijk voor een geheel eigen rol. Niet een omvangrijke(r) groei van de stad is het doel, maar het realiseren van een woon- en bedrijfsklimaat dat zich onderscheidt door het bijzondere aanbod van ruimte en de kwaliteit ten opzichte van het Noordelijk deel van de Randstad. De Randstad en de Deltametropool komen met de groei van Almere steeds dichterbij en oefenen een steeds grotere druk uit op de Lelystadse rust en ruimte. Kwaliteit staat voorop.

De kunst is om met behoud van de specifieke identiteit, de stad, de inwoners en het bedrijfsleven van Lelystad daarvan te laten profiteren. Naar verwachting (aan de hand van de bevolkingsprognose) worden de in het Masterplan Versnelde Groei beoogde 80.000 inwoners en 32.000 arbeidsplaatsen in circa 2015 bereikt.

Om de verschillende knooppunten te kunnen ontwikkelen, de strategische ligging van de stad te benutten en het imago van Lelystad te verbeteren, is er binnen het raamwerk dat in het Structuurplan wordt geschetst voldoende ruimte om door te groeien naar circa 100.000 inwoners.

3.2 Van scenario's naar gewenste richting

Scenario's

Om de discussie over de toekomst van Lelystad te faciliteren zijn drie scenario's ten aanzien van de mogelijke ontwikkelingsrichting ontwikkeld en beschreven:

- Een scenario 'Eilanden', waarin de ontwikkeling wordt weergegeven die zich voordoet als Lelystad voortbouwt op de huidige unieke rasterstructuur. In dit scenario functioneert en oriënteert de stad sterk op zichzelf.
- Een scenario 'Compacte Stad', waarin een sterke oriëntatie op het Stadshart plaatsvindt en binnen een stedelijke ring een dichter bebouwd woongebied wordt gerealiseerd. Lelystad is voorzienend (recreatie, detailhandel) voor een grotere regio.
- Een scenario 'Netwerk'. Gebaseerd op een netwerk van dynamische knooppunten, met hun eigen dynamiek en identiteit. Belangrijk daarbij is een uitstekende verbinding (OV) tussen de knooppunten. In dit scenario is Lelystad een knooppunt in het nationale stedelijk netwerk.

Reactie bewoners, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties

De inwoners van Lelystad, het bedrijfsleven, collega-overheden en maatschappelijke organisaties hebben intensief meegedacht en/of zijn betrokken geweest bij de discussie over de drie scenario's. Deze discussie vond plaats tijdens drie bijeenkomsten met een ingestelde klankbordgroep en tijdens een publieksdiscussie die in oktober 2002 heeft plaatsgevonden. Vertegenwoordigers van wijkraden namen op persoonlijke titel deel aan de klankbordgroep. Daarnaast heeft een groot aantal mensen via de projectwebsite of schriftelijk gereageerd op de drie scenario's. Hieronder wordt beknopt de reactie uiteengezet.

Het huidige woonklimaat en de kernkwaliteiten (groen, water, rust en ruimte) wordt door de inwoners zeer gewaardeerd, waarbij zij aandacht vragen voor meer variatie in wonen, groen en voorzieningen. Extra aandacht gaat uit naar aantrekkelijke woonomgevingen voor jongeren en ouderen.

Overzicht van alle betrokken externe partijen (klankbordgroep, publieksdiscussie, meningpeiling, schriftelijke reacties)

- Alle bewoners van Lelystad
- Alle wijkraden van Lelystad
- Bedrijfskring Lelystad
- Centrada (Vastgoedfonds LievendeKey)
- Overlegorgaan Bouwnijverheid Lelystad
- NV Luchthaven Lelystad (Airport Lelystad)
- Stichting Biologisch Centrum Lelystad
- Alle buurgemeenten van Lelystad
- Provincie Flevoland
- Stichting Flevolandschap
- Stichting Natuur en Milieu
- Milieu Federatie Flevoland
- Kamer van Koophandel en Fabrieken Flevoland
- Waterschap Zuiderzeeland
- Regionale Directie Domeinen IJsselmeerpolders
- Connexion
- NUON
- Hydron
- VROM-inspectie
- Inspectie Verkeer & Waterstaat
- Rijkswaterstaat Directie IJsselmeerpolders
- Ministerie van Landbouw Natuurbeheer en Visserij Directie Noordwest
- Ministerie van Economische Zaken Regio Noordwest
- Nederlandse Spoorwegen
- Staatsbosbeheer

Gehanteerde beoordelingscriteria

(Kernkwaliteiten:)

1. Rust
2. Groen, water, natuur
3. Veiligheid: onder meer gescheiden verkeerssysteem
4. Ontwikkelingspotentie (ruimte voor verdere groei)
5. Ruimte(lijkheid)
6. Benutten strategische ligging

(Beleidsdoelstellingen):

7. Een marktgericht woningbeleid
8. Uitbreiding van de werkgelegenheid
9. Een attractiever stadscentrum
10. Een versnelde ontwikkeling van de Lelystadse kuststrook
11. Het Lelystadse imago

(Toegevoegde criteria:)

12. Kosten-kwaliteit verhouding
13. Bereikbaarheid
14. Duurzaamheid
15. Sociale oriëntatie

Zowel de inwoners als het bedrijfsleven kiezen voor een optimale benutting van de kansen die de ligging van Lelystad aan hoogwaardige infrastructuur (water, spoor en weg) biedt. De aanleg van de N23 is hierbij bijvoorbeeld belangrijk als verbinding tussen Noord-Holland en het oosten van Nederland. Binnen het stedelijke gebied van Lelystad is ruimte voor zo'n 100.000 inwoners. Er is geen wens naar een omvangrijkere groei in de toekomst. Groen en water in de stad en de groene randen van de stad dienen zoveel als mogelijk te worden gehandhaafd. De kuststrook moet het liefst een bovenregionaal karakter krijgen en het Stadshart moet levendig, bruisend zijn en aantrekkingskracht hebben op de omliggende gemeenten. Het vliegveld heeft potenties voor een regionaal karakter. Men ziet Lelystad als een echte woonstad, maar voldoende werkgelegenheid wordt wel gezien als een vereiste om de stad vitaal te houden, zolang bedrijventerreinen geen nadelige invloed hebben op de woonomgeving.

Behalve de ontwikkeling van kantoorlocaties en werkeilanden is de ontwikkeling van (economische) knooppunten hierbij belangrijk. Het creëren van meer stedelijke woonmilieus op deze knooppunten maakt Lelystad afwisselender. Verder kiest de Lelystedeling voor een betere bereikbaarheid over het spoor en over de weg, zowel in de stad als met de regio. Lelystad dient een duidelijke plaats in de regio te krijgen, maar moet ook een (sociaal) veilige, groene en schone stad zijn.

Beoordeling

Voor de keuze van een in het Structuurplan uit te werken ontwikkelingsrichting, zijn niet alleen de reacties uit de publieksdiscussie van belang. Ook een beoordeling van de scenario's ten opzichte van de beleidsdoelstellingen voor Lelystad op langere termijn is relevant. Hieronder wordt beknopt de inhoudelijke beoordeling uiteengezet.

- Het scenario 'Eilanden' houdt vast aan de bestaande kernkwaliteiten. Dit scenario scoort dan ook het beste op de criteria rust, ruimte en sociale oriëntatie. En ook wat betreft de kosten en opbrengsten. Het scenario scoort minder goed op criteria die te maken hebben met het profiel van Lelystad, zoals het benutten van de strategische ligging en de ontwikkelingspotenties. Ook ten aanzien van kustontwikkeling, bereikbaarheid en duurzaamheid scoort dit scenario minder hoog.
- Het scenario 'Compacte stad' scoort op een beperkt aantal onderwerpen. Dit scenario is interessant als het gaat om het Stadshart, de werkgelegenheid en een marktgericht woonbeleid. Dit scenario laat steken vallen als het gaat om rust, groen en water.
- Het scenario 'Netwerk' scoort goed op verschillende onderdelen. Het scenario scoort het beste op de kustontwikkeling, het versterken van het imago van Lelystad, een goede bereikbaarheid, en de kansen voor het creëren van voldoende werkgelegenheid. Maar ook ten aanzien van de onderwerpen natuur, groen en water, wonen en duurzaamheid scoort dit scenario goed. Het Netwerkscenario scoort slecht op rust en ruimte in de knooppunten en op de kosten.

Op basis van de resultaten uit de discussie met betrokken partijen en de beoordeling van de scenario's is een gewenste ontwikkelingsrichting geformuleerd. Deze koers staat beschreven in de volgende twee paragrafen.

3.3 De koers van Lelystad

Een combinatie van scenario 'Eilanden' en 'Netwerk' is zowel vanuit de mening van bewoners en bedrijfsleven als vanuit een inhoudelijke beoordeling van Lelystads ontwikkelingsmogelijkheden de meest gewenste en potentievolle ontwikkelingsrichting.

Zelfstandigheid en sociale samenhang

Rond 2015 heeft Lelystad naar verwachting een bevolkingsaantal van ongeveer 80.000. Na 2015 zal het inwoneraantal doorgroeien door verdere instroom uit onder meer Almere en de Randstad. Lelystad staat open voor een nadrukkelijke plaats in een netwerk op regionaal en/of landsdeel niveau. In de periode tot 2015, maar zeker ook in de periode daarna, zal Lelystad mogelijkheden moeten scheppen voor groei. Om dit te bewerkstelligen moet een structuur aanwezig zijn om de groei op te vangen. De sociale samenhang van de stad wordt geborgd door het niveau van een evenwichtige balans tussen wonen en werkgelegenheid op regionaal niveau en een goed lokaal voorzieningenniveau.

Continuïteit en diversiteit

In de komende periode (tot 2015) bouwt Lelystad voort op de eilandenstructuur, aansluitend bij de karakteristieke uitgangspunten van Lelystad, zoals de stedenbouwkundige structuur (eilanden, dreven, opbouw voorzieningen in wijk en stadscentrum) en de kernkwaliteiten (groen, water, rust en ruimte). Daarnaast dienen mogelijkheden om de diversiteit in zowel woningen als woonomgevingen aan te brengen te worden verkend en

Wat is een knooppunt?

Een knooppunt is een locatie waar infrastructuur en stedelijke functies (wonen, werken en voorzieningen) bijeen komen. Enerzijds functioneert een knooppunt als overstappunt tussen infrastructuur op verschillende schaalniveaus (autosnelweg, stedelijke hoofdwegen, railnet en fiets- en wandelroutes). Anderzijds is het een plek waar sprake is van een hoge mate van functiemenging en waar een hogere intensiteit van stedelijke functies wordt beoogd en mogelijk is. De opgave voor een stedelijk knooppunt is om zowel de overstap tussen verschillende vervoersvormen zo goed mogelijk te laten plaatsvinden, maar ook om een optimale afstemming met de stedelijke functies te bereiken.

Wensbeeld 2030



Impressie Kustknoop



Impressie Larserknoop/Vliegveld



Impressie Stadshart

benut. Trajecten om zowel meer arbeidsplaatsen aan de 'onderkant' als hoogwaardige werkgelegenheid te creëren dienen krachtig te worden ingezet. Ook wordt een begin gemaakt met de ontwikkeling van knooppunten in lijn met de gedachte van een netwerkstad. Het gaat dan voornamelijk om twee knooppunten, te weten het Stadshart en de Kust. Na 2015 kunnen de Larserknoop/vliegveld en het knooppunt bij Flevokust verder ontwikkeld worden.

In de komende tijd zal de bereikbaarheid van Lelystad, onder andere door de opening van de Gooiboog en de aanleg van de Hanzelijn en op termijn door de aansluiting op de Zuiderzeelijn, sterk verbeteren. Daardoor wordt Lelystad aantrekkelijk(er) voor de vestiging van personen en bedrijven.

Dat biedt extra kansen voor de ontwikkeling van knooppunten, zoals Stadshart en Larserpoort/vliegveld. De specifieke kansen voor de verdere ontwikkeling van de kuststrook tot een gebied met bovenregionale aantrekkingskracht nemen eveneens toe door de toenemende planologische druk uit de Randstad. De volgende knooppunten worden onderscheiden:

- Het Stadshart met detailhandel, horeca, sociaal culturele voorzieningen, kantoren en stedelijk wonen.
- De Kustknoop met grootschalige recreatie, toerisme en wonen aan en in het water.
- Larserknoop/vliegveld met een identiteit van kantoor en bedrijvigheid gekoppeld aan een halte van de Zuiderzeelijn en de afslag van de A6.
- In principe wordt gedacht aan Flevokust als een multimodaal knooppunt (A6/N23/Hanzelijn) voor transport, logistiek en overslag. Omdat Flevokust een gebied is met een bijzondere toekomstwaarde, zijn er meerdere opties voor invulling aanwezig. Daarom zullen de activiteiten die daar vóór 2015 worden ontwikkeld vooral van tijdelijke aard dienen te zijn.

3.4 Opgaven per beleidsveld

In deze paragraaf wordt beknopt de koers voor Lelystad per beleidsveld uiteengezet. In hoofdstuk 4 wordt deze koers vervolgens thema- en gebiedsgericht uitgewerkt in het Structuurbeeld 2015 met een doorkijk naar 2030.

Variatie in wonen

De hoofdoopgave is het ontwikkelen van een veelzijdige woonplaats voor een gedifferentieerd samengestelde bevolking. Het Structuurplan voorziet hierin door transformatie (herstructurering) van de wooneilanden, wat zich uit in het creëren van variatie in woonmilieus, waardoor wooneilanden met ieder hun eigen identiteit ontstaan. Bij het creëren van variatie in woonmilieus moet gedacht worden aan variatie in woningtypes, inrichting van de openbare ruimte en de sociale aspecten. De kwaliteit en diversiteit van het voorzieningenniveau zijn hierbij ook mede bepalend voor het woonmilieu. Het gaat hierbij zowel om commerciële voorzieningen als om sociale en culturele voorzieningen die de identiteit van een wooneiland bepalen. Het ontwikkelen van een nieuw woonmilieu langs de kust (buitendijks bouwen) en het verdichten in en nabij de knooppunten Stadshart en Kust (stedelijk wonen) zijn hierbij belangrijke elementen. Aandacht gaat onder andere uit naar ouderenhuisvesting, gekoppeld aan woonzorgzones en nabij (groen)voorzieningen, jongerenhuisvesting in het levendige Stadshart, en ruim en groen wonen voor gezinnen.

Variatie in werken

De belangrijkste opgave is het realiseren van een variatie van werkgelegenheid (verschuiving aanbrengen in het soort werkgelegenheid) en een verhoging van het aantal arbeidsplaatsen, die in de pas loopt met de ontwikkelingen van de bevolkingsgroei (werkgelegenheidsfunctie van 40 arbeidsplaatsen op 100 inwoners). De gemeente zet zowel in op meer arbeidsplaatsen aan de 'onderkant' als op meer hoogwaardiger werkgelegenheid. Lelystad zet in op het behoud van de reeds vertegenwoordigde sectoren, met een extra impuls voor industrie, handel, vervoer en communicatie en de zakelijke dienstverlening. Er zal tevens ingezet worden op kennisintensieve bedrijvigheid en werkgelegenheid in recreatie en toerisme. Een ander belangrijk speerpunt is de clustering van bedrijven. Voor alle sectoren geldt een streven naar integrale bereikbaarheid. Dat wil zeggen een bereikbaarheid per auto, fiets en openbaar vervoer, maar ook de bereikbaarheid voor ICT-diensten.

Uitgangspunt is dat de eventuele negatieve invloed van bedrijven(terreinen) op de woonomgeving zoveel mogelijk wordt beperkt.

In eerste instantie worden bestaande bedrijventerreinen, zoals Oostervaart-Oost, Larserpoort en Flevopoort verder ontwikkeld. Tevens is de herstructurering van kleinere bestaande bedrijventerreinen in het stedelijk gebied een aandachtspunt. Vervolgens start de ontwikkeling van knooppunten. In de Kustknoop wordt nieuwe werkgelegenheid gecreëerd in de recreatieve en toeristische sector en in het Stadshart gaat het vooral om

Streefbeeld wonen



Streefbeeld werken

Streefbeeld infrastructuur



Streefbeeld voorzieningen

Streefbeeld waterstructuur



Streefbeeld groenstructuur

kantoorontwikkeling en detailhandel. De Larserknoop, goed bereikbaar door een afslag aan de A6 en de halte van de Zuiderzeelijn, wordt na 2015 ontwikkeld als een kantorenknoop. Bij het vliegveld krijgen vliegveldgerelateerde bedrijven en -voorzieningen een plek. Flevokust, goed bereikbaar vanaf weg, spoor en water is een potentievolle locatie voor het aantrekken van nieuwe economische activiteiten (havengebonden, industrie, overslag, logistiek en transport). Aangezien de Flevokust een gebied is met een bijzondere toekomstwaarde, zijn er meerdere opties voor invulling aanwezig. Daarom zullen de activiteiten die daar vóór 2015 worden ontwikkeld vooral van tijdelijke aard dienen te zijn.

Een nieuwe hoofdwegenstructuur

Een kwaliteit van Lelystad is dat je met de auto overal nog gemakkelijk kan komen. Maar dit is tevens een bedreiging voor de stad, gezien op langere termijn de stad zal dichtslippen als gevolg van het toenemende autogebruik. Een effectieve manier om dit dichtslippen te voorkomen is het verbeteren van de snelheid en het toegankelijk maken van openbaar vervoer en fiets; ofwel het aantrekkelijk maken van de alternatieven voor de auto. Om bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid te stimuleren zal derhalve een nieuwe hoofdwegenstructuur, met een ring en radialen, ontwikkeld worden. De centrumring (Groene Carré) verwerkt zoveel mogelijk slechts het bestemmingsverkeer voor het Stadshart, ten gunste van de veiligheid van overstekende fietsers en voetgangers en ter beperking van de overlast van omwonenden. Het overige verkeer wordt via de buitenring geleid. De radialen vervullen hierbij de functie om zowel het gebruik van de buitenring te bevorderen als de bereikbaarheid van het Stadshart voor alle vervoersvormen te vergroten/garanderen. Het openbaar vervoer en de fietsers en voetgangers krijgen in de toekomstige situatie extra aandacht. De bereikbaarheid van de knooppunten en de verbinding tussen de knooppunten (Stadshart, Kust en Larserknoop/vliegveld) krijgen een nadere uitwerking in het Structuurplan. Ook de aanleg van de Zuiderzeelijn langs de A6 en de aanleg van de N23/A23 werken mee aan de (regionale) bereikbaarheid van Lelystad.

Groen en water versterken

Lelystad is de groenste stad² van Nederland. Dit groene imago dient gewaarborgd te blijven, onder andere door het versterken en variëren van de groen- en waterstructuur. De identiteit van Lelystad wordt mede bepaald door de duidelijke groenstructuur, de grootschalige groenelementen en de samenhang tussen groen en water in de stad en in het buitengebied. Een belangrijke opgave is het vergroten van de recreatieve waarde, toegankelijkheid, bruikbaarheid en het tegengaan van versnippering van natuur en landschap. Er kan dan een duidelijke verbinding ontstaan tussen de Oostvaardersplassen, het Hollandse-, Gelderse- en Overijsselse Hout, het Zuigerplasbos, 't Bovenwater en het Natuurpark. De herkenbaarheid van de groen- en waterstructuur wordt vergroot door in het westelijk deel van de stad het accent op water te leggen (de Blauwe Stad) en in de oostkant het accent juist op groen te leggen (de Groene Stad).

Een punt van aandacht is de beheersbaarheid van het groen in de wijken. In de opgave voor het transformeren van de wooneilanden zal de beheersbaarheid van het groen dan ook duidelijk meegenomen worden.

Verschillende voorzieningen, verschillende locaties

De hoofdoopgave is het in stand houden en creëren van voldoende voorzieningen passend bij het inwoneraantal. Allereerst zijn goede voorzieningen in de wooneilanden noodzakelijk. Elk wooneiland of cluster van wooneilanden krijgt zijn eigen basisvoorzieningen op winkelgebied, basisonderwijs, kinderopvang, eerstelijnsgezondheidszorg en sociaal-cultureel gebied (als onderdeel van de transformatie van de wooneilanden). Stedelijke voorzieningen (winkel, cultuur, horeca) vinden een plek in het Stadshart (als onderdeel van de ontwikkeling van de Stadshartknoop) zodat het Stadshart bruisend en levendig wordt. Eén van de concrete toekomstige opgaven hierbij is het aantrekken van één of meer volwaardige Hoger Onderwijsinstellingen. Lelystad versterkt hiermee, als hoofdstad van de provincie, haar regiofunctie met betrekking tot winkelen, zorg, cultuur en onderwijs. Recreatieve en toeristische voorzieningen worden gesitueerd aan de kust (als onderdeel van de ontwikkeling van de Kustknoop).

Toerisme en recreatie aan de kust verder ontwikkelen

De hoofdoopgave is het geven van een positieve impuls aan het imago van de stad door het verder ontwikkelen en versterken van recreatieve en toeristische voorzieningen in Lelystad, zowel voor dagrecreatie als verblijfsrecreatie. Lelystad heeft met name potenties op het gebied van water- en natuurrecreatie. Samenhang en compleetheid van het aanbod wordt op deze wijze gewaarborgd. Hiertoe zullen de dag- en verblijfsrecreatieve functies aan de kust worden uitgebreid, de waterrecreatie worden geoptimaliseerd en recreatieve routes langs de kust en de stadsranden worden ontwikkeld.

² Op basis van onderzoek door onderzoeksbureau Alterra, in opdracht van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij, is aangetoond dat Lelystad de groenste stad van Nederland is (bron: 2003).

Bereikbaarheid Lelystad



Tijdskaart1 Bereikbaarheid Lelystad per auto (huidige situatie)



Tijdskaart2 Bereikbaarheid Lelystad per OV (huidige situatie)



Tijdskaart3 Effect van Hanzelijn en Zuiderzeelijn (hsl-variant) op de bereikbaarheid van Lelystad per OV



Tijdskaart4 Bereikbaarheid Lelystad per zakenvliegtuig

De poort naar de Randstad en verder

Wonen aan het water



Dynamische bedrijfsomgeving

Rustige groene ruimte



Dit in samenhang met het verder ontwikkelen en verbinden van de recreatiegebieden die gelegen zijn aan de randen van het stedelijk gebied en in het buitengebied, om verblijf- en dagrecreatie te stimuleren. Een concrete toekomstige opgave hierbij is het ontwikkelen van natuursteunpunten (bezoekerscentra) in natuur- en groengebieden. Te denken valt aan toekomstige activiteiten van het Voorlichtingscentrum in de Oostvaardersplassen van Staatsbosbeheer en het Aviodrome. Zo ook het ontwikkelen van een samenhangend recreatief (fiets)netwerk tussen de stad en het buitengebied, zodat de bereikbaarheid en toegankelijkheid van recreatiegebieden worden verbeterd.

Bij het opstellen van het Structuurplan blijven onderdelen van het bestaande beleid onverminderd van kracht. Dit zijn:

- Het uitvoeren van het Masterplan Stadshart;
- Het uitvoeren van deelplan 1 van de Kustvisie (woningbouw binnendijs/buitendijs, ontwikkelen Batavia-Stad);
- Het starten van de ontwikkeling van Lelystad-Zuid;
- Het ontwikkelen en uitvoeren van wijkgericht beleid om de leefbaarheid in de wijk te vergroten en een adequaat woningaanbod te realiseren (uitvoering wijkontwikkelingsplannen);
- Het bieden van ontwikkelingsmogelijkheden aan Lelystad Airport.

DE KOERS VAN LELYSTAD

Lelystad kiest voor een koers die recht doet aan de wensen van de inwoners, maatschappelijke organisaties en van het bedrijfsleven.

De hoofdstad van Flevoland, optimaal ontsloten over spoor, weg en water, is het regionale knooppunt tussen de drukke Deltametropool en het ruimere, rustiger achterland.

Lelystad: de poort naar de Randstad

Wonen in een groene en waterrijke omgeving. Wijken als wooneilanden met een variatie in wonen en voorzieningen tussen en in de eilanden. Elke wijk (eiland) heeft zijn eigen woonmilieu en specifieke eigenschap (identiteit).

Lelystad: de groenste stad van Nederland, ruim wonen in het groen en aan het water

Werken op grote bedrijventerreinen en kantoorlocaties en in de knooppunten Stadshart, Kust, Larserknoop/vliegveld en Flevokust.

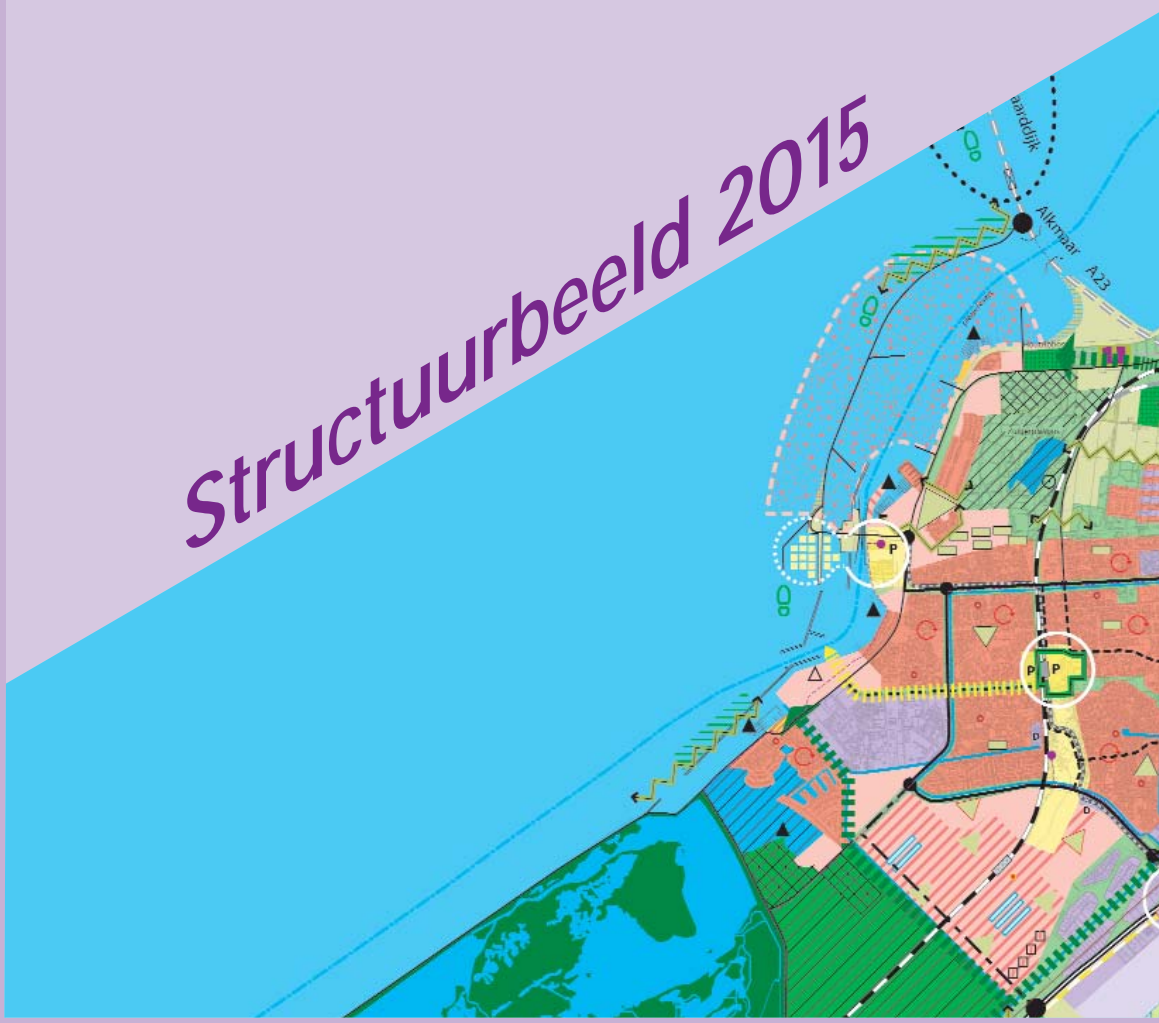
Lelystad: dynamische bedrijfsomgeving, zonder hinder voor woning en woonomgeving

Recreëren aan de levendige kust, het internationaal bekende Oostvaardersplassengebied, in de groene gebieden in en rond Lelystad en in het waardevolle buitengebied.

Lelystad: rust en ruimte én toerisme en recreatie op nationaal niveau

HOOFDSTUK 4

Structuurbeeld 2015



Structuurplan Lelystad

Lelystad kiest nadrukkelijk voor een geheel eigen rol. Niet een omvangrijke(r) groei van de stad is het doel, maar het realiseren van een woon- en bedrijfsklimaat dat zich onderscheidt door het bijzondere aanbod van ruimte en de kwaliteit ten opzichte van de Randstad. Kwaliteit staat voorop. Naar verwachting worden 80.000 inwoners en 32.000 arbeidsplaatsen omstreeks 2015 bereikt. Na het bereiken van 80.000 inwoners is Lelystad bereid eventueel versneld te groeien tot 100.000 à 120.000 inwoners. Deze versnelde groei moet ten dienste staan van de positie van Lelystad als hoofdstad van de provincie Flevoland en van de ontwikkeling, ondersteuning of uitbouw van de kwalitatieve en kwantitatieve voorzieningen van de stad.

Structuurbeeld 2015

In de periode tot 2015 worden enkele belangrijke projecten die thans voorzien zijn uitgevoerd. Dit zijn het Masterplan Stadshart, de herontwikkeling van Schouw-Oost en de eerste fase van de kust (Museumkwartier, Meerdijkhaven). In aanvulling hierop wordt aan de kust ook gestart met de ontwikkeling van een boulevard en opstapplaats voor de snelle en adequate openbaarvervoerverbinding dat de knooppunten verbindt. Voor de kustzone wordt een geactualiseerde visie opgesteld. De exacte programmering vloeit voort uit een totaalplan dat voor de gehele kustzone wordt opgesteld. Ook wordt een aanvang gemaakt met de ontwikkeling van de Vista. De Vista is een verzamelbegrip voor het meer oriënteren van het westelijk deel van het stadslichaam op het Markermeer.

Een andere belangrijke opgave voor Lelystad is de uitvoering van het WOP-Noordwest en vervolgens het WOP-Noordoost. Voor de vitaliteit van het bestaand stedelijk gebied is het van groot belang dat ook de overige herstructureringsopgaven, zoals bijvoorbeeld herontwikkeling van binnenstedelijke locaties waar functieverval en/of -wijziging plaatsvindt, met kracht worden aangepakt. De ontwikkeling van de eerste fase van Lelystad-Zuid (Warande) is vanaf 2006 aan de orde. In de periode tot 2015 is ook het optimaliseren van de samenhang tussen groen en water in de stad en het buitengebied, de ontwikkeling van een recreatief (fiets) netwerk en natuursteunpunten, de ontwikkeling van de Noordzoom en het verder verbeteren van de stadsranden aan de orde. Voor 2015 zal de ontwikkeling van de hoofdwegenstructuur zijn afgerond. De hiërarchie in wegen is hiermee doorgevoerd. Een goede en adequate openbaarvervoerverbinding verbindt de knooppunten onderling. Hiermee hangt samen een parkeerbeleid dat het gebruik van deze openbaarvervoerverbinding ondersteunt.

De Larserknoop is voornamelijk aangetakt op de Larserweg (knoop met A6). Een inrichtingsstudie zal moeten aangeven hoe de ontwikkeling moet worden gezien na doortrekking van de Zuiderzeelijn. De Hanzelijn zal de ontwikkeling van zakelijke en niet zakelijke dienstverlening in het Stadshart een impuls geven. De doortrekking van de N23/A23, ofwel de verbinding van/naar Enkhuizen, is tenslotte een project dat vooral de ontwikkeling van na 2015 moet ondersteunen. In de periode voor 2015 dient in ieder geval begonnen te worden met de planologische voorbereidingen en haalbaarheidsstudie naar het deel tussen de kust en de Markermeerdijk. De aanleg van het deel tussen Dronten en Lelystad is wel aan de orde tot 2015. Met de aanleg van Flevokust is een begin gemaakt, dit omvat het overslagpunt. Voor de toekomstige ontwikkeling van Flevokust zijn meerdere opties aanwezig. Daarom zullen de activiteiten die daar vóór 2015 worden ontwikkeld vooral van tijdelijke aard dienen te zijn.

Streefbeeld na 2015

In de periode na 2015 staan grote ingrepen op stapel. Ten eerste is door de totale doortrekking van de N23/A23 de mogelijkheid ontstaan om van de baai van Van Eesteren een lagune te maken met unieke woonomgevingen. Aan de strekdijk kunnen wooneilanden worden gebouwd die een enorme aanvullende betekenis hebben op de bestaande voorraad woningen en woonomgevingen in Lelystad. Ook een intensivering van de recreatieve voorzieningen aan de kust vindt plaats. Tegelijkertijd is de ontwikkeling van de volgende fasen van Lelystad-Zuid aan de orde. Lelystad-Zuid betekent zowel een kwantitatieve als een kwalitatieve aanvulling op de woningvoorraad in de bestaande stad. Tengevolge van de in uitvoering zijnde wijkontwikkelingsplannen, die gericht zijn op de versterking van de identiteit van de eilanden en het meer levensloopbestendig maken daarvan, kan de bestaande stad de concurrentie met de nieuwbouw aan. Een andere belangrijke ontwikkeling zal de ontwikkeling van de Larserknoop zijn. Na aanleg van de Zuiderzeelijn en de ontwikkeling van vliegveld Lelystad tot business airport ontstaat hier in samenhang met de A6 en de openbaarvervoerverbinding tussen de knooppunten een toplocatie in Nederland voor economische ontwikkeling. In de periode na 2015 is verdere ontwikkeling van de Flevokust aan de orde. Na de doortrekking van de N23/A23 en de realisering van de Hanzelijn ontstaan veel ontwikkelingsmogelijkheden. Zo zijn er bijvoorbeeld kansen op de realisering van een multimodaal knooppunt voor transport, logistiek en overslag. Zo mogelijk wordt Noordersluis getransformeerd naar een woon-werk-eiland (combinatie van meer kleinschalig werken en wonen). Een positieve stimulans voor het verplaatsen van enkele grote bedrijven is het aanbieden van attractieve andere locaties. Deze mogelijkheden kunnen bestaan op Oostervaart-Oost en Flevokust, wanneer Flevokust als bedrijventerrein ontwikkeld wordt na 2015.

4 STRUCTUURBEELD 2015

Dit hoofdstuk presenteert de plankaart 2015, inclusief een toelichting op het Structuurbeeld 2015 en een doorkijk naar 2030. Aan de hand van vier thema's en vijf gebieden wordt het Structuurbeeld van Lelystad beschreven.

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt het Structuurbeeld van Lelystad, op basis van de hoofdkoers zoals reeds beschreven in hoofdstuk 3, verder uitgewerkt. Het Structuurbeeld geeft het raamwerk waarbinnen Lelystad zich de komende jaren kan ontwikkelen. De belangrijkste structuren van de stad en de (gewenste) basiskwaliteiten van de gemeente worden hierin vastgelegd. Het Structuurbeeld legt het ambitieniveau vast, dient als kader voor toekomstige initiatieven en geeft richting aan projecten die reeds gestart zijn. Het Structuurbeeld wordt beschreven aan de hand van vier thema's en vijf typen gebieden. De gebieden worden steeds integraal beschreven.

De vier thema's :	De vijf typen gebieden :
1. Sociaal, cultureel, maatschappelijke koers	A. Wooneilanden
2. Economische basis	B. Werkeilanden
3. Omgeving, kwaliteit en veiligheid	C. Knooppunten
4. Mobiliteit en bereikbaarheid	D. Stadsranden
	E. Buitengebied

Structuurbeeld 2015

Het Structuurbeeld heeft betrekking op de periode tot 2015. Daarnaast wordt een uitwerking gegeven voor de periode na 2015. Met name ten aanzien van de ontwikkeling van de knooppunten is deze doorkijk relevant, hier wordt dan ook onderscheid gemaakt tussen het Structuurbeeld tot 2015 en het Streefbeeld na 2015. De periode tot 2015 omvat in belangrijke mate de projecten die nu reeds in gang zijn gezet en geprioriteerd zijn. Daarnaast omvat deze periode nieuwe projecten. In deze periode dienen ook voorbereidingen te worden getroffen voor de opgaven die na 2015 aan de orde zijn.

Een complexiteit bij de opgave voor Lelystad is dat veel projecten met elkaar samenhangen. Zo is de kustontwikkeling gecompliceerd door de zorg die water en natuur vragen. Maar ook de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen en eventuele herstructurering en/of verdere groei van bestaande bedrijventerreinen hangen nauw met elkaar samen. Daarnaast is een belangrijke vraag welk type woningen en type woonomgevingen op enig moment de beste aanvulling vormen op de bestaande voorraad aan woningen en woonomgevingen. De kust kan bijzondere woonmilieus toevoegen, welke een meerwaarde hebben door de unieke woonomgeving. Lelystad-Zuid kan juist een belangrijke rol spelen bij het tegemoetkomen aan een getalsmatige aanvulling voor het woningbouwprogramma, maar zal ook een kwalitatieve betekenis moeten hebben, als aanvulling op de -andere- kwaliteiten van het huidige Lelystad. Gelet op deze overweging wordt in het streefbeeld voorgestaan om na 2015 zowel de kust als Lelystad-Zuid verder tot ontwikkeling te brengen. In de periode tot 2015 wordt wel een begin gemaakt met deze locaties. De uiteindelijke start, fasering en samenhang van de ontwikkeling van deze locaties, is afhankelijk van de marktvraag op dat moment.

Op de linkerbladzijde wordt het Structuurbeeld beknopt uiteengezet.

Plankaart 2015

De plankaart toont het Structuurbeeld van Lelystad in 2015, ofwel 'hoe ziet Lelystad er in 2015 uit'. De plankaart beslaat het totale grondgebied van de gemeente Lelystad en geeft de ruimtelijke structuren en het ruimtegebruik weer. Voor de periode na 2015 geeft de kaart een indicatie van mogelijke ontwikkelingen op de lange termijn. Achter in dit Structuurplan is de plankaart op groot formaat bijgevoegd.





Batavia-Stad



4.2 Sociaal, cultureel, maatschappelijke koers

Kernkwaliteiten

Lelystad heeft anno 2005 ruim 70.000 inwoners. Deze inwoners hebben allemaal hun eigen wensen en meningen. Bij het opstellen van dit Structuurplan is zoveel mogelijk rekening gehouden met deze meningen en wensen. Het is tenslotte de stad van de Lelystedelingen. Zij hebben aangegeven de bestaande kernkwaliteiten rust, ruimte, groen en water erg te waarderen. Het behoud van deze kernkwaliteiten vormt mede daarom het uitgangspunt van het Structuurplan.

De kernkwaliteiten zijn verweven met de sociale structuur van Lelystad, ze zijn belangrijk in de beleving van de omgeving en hebben effect op de mensen en de cultuur, zoals bijvoorbeeld de woonwensen.

De kernkwaliteiten kunnen betekenis hebben voor de economie. Zij komen tot uiting in specifieke mogelijkheden voor werkgelegenheid, zoals bijvoorbeeld het BioScience Park (ontwikkeling van kennisintensieve werkgelegenheid, gerelateerd aan de functie van het buitengebied). Deze kansen worden dan ook benut voor de toekomstige ontwikkeling van Lelystad en kunnen op deze manier het imago van de stad versterken en verbeteren.

Speciale aandacht gaat uit naar ouderen en jongeren. In de transformatieopgave van de eilanden en de knooppuntontwikkeling wordt rekening gehouden met de situering en type woningen en voorzieningen voor deze specifieke doelgroepen.

Dynamiek

Het Structuurplan speelt ook in op nieuwe bewoners, met (eventueel) andere ideeën en (woon)wensen; bewoners die geen historische binding met Lelystad hebben.

Door het creëren van knooppunten ontstaan nieuwe omgevingen met andere sociaal culturele patronen dan in de wooneilanden. Lelystad wordt een stad waar zowel een hoogdynamisch stedelijk leven met daarbij horende stedelijke leefstijlen passen als een meer suburbane woon- en leefomgeving gekenmerkt door groen, water, rust en ruimte. Dit kan een verruiming en verandering van de sociale en culturele basis van Lelystad tot gevolg hebben.

Sociale cohesie

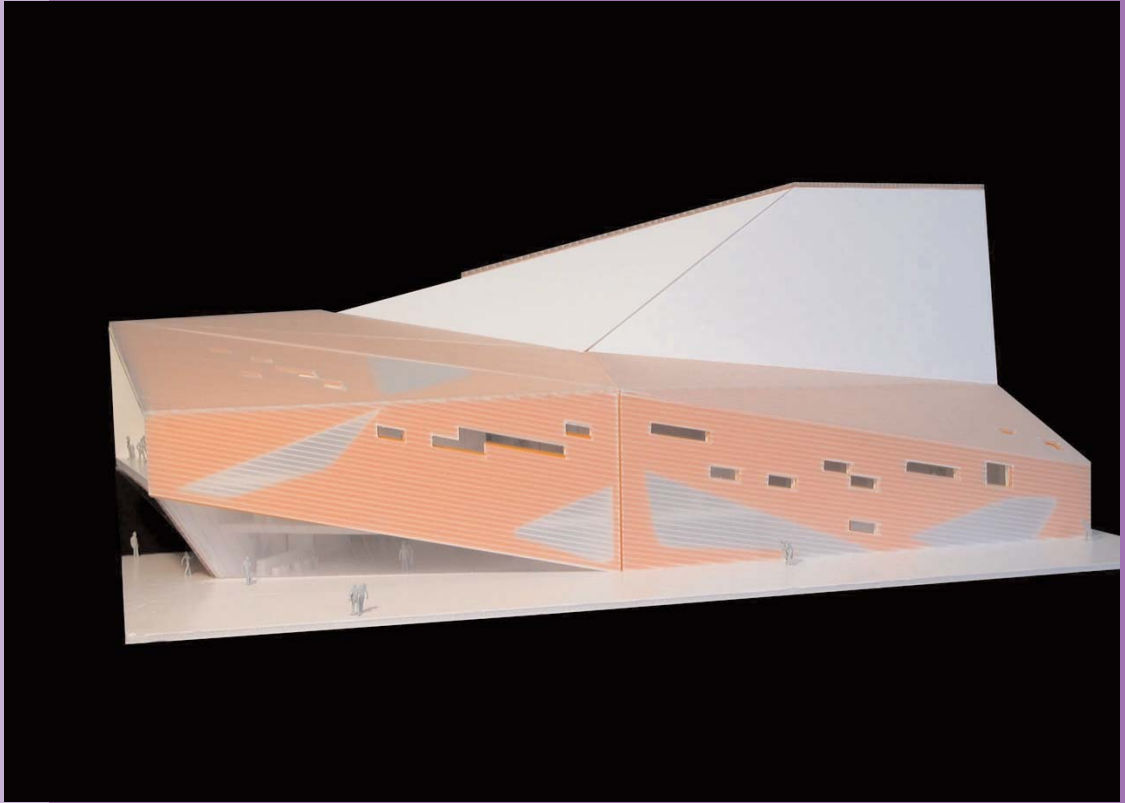
Dynamiek in de knooppunten wil ook zeggen dat een groot deel van de voorzieningen in deze knooppunten te vinden zal zijn. Maar de voor de sociale cohesie belangrijke voorzieningen blijven in de wooneilanden. Door heroriëntatie is een bestendig voorzieningenniveau te garanderen. Elk eiland of cluster van eilanden heeft haar eigen centrum en basisvoorzieningen op het gebied van bijvoorbeeld onderwijs en eerstelijns zorgvoorzieningen, zoals een huisarts en een fysiotherapeut. Naast de grotere winkelcentra kunnen in de wooneilanden ook 'steunpunten' als aanvulling op deze grotere winkelcentra functioneren. Een en ander is afhankelijk van de omvang en samenstelling van betreffende wooneiland. Sommige eilanden kunnen toegespitst zijn op bepaalde doelgroepen (starters/tweeverdieners, ouderen, jonge gezinnen) en zullen in dit geval dan ook op hen toegespitste voorzieningen herbergen. Aandacht wordt besteed aan de koppeling van wonen, zorg, welzijn en sociale veiligheid.

Stedelijke voorzieningen

Naast voorzieningen in de wooneilanden is er een aantal (stedelijke) voorzieningen die op de schaal van de stad een belangrijke rol spelen om een complete, zelfstandige stad met voldoende voorzieningen voor 80.000 inwoners (jong en oud) te kunnen zijn. Zo zijn er plannen om in het Stadshart een nieuw theater (start bouw: 2005) en een nieuwe bibliotheek te bouwen. Voor het ziekenhuis ligt een opgave met name in de uitbreiding van het aantal specialismen. Door de toenemende vergrijzing en anticiperende op de eventuele trend dat de zogenaamde verzorgingsfase wordt overgeslagen, zal voor de toekomst ruimte gereserveerd moeten worden voor extra verpleeghuizen. Als gevolg van de behoefte aan langer zelfstandig blijven wonen door ouderen, zal er aandacht moeten zijn voor realisering van meer activiteitencentra, transportmogelijkheden en verzorging aan huis voor ouderen.

In de Campuszone (zowel het noordelijke gedeelte in de bestaande stad als het toekomstige zuidelijke gedeelte in Lelystad-Zuid) ligt de opgave om sportfaciliteiten en (hoger) onderwijs te kunnen huisvesten in de toekomst.

Het nieuwe theater in het Stadshart
Bron: UN Studio



Foyer in het theater
Bron: UN Studio



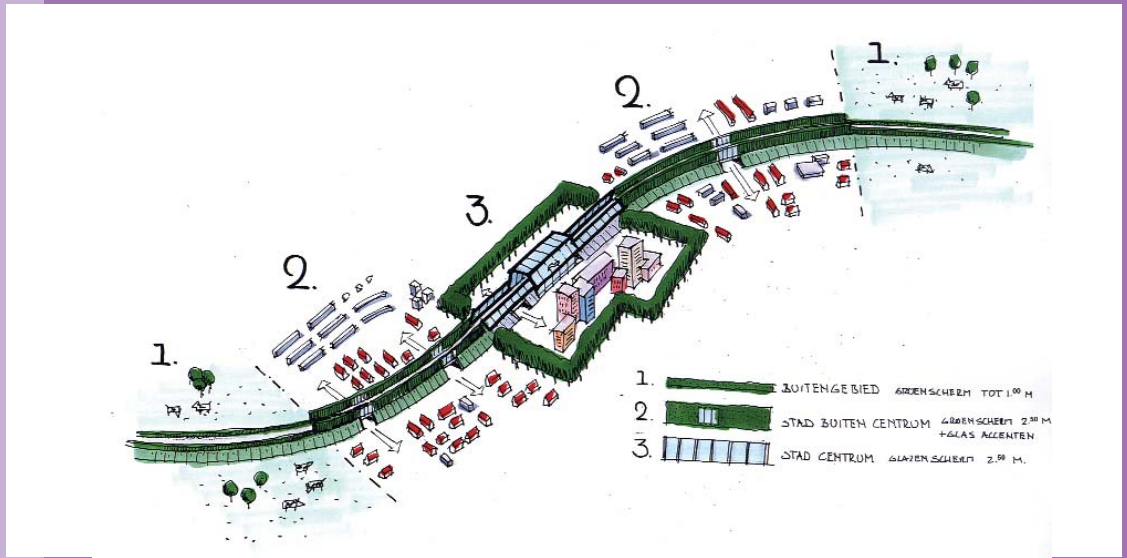
Werkgelegenheid

Naast de werkgelegenheid in de huidige werkeilanden, hebben de verschillende knooppunten ook een positief effect op de werkgelegenheid. De Kustknoop zorgt bijvoorbeeld voor meer werk in de sectoren recreatie en toerisme en de Larserknoop voor luchthaven gerelateerde werkgelegenheid. Voor alle knooppunten geldt dat het gaat om aanbod voor verschillende segmenten van de arbeidsmarkt (hoog-, midden- en laaggeschoolden).

De volgende sociaal maatschappelijke aspecten komen terug in het Structuurbeeld:

- Handhaven kernkwaliteiten;
- Bestendig voorzieningenniveau gebaseerd op de indeling in eilanden;
- Stedelijke voorzieningen voor zelfstandige stad met 80.000 inwoners;
- Nieuwe leefomgevingen en leefstijlen door grotere uitwisseling met de omgeving, ondermeer op de knooppunten;
- Het geven van een impuls aan een scala van typen werkgelegenheid;
- Verbeteren van de bestaande woonomgevingen.

Hanzelijn (studie)



Landschap van de grote maat (studie)



4.3 Economische basis

Met de huidige productiestructuur van Lelystad kan de voorgestane koppeling tussen inwoners en werkgelegenheid niet gehaald worden. Naast het behoud en de verdere getalsmatige groei van het aantal arbeidsplaatsen, zal dus tevens op de kwaliteit van de werkgelegenheid dienen te worden gestuurd. Dit is verder uitgewerkt in de nota 'Naar een sterke economie in Lelystad'.

Naast het behouden van voldoende werkgelegenheid voor de thans aanwezige beroepsbevolking, zal er een verdere groei van de werkgelegenheid dienen te worden verkregen ten behoeve van nieuwe bewoners. Om dit te bereiken zet Lelystad de komende jaren in op de sectoren industrie, handel, vervoer en communicatie en de zakelijke dienstverlening. (Kennis)intensieve werkgelegenheid is daarbij het parool. Bedrijven die zich hier vestigen zullen meer dan in het verleden dienen te scoren op werkgelegenheidspotentie, mate van de gebruikte technieken/productieprocessen (innovatiekracht), concurrentiekracht binnen de branche waarbinnen men opereert en het aantal werknemers per hectare.

Industrieel logistiek profiel

De kennisintensieve werkgelegenheid betreft zowel de zakelijke dienstverlening als de inzet op een industrieel-logistiek profiel ten behoeve van de reguliere bedrijventerreinen (werkeilanden). Het industrieel-logistiek profiel dient vooral vorm te krijgen op de werkeilanden Oostervaart-Oost, Flevopoort en Larserpoort. In paragraaf 4.8 worden de werkeilanden nader toegelicht.

Tevens zal worden getracht een aantal themagerelateerde ontwikkelingen verder gestalte te geven, zoals bijvoorbeeld het Institutenlandschap en het BioScience Park.

Diverse ontwikkelingen kunnen de economische positie van de stad aanzienlijk versterken. De ontwikkeling van de Hanzelijn, Zuiderzeelijn en het business airport verbeteren de bereikbaarheid, terwijl een containerterminal en het BioScience Park uitstekende voorwaarden creëren in specifieke sectoren. De genoemde ontwikkelingen zullen echter pas op de langere termijn hun invloed uitoefenen. Voor het huidige beleid betekent dat vooral dat de korte termijnontwikkelingen de lange termijnontwikkelingen niet mogen blokkeren.

Economische speerpunten

Speerpunt 1: Bevolkingsvolgende werkgelegenheid

De groei van het aantal inwoners betekent de groei van die werkgelegenheid die samenhangt met het aantal bewoners dat er in een gebied voorkomt. Hierbij dient gedacht te worden aan (basis)scholen, winkels, verzorging, autobedrijven, notarissen en dergelijke. Bevolkingsvolgende werkgelegenheid biedt goede kansen voor werkgelegenheid aan lagere en middengeschoold personeel.

Speerpunt 2: Hoofdstedelijk profiel

Lelystad is het bestuurlijke centrum van Flevoland. Inzet is om deze functie verder uit te bouwen.

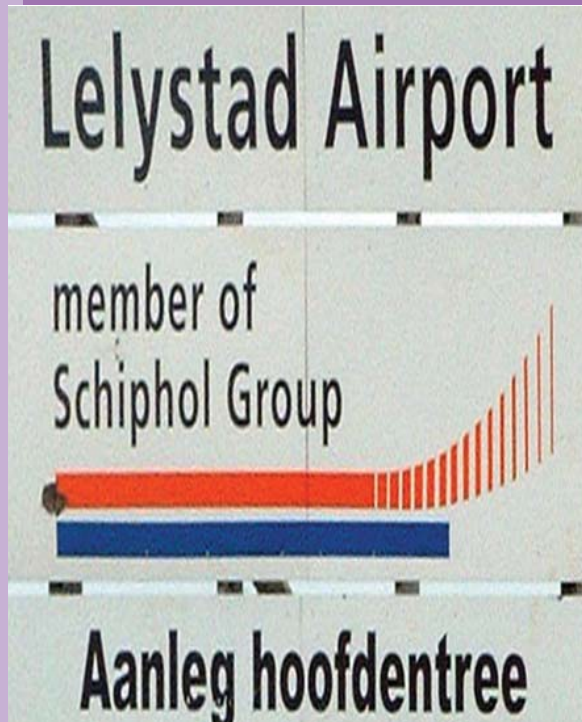
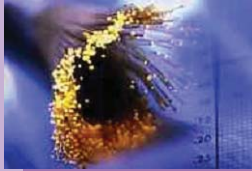
Hoofdstedelijke functies dragen bij aan het creëren van hoogwaardige werkgelegenheid. Alle (eenmalig) voorkomende regionale functies en voorzieningen dienen te worden gevestigd in Lelystad.

Dit hoofdstedelijk profiel krijgt met name vorm in het knooppunt Stadshart met een moderne kantorenomgeving rond het station. Aan de Schouw-Oostzijde van het NS-station wordt ruimte gereserveerd voor vestigingen in de (niet-commerciële) dienstverlening. Tevens dient hier ruimte te worden gereserveerd voor de geleidelijke verplaatsing van kantoorfuncties vanuit het Lelycentre. Aan Stadshartzijde is een kantoorontwikkeling voorzien die zich richt op bedrijven in de zakelijke dienstverlening en financiële instellingen. In paragraaf 4.9 wordt de ontwikkeling van het Stadshart nader uitgewerkt.

Speerpunt 3: Logistiek Lelystad

Lelystad gaat zich meer profileren als industrieel-logistiek complex. De keuze hiervoor is een logisch gevolg op de geografische ligging, de goede bereikbaarheid, de ruimtelijke mogelijkheden en de toekomstige ruimtelijk economische ontwikkeling. Het profiel past bij de huidige arbeidsmarkt en kan ingezet worden voor een kwalitatieve verbetering ervan. De speerpunten zijn het creëren van hoogwaardige werkgelegenheid, het reduceren van de pendel in Flevoland en het bieden van ruimte voor werkfuncties die veel ruimte vergen. Tot 2015 kan dit profiel in belangrijke mate vorm worden gegeven op de werkeilanden Larserpoort, Flevopoort en Oostervaart-Oost.

Na 2015 kan Flevokust zich, binnen dit industrieel-logistieke profiel, ontwikkelen als multimodaal, logistiek knooppunt. Flevokust moet vooral gezien worden in relatie tot het aantrekken van nieuwe economische activiteiten (havegebonden, de wat zwaardere industrie, logistiek en transport). Op de Structuurplankaart wordt uitgegaan van bedrijvigheid, maar op provinciaal niveau is nog niet duidelijk waar het logistieke zwaartepunt van Flevoland komt, zodat voor Flevokust meerdere opties aanwezig zijn.



Daarom zullen de activiteiten die daar vóór 2015 worden ontwikkeld vooral van tijdelijke aard dienen te zijn. Paragraaf 4.9 gaat nader in op de invulling van Flevokust.

Speerpunt 4: Bovenregionale toeristisch-recreatieve Kustknoop

Aan de kust, waar reeds enkele bezienswaardigheden zijn gevestigd, wordt een toeristisch-recreatieve voorziening van bovenregionale allure vormgegeven. Zie paragraaf 4.9 voor een nadere uitwerking van de Kustknoop.

Speerpunt 5: Luchthaven

De luchthaven wordt ontwikkeld als business airport met een regionale functie voor zakelijk verkeer. Het accent zal dienen te liggen op personenvervoer; vrachtvervoer zou niet aan de orde moeten komen. De luchthaven als business airport zal een navenante groei in directe en indirecte werkgelegenheid kunnen genereren, met name van de hoogwaardige werkgelegenheid en de werkgelegenheid ten behoeve van de middengroepen. Bij de ruimtelijke inpassing en ontwikkeling van de luchthaven wordt nadrukkelijk rekening gehouden met de kernkwaliteiten van Lelystad. In paragraaf 4.9 wordt nader ingegaan op deze ontwikkeling van de Larserknoop/vliegveld.

Speerpunt 6: BioScience Park

Het BioScience Park biedt mogelijkheden voor de verbreding en versterking van de economische structuur. Dit park biedt vooral een bijdrage aan de benodigde hoogwaardige, kennisintensieve werkgelegenheid, gekoppeld aan technologisch hoogwaardige bedrijvigheid. De ontwikkeling van dit park wordt, in relatie tot het Institutenlandschap, toegelicht in paragraaf 4.11.

Speerpunt 7: Leisure

In Lelystad fungeert het huidige stadscentrum vooral als boodschappencentrum. Men koopt wat men moet hebben en men verlaat het centrum weer. De consument wordt nauwelijks verleid om zijn verblijfsduur te verlengen. Dit is één van de belangrijkste aandachtspunten in het nieuwe Stadshart. De 'stedelijke leisure' die in het Stadshart ontwikkeld wordt, bestaat onder andere uit een bioscoop, theater, games-centres, snooker, dancing. De meer grootschaliger vormen van leisure en leisure met een regionale of nationale betekenis worden ontwikkeld in de Kustknoop en de luchthaven. Aan de kust gaat het om musea, thermencomplex, educatieve centra, et cetera. Ook de meer grootschaliger leisure kan zich aan de kust ontwikkelen (klimhal, skihal). Op de luchthaven gaat het om lawaaiproducerende vormen van leisure (zoals testcentra, motorcross, 4x4 rijden, karten), zonder een beperkende invloed te hebben op de ontwikkeling van de luchthaven.

Speerpunt 8: Informatie en communicatietechnologie (ICT)

Voor bedrijven, organisaties en overheden zijn informatie en communicatie van wezenlijk belang. Voor Lelystad wordt het belang van goede infrastructuur voor ICT hoog ingeschat, zeker wanneer deze voorziening eerder dan in andere delen van het land kan worden aangeboden. Dit kan voor bepaalde bedrijven en huishoudens een argument zijn om zich in Lelystad te vestigen.

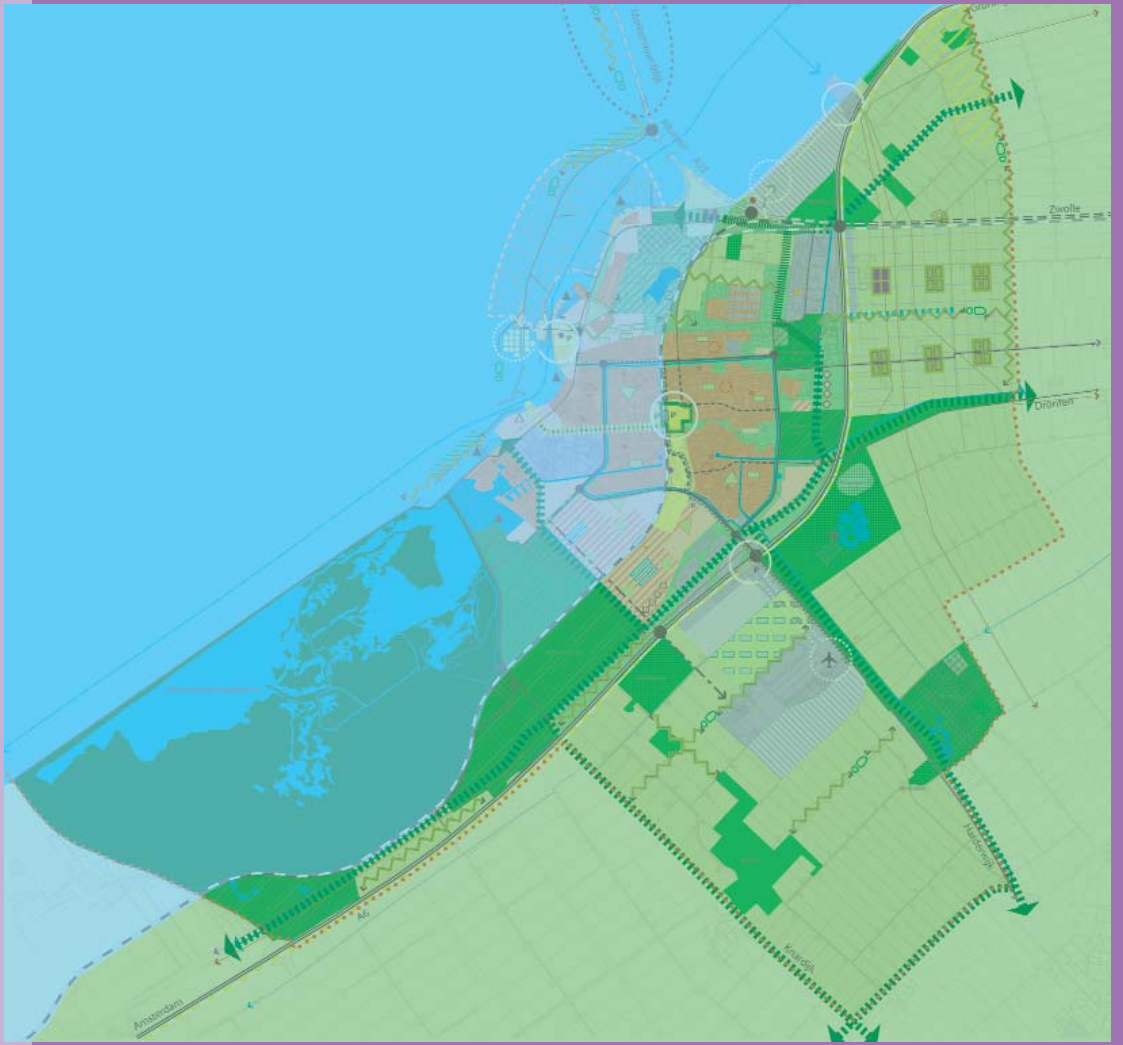
Ook de concurrentiekracht van de hier reeds gevestigde bedrijven kan daardoor versterkt worden. Ten aanzien van ICT wordt als beleidsdoelstelling voorgesteld dat op termijn heel Lelystad aangesloten is op een goede infrastructuur. Deze beleidsdoelstelling wordt via marktwerking echter de komende acht jaar niet verwacht. De gemeente kan hierin een rol spelen, door het creëren van randvoorwaarden voor het ontwikkelen van de infrastructuur en diensten op termijn en door het wegnemen van mogelijke belemmeringen hiervoor. Er zal begonnen worden met het aanleggen van een goede infrastructuur, ruimte biedend aan een toekomstvast breedbandig netwerk op de bestaande en nieuwe bedrijventerreinen (Larserpoort, Flevopoort, Oostervaart(-Oost) en Noordersluis) en met de aanleg van een (ondergrondse) infrastructuur in Warande (Lelystad-Zuid).

Speerpunt 9: Werken aan huis

Steeds meer mensen werken thuis, ook nieuwe bedrijven worden gestart vanuit huis. Het betreffen hierbij met name bedrijven in de zakelijke dienstverlening en persoonlijke dienstverlening. Voor deze ontwikkeling dienen goede ruimtelijke voorwaarden te worden gecreëerd, om daarmee een bijdrage te leveren aan de werkgelegenheidsaankomst. De rol van de gemeente bevindt zich met name op het gebied van:

- Opnemen van mogelijkheden voor passende werkfuncties in bestemmingsplannen;
- Inbrengen van meer woon-werk-combinaties voor specifieke doelgroepen in woningbouwprogramma's;
- Stimuleren van bouw van woonruimte waar (makkelijker) werkfuncties onder te brengen zijn (maatvoering, uitbreidingsruimte, et cetera).

Impressie Groene & Blauwe Stad



4.4 Omgeving, kwaliteit en veiligheid

Groene en Blauwe Stad

Lelystad is de groenste stad (bron: Alterra, 2003) van Nederland, gelegen aan het IJsselmeer/Markermeer, omgeven door ecologische verbindingen. Door bewust te kiezen voor een aantal ecologische structuren kunnen de kwaliteiten in het stedelijk gebied benut worden. Maar ook door variatie aan te brengen in de groen- en waterstructuur en het samen op laten gaan met stedelijke ontwikkelingen blijven de kwaliteiten van het groene en blauwe netwerk gewaarborgd. Op die wijze kan zowel de kwaliteit, de variëteit, het natuurlijke aspect en het recreatieve gebruik op een hoger peil worden gebracht voor het groen en het water in en rond de stad. De identiteit van Lelystad wordt bepaald door de duidelijke groen- en waterstructuur, de grootschalige groenelementen en de samenhang tussen deze structuur in de stad en in het buitengebied.

De ligging en inrichting van Lelystad maken het mogelijk accenten te onderscheiden op het gebied van groen en water. Zo is Lelystad in het westen gelegen aan het Markermeer/IJsselmeer en is er reeds een behoorlijke oppervlakte open water nabij het stedelijk gebied aanwezig. In het oosten is Lelystad gelegen aan de polder en bossen en zijn in het stedelijk gebied nadrukkelijk grotere groengebieden aanwezig. Zo kan er gesproken worden van een Blauwe Stad aan de westzijde en een Groene Stad aan de oostzijde. Met betrekking tot de herkenbaarheid en uitstraling is het mogelijk deze accenten te benadrukken. Mogelijke uitwerkingen kunnen zijn:

- Het verhogen van de belevingswaarde van het water langs de dreven, waarbij aan de westzijde de waterpartijen nadrukkelijker vormgegeven worden dan aan de oostzijde. In de parken is dat wat minder noodzakelijk want daar is aan de westzijde al veel water aanwezig. Hier zou meer met zichtlijnen gewerkt kunnen worden.
- Het combineren van de recreatieve functies met water in de westzijde van de stad, binnen de grenzen van wat de waterfunctie aankan.
- De nadruk leggen op het thema water bij de (her)ontwikkeling van gebieden aan de westzijde van de stad (onder andere door oriëntatie van de bebouwing op het water).
- Het ontwikkelen van zichtlijnen tussen de stad en het Markermeer om de relatie tussen de stad en het Markermeer te versterken (als onderdeel van de ontwikkeling van de Vista).
- De nadruk leggen op de uitstraling van het groen langs de dreven aan de oostzijde van de stad. De Oostranddreef doorsnijdt de bossen die doorlopen als groene wiggen naar de grote groengebieden in de stad. Het behouden en zonodig versterken van de relatie tussen de stad en het buitengebied (polder) verdient derhalve aandacht.
- Rekening houden met de zwakte van het watersysteem bij de (her)ontwikkeling van gebieden aan de oostzijde van de stad. Bijvoorbeeld door het aanleggen van wadi's, het tijdelijk blauw laten worden van groen, te zorgen voor een goede doorstroming en het opheffen van doodlopende stukken.
- Het vormgeven van de confrontatie tussen de Groene en Blauwe Stad in de Campuszone.

Groen in de stad

Er worden vier soorten groen onderscheiden in Lelystad: (1) buurtgroen, (2) grote groengebieden in de stad, (3) bossen en (4) groen langs wegen met een verdeelfunctie.

Met het buurtgroen kan een eigen identiteit aan een wijk gegeven worden. Thans is het buurtgroen versnipperd en heeft geen bijzondere structuur. Snippergroen kan gedefinieerd worden als kleinschalige groengebieden in het stedelijke gebied die geen gebruikswaarde en/of groen- en ecologische waarde hebben. De grote groengebieden in de stad hebben vaak een parkachtig karakter en ook een ecologische functie. De bossen (Zuigerplasbos, Natuurpark, Hollandse Hout, Gelderse Hout, Overijsselse Hout, Oostvaardersplassen) zijn de uitloopgebieden van Lelystad. Ze variëren van karakter door ligging, inrichting en gebruik en hebben een hoge ecologische waarde. Het groen langs wegen vormt een bijdrage aan de herkenbaarheid (beeldkwaliteit) en het verbinden van gebieden met natuurwaarden. De volgende speerpunten kunnen uitgewerkt worden:

(1) Buurtgroen:

- Aanbrengen van differentiatie in het groen om de kwaliteit, duidelijkheid en herkenbaarheid van de woonomgeving te verbeteren.
- Verminderen van snippergroen om bij te dragen aan de beheersbaarheid en duidelijkheid van de grenzen tussen privé en openbaar.

Groene netwerk



Bebouwde kam inzake Boswiel



(2) Grote groengebieden in de stad:

- Verbeteren van de uitstraling door het verhogen van de groenkwaliteit.
- Versterken van de gebruiksfunctie door het verhogen van de functionaliteit.
- Aanbrengen van differentiatie in het groen om de herkenbaarheid te verhogen.
- Zoneren en omvormen van de groengebieden, in combinatie met water, om de ecologische waarde te verhogen.

(3) Bossen:

- Ontwikkelen van een samenhangend recreatief (fiets)netwerk tussen de stad en het buitengebied, zodat de bereikbaarheid en toegankelijkheid van recreatiegebieden worden verbeterd. Als onderdeel van dit netwerk wordt een aantal natuursteunpunten (bezoekerscentra) voorzien, waardoor een 'routegebonden natuurrecreatie' ontwikkeld kan worden met duidelijke en herkenbare routes tussen de verschillende steunpunten.
- Verhogen van de functionaliteit van de bossen om de gebruiksfunctie te versterken. Zonering moet hierbij de verhoging van de gebruiksdruk opvangen.

(4) Groen langs de hoofdwegen en wegen met een belangrijke verdeelfunctie:

- Aanbrengen van differentiatie in het groen om de herkenbaarheid te verhogen.
- Verbeteren van de uitstraling door het verhogen van de groenkwaliteit.
- Aanbrengen van markeringen zodat de stedelijkheid en oriëntatie verhoogd worden. Dit is met name interessant in combinatie met bijzondere bebouwing of kunstwerken.
- Opheffen van barrières door de wat grotere groenzones en watergangen ter plaatse van de buitenring te laten functioneren als ecologische drager.

Beheer

Lelystad heeft ten opzichte van andere steden veel groen. Daarmee kan ze zich terecht beroepen op kernkwaliteiten rust, ruimte, groen en water. De keerzijde hiervan is dat de gemeente de kosten voor het beheer van deze ruim opgezette stad niet zelfstandig kan dragen. Het Rijk draagt daarom sinds 1986 bij. Inmiddels is duidelijk dat deze bijdrage in de toekomst noodzakelijk zal blijven. Wel betekent dit dat er een bijzondere aandacht gevestigd is op de beheersmatige aspecten van de stad en dat er een zekere druk ligt op de omvang en de versnippering van de arealen. Snippergroen en ongebruikt groen zouden moeten worden opgeheven, bijvoorbeeld door het vergroten van tuinen, het verbreden van sloten en/of het creëren van ecologisch groen. In de wijkontwikkelingsplannen zal groen worden uitgewerkt. Derhalve dient een 'openbare ruimte inventarisatie' opgesteld te gaan worden op basis van nader te formuleren kwaliteitscriteria. Hieruit moet blijken of handhaving, omvorming of opheffen gewenst is. Het resultaat van de inventarisatie kan de basis vormen voor initiatieven en toetsing van ruimtelijke planvorming.

In bijgaand kaartbeeld "Bebouwde kom inzake Boswet" is aangegeven welke gebieden onder de Boswet vallen.

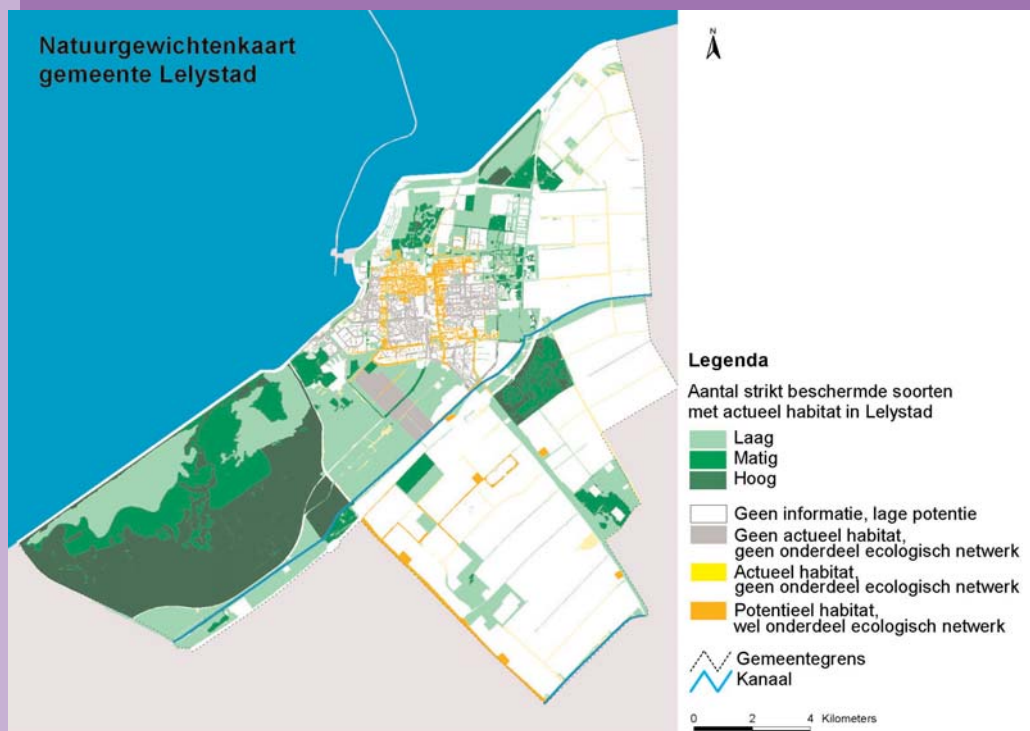
Natuurwaarden en Natuurtoets

Grote delen van het Lelystadse grondgebied zijn bestemd voor stedelijke ontwikkelingen. De realisering van de stad neemt echter decennia in beslag en in die tijd ontwikkelt zich ook flora en fauna in het gebied, deels aangelegd door de overheid en door particulieren, deels spontaan.

Ongeveer 35% van het Lelystadse grondgebied geniet op grond van Europese of rijkswet- en regelgeving reeds een beschermde status. Inclusief water loopt dat percentage zelfs op tot meer dan 70%. Daarmee is de ligging van Lelystad te midden van uitgestrekte natuurgebieden en een robuust en gevarieerd ecologisch en landschappelijk raamwerk verklaard. Juist in deze omgeving manifesteren zich voor een belangrijk deel de Lelystadse kernkwaliteiten, waaraan Lelystad haar identiteit kan ontleenen.

Lelystad wil de kernkwaliteiten verder ontwikkelen. Voor de kwalitatieve ontwikkeling van Lelystad is het eveneens van groot belang om ruimte te bieden aan de ontwikkeling van de stad.

Natuur en natuurontwikkeling kunnen ook risico's opleveren voor de verdere stedelijke ontwikkeling. De vraag rijst op welke wijze zowel de natuurwaarden in en om de stad als de stedelijke kwaliteit kunnen worden gehandhaafd en zelfs kunnen worden versterkt. Om dat in beeld te brengen is een Natuurgewichtenkaart opgenomen voor het binnendijkse gedeelte van Lelystad. Op structuurplanniveau staat hier op aangegeven welke gebieden voor strikt beschermde soorten als actuele en potentiële leefgebieden kunnen worden aangemerkt. De Natuurgewichtenkaart is een middel om een zorgvuldige afweging te kunnen maken tussen verstedelijking en natuur. Waar krijgen plant en dier de ruimte, waar heeft de mens het primaat, waar komen landelijke woonwijken, waar centra. Aan de Natuurgewichtenkaart liggen de volgende doelstellingen ten grondslag:



Toelichting natuurgewichtenkaart

Voor het maken van de natuurgewichtenkaart is voor Lelystad-Zuid en de Kustzone gebruik gemaakt van soorteninventarisaties uit 2003. Voor het resterende gebied is, bij gebrek aan betrouwbare gebiedsdekkende inventarisaties, een voorspelling gedaan op basis van een modelmatige benadering. Dit kaartbeeld is 'geijkt' met de hulp van lokale experts (terreinbeheerders, natuurvrijwilligers).

In de natuurgewichtenkaart staat aangegeven voor hoeveel strikt beschermde soorten (sub)optimaal habitat aanwezig is. In het bijbehorende GIS-systeem kan opgezocht worden om welke soorten het gaat. Overigens is het mogelijk dat de betreffende soorten in het gebied in het geheel niet aanwezig zijn of dat er ook andere strikt beschermde soorten voorkomen. De kaart geeft louter een zo goed mogelijke voorspelling van het voorkomen van strikt beschermde soorten.

Vanuit de lijst met 23 strikt beschermde soorten die in Lelystad voorkomen is een keuze gemaakt voor 14 zogenaamde ecoprofielen. Deze 14 ecoprofielen vertegenwoordigen het gehele spectrum aan planten- en diersoorten dat in Lelystad aanwezig is en in de nabije toekomst verwacht kan worden.

Tijdens de integratie van alle ecoprofielen zijn de afzonderlijke habitatkaarten vergeleken met de normen zoals die uit het Handboek Robuuste Verbindingszones (LNV) en het Alterra-kennissysteem LARCH komen. Dit leverde een goed beeld van de gebieden die voor een ecoprofiel kunnen fungeren als sleutelgebied, stapsteen of corridor en daarmee van de 'ecologische samenhang'. Door de combinatie van Ecologische Hoofdstructuur en natuurcompensatiezones ontstaat een ecologisch netwerk dat een goede ruimtelijke basis biedt voor het duurzaam voortbestaan van beschermde soorten in Lelystad. In een later planstadium zullen de voorwaarden voor een duurzaam ecologische netwerk nader ingevuld worden. Hierbij zijn de volgende criteria van belang: dimensionering ecologische verbindingen, inrichting, beheer, passages van wegen en steile vaartoevers, verstoring en zonering, het dempen van invloeden van buitenaf. Een belangrijk aandachtspunt is monitoring van de natuurwaarden, zodat eventueel bijsturing in het functioneren van het ecologisch netwerk mogelijk is.

Voor de uitgebreide onderbouwing wordt verwezen naar het rapport 'natuurgewichtenkaart structuurvisie Lelystad' (Oranjewoud, 24 juni 2003).

- Er dient een goede en zorgvuldige afstemming plaats te vinden van ruimtelijke ontwikkelingen met bescherming van natuur (en vice versa), zowel van gebieden als van soorten;
- Door de totstandkoming van een goed functionerend ecologisch netwerk moet het duurzaam voortbestaan van beschermde soorten worden gegarandeerd;
- Het groene imago van de gemeente moet worden versterkt;
- Vertraging of blokkeren van projecten dient zoveel mogelijk te worden voorkomen;

Met behulp van de Natuurgewichtenkaart kan in een vroegtijdig stadium op mogelijke conflicten worden geanticipeerd. De kaart vormt een basis voor alternatievenonderzoek en bevat mogelijkheden voor effectieve compenserende maatregelen. Door de kaart kan worden beoordeeld of beschermde soorten bij stedelijke ontwikkeling van het gebied via ecologische verbindingen elders een goed heenkomen kunnen zoeken.

Bij de compensatie, bijvoorbeeld als gevolg van het verloren gaan van ecologische hoofdstructuur, bos of van negatieve effecten op kwalificerende of strikt beschermde soorten, wordt gedacht aan:

- Het realiseren van 'dwarsverbindingen' en stapstenen die nodig zijn om het ecologisch netwerk duurzaam te maken voor strikt beschermde soorten;
- Verbredingen van de ecologische hoofdstructuur;
- Omleidingen van de ecologische hoofdstructuur die een functioneler ecologisch netwerk opleveren

Daarbij ligt de prioriteit bij de ontwikkeling van moeras met natte graslanden, vanwege de kansrijkdom als huisvesting voor kwetsbare en bedreigde soorten.

In het Structuurplan wordt de beweging om de stad heen gemaakt.

Binnen het stedelijk gebied is het uitgangspunt om ruimte te bieden voor menselijke activiteiten.

Natuurontwikkeling is daaraan weliswaar ondergeschikt, maar vaak goed inpasbaar. Het ontwikkelingsplan voor Warande (Lelystad-Zuid) is daarvan een goed voorbeeld: door het opnemen van een zonering van een gecultiveerde naar een natuurlijke inrichting, het opnemen van een stelsel van natuurlijk ingerichte groen- en waterzones en het passeerbaar maken van wegen en oevers. Met een uitgekiende inrichting en maatvoering kan compensatie onderdeel worden van de inrichting van de nieuwe woonwijk.

Buiten het stedelijk gebied kan in ruimtelijke zin worden volstaan met de invulling van de geplande Ecologische Hoofdstructuur. Er is in beginsel uitsluitend ruimte voor natuurontwikkeling buiten de Ecologische Hoofdstructuur en voor gemeentelijke nuanceringsen, indien dit wordt gedragen door zowel rijk als provincie. Suggesties daartoe zijn opgenomen op de plankaart als zogenaamde 'zoekgebieden voor natuurcompensatie'. Deze gebieden krijgen pas status na formele accordering door de provincie Flevoland. De invulling vindt plaats zodra in de regio natuurcompensatie moet plaats vinden. De compensatiezones dragen bij aan een goed functionerend ecologisch netwerk en daarmee ook aan het duurzaam voortbestaan van beschermde soorten

Water in de stad

Het watersysteem dient een duurzamer karakter te krijgen. Het benoemen van verschillende functies van water binnen de huidige- en toekomstige waterstructuur, waarbij de inrichting en het beheer afgestemd worden op de functie, kan bijdragen aan het versterken van de herkenbaarheid, maar ook aan de kwaliteit en de ecologische waarde van de waterstructuur. Zo wordt er onderscheid gemaakt tussen water voor natuur, water voor beleving en stadswater. Het kiezen van een duidelijke ecologische route die natuursteunpunten aan de buitenkant van de stad met elkaar verbindt (Oostvaardersplassen, Zuigerplasbos) verdient de aandacht. De recreatieve waarde van het water kan vergroot worden door

- het verbeteren van het recreatieve netwerk (aanleg van fiets/wandelpaden);
- het verbeteren van de mogelijkheden en toegankelijkheid voor kleine recreatievaart binnendijks (aanlegplaatsen en dergelijke);
- het verbeteren van de toegankelijkheid van bijvoorbeeld visplaatsen;
- de aanleg van bijzondere voorzieningen (zoals bijvoorbeeld watervallen, fontein) in gebieden met hoge uitstraling en gebruiksdruk zoals bijvoorbeeld het stadscentrum en/of de kustzone.

In het navolgende wordt een aantal speerpunten uitgewerkt in relatie tot een watertoets en het uitvoeren van het gemeentelijke Waterplan.

Waterhuishouding en waterkwantiteit

Het Waterbeheer 21e eeuw houdt de drietrapsstrategie aan van (1) vasthouden, (2) bergen en (3) afvoeren. Lelystad kent op dit moment een traditioneel watersysteem. Dat wil zeggen dat in de stad het regenwater relatief snel naar openwater wordt afgevoerd. De noodzakelijke aanvoer van water geschiedt door het oppompen van water in de Zuigerplas, waarna het via hoofdwatergangen stroomt naar de stadswateren. Het overtollige water wordt via de stadswateren afgevoerd naar de omliggende vaarten om tenslotte te worden uitgemalen in het Markermeer/IJsselmeer. Het huidige stelsel kent vaste streefpeilen die door middel van

Hoofdwaterstructuur



De drie functies van het water



stuwen gehandhaafd worden.

Behalve drainage voor de nodige ontwatering kent Lelystad voor het overgrote deel een gescheiden rioleringsstelsel waarbij het regenwater van verharde oppervlakken via de regenwaterriolering naar het openwater afgevoerd wordt.

Er is een gebrek aan inlaatwater van goede kwaliteit. Om hieraan tegemoet te komen is het gewenst het water in het stedelijk gebied zo lang mogelijk vast te houden (berging) en te laten circuleren. Hiervoor zijn de volgende maatregelen gewenst:

- Aanpassen van de inrichting (verbreden van sloten) om meer openwater te creëren. Deze maatregelen zijn gericht op het verlagen van de waterafvoer. Het doel is om de hemelwaterafvoer zo min mogelijk aan te sluiten op het rioleringsstelsel. Voor het stedelijk gebied is in de Stroomgebiedsvisie een norm afgesproken (toekomstige afvoernorm van 1,5 liter/s/ha voor een T=100 bui);
- Creëren van meer ruimte voor water in de stad via flexibel peil, natuurvriendelijke duurzame oevers waar mogelijk en het (tijdelijk) blauw laten worden van groen;
- Vergroten van de berging door het aanpassen van de profielen en het benutten van de capaciteit van het zandpakket van de kust (Museumkwartier). Om meer (regen)water te bergen kunnen diverse groen- en natuurgebieden worden gebruikt en ingericht (multifunctioneel gebruik);
- Minimaliseren van het oppervlak van verhardingen, dan wel niet rechtstreeks te lozen op oppervlaktewater.

Waterkwaliteit

Het Waterbeheer 21^e eeuw houdt de drietrapsstrategie aan van (1) schoonhouden, (2) scheiden en (3) zuiveren;

- Met het onderscheiden van schoon en vuil regenwater, in combinatie met infiltratie of oppervlakkige afstroming wordt bijgedragen aan de waterkwaliteit;
- Door het toestaan van peilfluctuaties vermindert de invloed van de slechte kwel in het stedelijk gebied. Het benutten van goed kwelwater langs de kustzone draagt bij aan het verbeteren van de waterkwaliteit;
- Waar mogelijk wordt circulatie van gebiedseigen water bevorderd en doodlopende stukken opgeheven. Circulatie is met name in het westelijk deel goed mogelijk;
- Door de aanleg van meer natuurlijke oevers wordt bijgedragen aan het schoonhouden en zuiveren van het watersysteem;
- Het voeren van een adequaat beheer, afgestemd op de inrichting;
- In de zuidwestelijke hoek van de Flevokust is een reservering opgenomen voor een baggerdepot.

Watertoetsproces

In zijn algemeenheid is de watertoets geen momentopname, maar een proces. Uitgangspunt is het waarborgen van het waterbelang binnen procedures over ruimtelijke plannen en besluiten. Dit heeft geleid tot een gestructureerd overleg tussen waterschap en gemeente over waterhuishoudkundige aspecten en ruimtelijke plannen. Daarnaast is de gemeente vanaf het najaar van 2000 bezig geweest met het treffen van voorbereidingen voor het opstellen van het Structuurplan en het Waterplan. Op initiatief van de gemeente is vanaf 2001 gezamenlijk met het Waterschap het Waterplan voor Lelystad opgesteld. Dit is een breed gedragen plan dat voor een groot gebied binnendijks de waterhuishoudkundige aspecten regelt. De processen waarin, alsmede de inhoud van het Waterplan en het Structuurplan zijn in diverse stadia van de planvorming op elkaar afgestemd. Omdat de gemeente draagvlak en doelmatigheid van haar handelen zoekt in de opvattingen van de samenleving, kenmerken beide processen zich door interactie met alle betrokkenen. Zowel voor het Waterplan als voor het Structuurplan zijn daarom klankbordgroepen ingesteld waarin alle waterbeheerders waren vertegenwoordigd. De resultaten van deze klankbordgroepen zijn in beide plannen verwerkt. In het kader van het Structuurplan is in het voorjaar van 2002 overleg gevoerd met het waterschap over de waterhuishoudkundige aspecten van het Structuurplan. Dit overleg heeft echter niet tot gewijzigde inzichten geleid. De voorbereidingen voor de besluitvorming voor het Waterplan zijn afgerond in juni 2003. De besluitvorming tot vaststelling van het Waterplan heeft door het algemeen bestuur van het Waterschap plaatsgevonden in november 2003 en door de gemeenteraad plaatsgevonden in januari 2004. Naast de te nemen maatregelen in bestaand gebied heeft de gemeenteraad daarbij ook besloten om het Waterplan Lelystad als leidend principe te hanteren op het gebied van water bij nieuwbouw. Gedurende de processen tot vaststelling van het Waterplan en het Structuurplan is de watertoets, met terugwerkende kracht, vanaf begin 2002 verplicht gesteld. Beide plannen hebben daarmee weliswaar niet volledig kunnen voldoen aan de procedurele eisen die aan de watertoets worden gesteld, maar de gemeente is er van overtuigd dat, zowel naar proces als naar inhoud, voldoende aandacht is besteed aan de wateraspecten, waardoor zeker bij toekomstige ruimtelijke planvorming het waterbelang voldoende kan worden gegarandeerd.



Veiligheid

Veiligheid wordt in een relatief veilig land als Nederland als een normaal gegeven beschouwd. Hierin schuilt het gevaar van onachtzaamheid, een risico wordt snel onderschat.

Lelystad wil een veilige stad zijn. Rampenbestrijding, brandweezorg en openbare orde staan hoog op de gemeentelijke bestuurlijke agenda. Veiligheid is als speerpunt opgenomen in het collegeprogramma 2002-2006. De veiligheid van gebouwen en bouwwerken, de inrichting van de openbare ruimte en het transport van gevaarlijke stoffen hebben permanente aandacht.

Hieronder wordt in algemene zin ingegaan op de verschillende typen veiligheid. Veiligheid dient integraal meegenomen te worden bij (ruimtelijke) ontwikkelingen. Derhalve wordt de concrete uitwerking van veiligheidsaspecten integraal meegenomen bij de voorgestelde ontwikkelingen in dit Structuurplan.

Sociale veiligheid

Speerpunt van beleid is het verbeteren van de veiligheid en de veiligheidsgevoelens van mensen. Een collectief optreden tegen criminaliteit, geweld en overlast moet er voor zorgen dat de sociale veiligheid in de stad blijvend verbeterd wordt.

Het Structuurplan draagt hieraan bij door het verbeteren van de sociale cohesie en de leefomgeving in de wooneilanden. Daarnaast ook door het combineren van functies (functiemenging) die de veiligheid vergroten, zoals bijvoorbeeld de verscheidenheid aan functies in het Stadshart en het toevoegen van wonen in de Kustknoop.

Verkeersveiligheid

De nieuwe hoofdwegenstructuur met een duidelijke buitenring in combinatie met het aanleggen van rotondes op de belangrijkste kruisingsvlakken zorgt voor de verbetering van de verkeersveiligheid voor met name de automobilisten. Daarnaast kunnen de volgende maatregelen de veiligheid in het verkeer waarborgen en verbeteren:

- In het kader van Duurzaam Veilig (convenant tussen de Nederlandse wegbeheerders) wordt gestreefd naar een verbetering in de samenhang tussen functie, regelgeving, inrichting en gebruik van wegen. Het principe is dat elk wegtype zo moet zijn vormgegeven en ingericht, dat het gewenste weggedrag als vanzelfsprekend voortvloeit uit het karakter van de weg. De basis van deze verbetering wordt gevormd door een categoriseringsplan, waarin onderscheid wordt gemaakt in drie typen wegen: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen (30 km/uur).
- Gedragsbeïnvloeding kan een bijdrage leveren aan het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers. Voorlichting, educatie en handhaving zijn hiervoor belangrijke middelen.
- Afstemmen van de aanleg van fietsvoorzieningen en oversteekvoorzieningen op woon-schoolroutes en woon-werkroutes.

Externe veiligheid

Externe veiligheid is het bewaken en verminderen van risico's voor de mens die ontstaan door objecten met een bepaald gevaar. Dit kan een bedrijf zijn, maar ook een route waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Om geen conflict te laten ontstaan tussen risicovolle objecten en de ruimtelijke ordening is het noodzakelijk om de externe veiligheid een integraal onderdeel te laten uitmaken van de ontwikkeling van Lelystad. Hierbij worden de volgende twee uitgangspunten gehanteerd:

- De risico's dienen aan de bron zoveel mogelijk te worden gereduceerd. Indien dit niet mogelijk is, dient afstand geschapen te worden tussen de bron en de betreffende kwetsbare functie.
- De vigerende normen voor een aanvaardbaar risico bij beslissingen ten aanzien van risicobronnen dienen te worden nageleefd.

In de volgende paragraaf wordt bij de betreffende infrastructurele ontwikkelingen (weg, spoor, lucht en water) en werkeilanden, indien relevant, ingegaan op de consequenties en aandachtspunten ten aanzien van externe veiligheid.

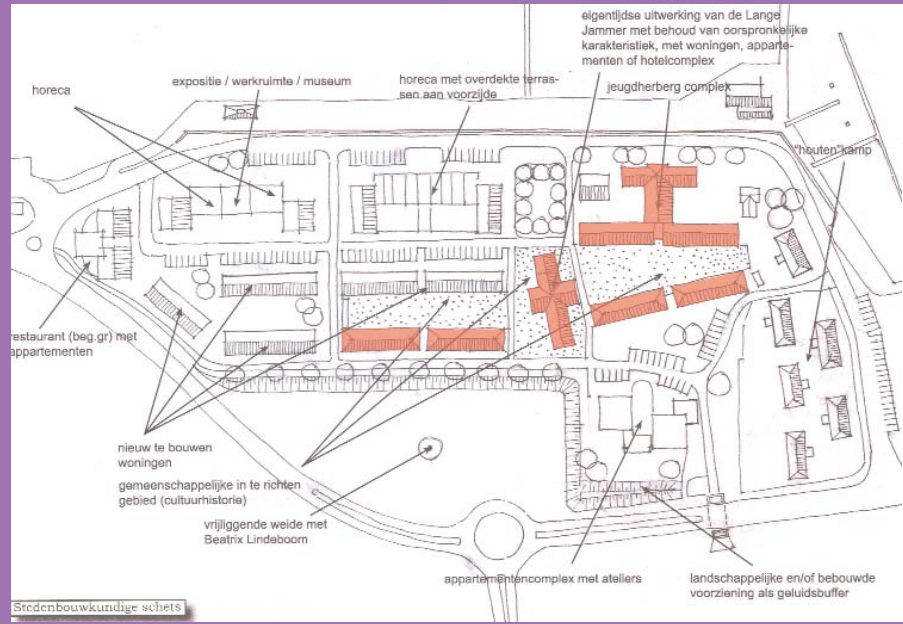
Waterveiligheid

Veiligheid betreft aspecten als wateroverlast, inundatie, gebruiksveiligheid et cetera.

Gebleken is dat bovenmatige regenval niet leidt tot inundaties en geen directe gevolgen heeft voor de interne veiligheid. Flexibel peilbeheer brengt waterpeilverhogingen met zich mee die tijdelijk van aard zijn. Bij de invoering hiervan wordt rekening gehouden met de hoogteligging en drainage. Hiermee wordt grondwateroverlast voorkomen en blijft de veiligheid gewaarborgd.

De veiligheid wordt gegarandeerd door onder andere voldoende berging, voldoende drooglegging en ontwateringdiepte, een adequaat beheer van kunstwerken en ontwateringmiddelen, aandacht voor vrijwaringzones langs de waterkeringen en door de afstemming van inrichting op het gebruik.

Als voorbeeld van afstemming van inrichting op gebruik kunnen de kindvriendelijke taluds worden genoemd.



Kabels en leidingen

Kabels en leidingen (onder andere hoogspanningsleidingen en nutsvoorzieningen) zijn aangegeven op nevenstaand kaartbeeld.

Duurzaamheid en Milieu

Speciale aandacht in het Structuurplan gaat uit naar aspecten van duurzaamheid. Hoewel een Structuurplan in eerste instantie een ruimtelijk plan is, bestaan grote raakvlakken met het beleid om een duurzame ontwikkeling te realiseren. Zo handelt een Structuurplan over het situeren van functies. Een optimale situering van functies is een sleutel in het beperken van milieuhinder en overlast. Het gaat hierbij niet alleen om bedrijvigheid maar ook om verkeer en vervoer. Hinder en overlast is hierbij niet altijd te voorkomen. De gemeente zal een geluidbeleidsplan opstellen waarmee bij de sturing van verkeersbewegingen beter rekening gehouden kan worden met geluidaspecten.

Een Structuurplan kan daarnaast ook in belangrijke mate voorwaarden scheppend zijn voor duurzame ontwikkelingen. Zo bestaan voor een efficiënt openbaar vervoer randvoorwaarden in ruimtelijke zin, bijvoorbeeld in verzorgingsgebied ('achterland') en dichtheden.

Ook bieden de verschillende opgaven in het Structuurplan aanknopingspunten om duurzame ontwikkelingen in gang te zetten. Hierbij kan worden gedacht aan het integreren van groene of ecologische doelstellingen in een bouwproject of aan het integreren van duurzame energiesystemen in een opgave. In de volgende paragrafen wordt bij de ontwikkelingsrichting per deelgebied, indien relevant, ingegaan op de kansen en beperkingen ten aanzien van duurzaamheid en milieu.

Archeologie en Cultuurhistorie

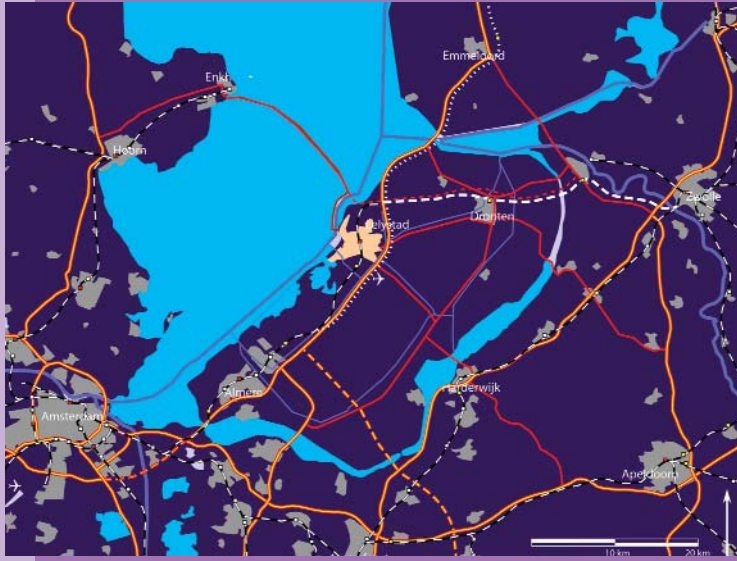
Flevoland kent een bijzondere ontstaans- en cultuurgeschiedenis. De dijken en bijbehorende waterstaatkundige werken en de polderwegen en -vaarten kunnen als cultuurhistorische elementen worden aangemerkt. De Knardijk speelt met name een belangrijke rol in de recente geschiedenis.

Ten zuiden van het vliegveld, nabij de Knardijk-zone, bevinden zich archeologisch interessante gebieden als gevolg van vroegere zandopduikingen, waar ruim 5000 jaar terug nederzettingen zijn geweest. In de ruimtelijke planvorming dient derhalve rekening te worden gehouden met de cultuurhistorische waarden. De cultuurhistorische elementen in Lelystad dienen in kaart te worden gebracht en moeten behouden blijven voor de toekomst.

Als Belvédère gebied* zijn aangemerkt de Noordoostpolder-Urk en het Rivierduingebied Swifterbant; een deel hiervan valt binnen het grondgebied van Lelystad. Het streven is om de archeologische waarde van het gebied zichtbaar en beleefbaar te maken, zodat het een echt onderdeel van de identiteit van het Rivierduingebied wordt. In de volgende paragrafen wordt bij de ontwikkelingsrichting per deelgebied, indien relevant, ingegaan op de consequenties voor archeologie en cultuurhistorie, zie bijvoorbeeld voor het Werkeiland, wooneiland 10. Het beleefbaar maken van de archeologische waarden in de stad en in het buitengebied is een speerpunt.

* Belvédère is een zienswijze op de omgang met cultureel erfgoed (Behoud door ontwikkeling'. Een zienswijze op ruimtelijke planvorming, een beleidsinitiatief van 4 ministeries, 1999, www.belvedere.nl).

Regionale infrastructuur netwerk



Invalswegen



4.5 Mobiliteit en bereikbaarheid

Bereikbaarheid van Lelystad vanuit de regio

De vervoersrelaties van Lelystad met de rest van Nederland zullen de komende jaren versterken. De aantakking van Lelystad op de hoofdstructuur van Nederland is al in gang gezet. Lelystad wordt in toenemende mate een knooppunt in dit deel van het land. Dit biedt ruimtelijk en verkeerskundig kansen voor een goede positie van de stad in een groter wegennet. Ook in economisch perspectief is de bereikbaarheid van de stad cruciaal. Nu Lelystad in toenemende mate een centrale positie krijgt, zal infrastructuur hoog op de bestuurlijke agenda blijven staan. De verbindingen met Almere en de Randstad, maar ook met het noordwesten (omgeving Alkmaar), het noorden (Groningen, Friesland en Drente) en het oosten (Zwolle-Kampen, Twente) worden steeds belangrijker.

Het is niet verwonderlijk dat juist op bijna al deze oostelijke en zuidwestelijke verbindingen capaciteitsproblemen zijn. Deze problemen concentreren zich systematisch op en rond alle verbindingen met het 'vaste land'. Het is opvallend dat slechts een gering deel van deze verplaatsingen nu met het openbaar vervoer gebeurt.

Allereerst dient het openbaar vervoer vanaf de stedelijke knooppunten (zoals stations) naar elders gelegen knooppunten, maar ook vanaf deze knooppunten naar de woning of werkplaats, verbeterd te worden. Vervolgens dient de doorstroming op de hoofdwegen op de verbindingen Zwolle, Amsterdam, Noord-Holland en Utrecht gegarandeerd te worden.

Bereikbaarheid via de lucht

Wat betreft de ontwikkeling van de luchtvaart in Lelystad is door de rijksoverheid een planologische kernbeslissing vastgesteld (PKB deel I), die het mogelijk maakt de Luchthaven Lelystad te ontwikkelen tot business airport. De PKB behandelt de toegestane geluidhinder, de openingstijden en de stelsels van start- en landingsbanen. De luchthaven is geopend met uitzondering van de nachtperiode. De verharde start- en landingsbaan wordt verlengd tot 2100 meter en parallel wordt een onverharde baan aangelegd van 900 meter, met name voor lesverkeer. Op deze wijze kan de luchthaven zakelijk verkeer overnemen van Schiphol. In de planologische kernbeslissing voor het luchthaventerrein Lelystad staat dat het kabinet instemt met een verlenging van de verharde start- en landingsbaan. Het luchtvaartterrein zal zijn gesloten tussen 23.00 uur en 06.00 uur met een extensieregeling tussen 23.00 uur en 24.00 uur. De geluidszones zijn onder meer berekend op basis van de aantallen vliegtuigen en de karakteristieken van starts en landingen. Naast het aantal vliegtuigen is de routestructuur bepalend voor de ligging van de geluidszone. Ook het kleine vliegverkeer moet dan voorgeschreven routes volgen. De route naar het noorden is zo gekozen dat deze tussen de Oostvaardersplassen en de bebouwing van Lelystad doorloopt. Het Natuurpark valt buiten de geluidscontouren van het vliegveld. Daarnaast leidt de route niet tot beperkingen ten aanzien van nieuwbouwplannen.

Externe veiligheid

In verband met de veiligheid in relatie tot de aanvliegroutes is het niet wenselijk in deze zones woningen te realiseren.

Bereikbaarheid via het spoor

Hanzelijn

Naar verwachting wordt de Hanzelijn in 2012 opgeleverd. De Hanzelijn is net als de Zuiderzeelijn belangrijk voor een verbetering van de bereikbaarheid van Lelystad. Het tracé loopt vanaf Amsterdam naar Lelystad over het bestaande spoor en buigt ten noorden van Lelystad af richting Dronten, Kampen-Zuid en Zwolle. Aan de noordkant van de stad is een spoorverdubbeling voorzien. Aangezien de Hanzelijn stopt in het Stadshart wordt voor dit knooppunt een impuls verwacht als het gaat om kantoorontwikkeling. Door de aanleg van zowel de Hanzelijn als de Zuiderzeelijn is Lelystad vanuit alle richtingen in een aanzienlijk kortere tijd te bereiken. Dit kan een verschuiving van de beroepsbevolking in de stad tot gevolg hebben. Mensen laten zich minder binden door een bepaalde afstand tussen wonen en werken.

Externe veiligheid

De komst van de Hanzelijn heeft uiteraard effecten op de leefomgeving. Er worden langs het tracé op Lelystads

Station Leystad



Rijksweg N23/A23



grondgebied geluidsschermen geplaatst. Hiertoe zullen kwalitatieve goede oplossingen ontworpen moeten worden. Voor het beschouwen van de (externe) veiligheid zal een Veiligheid Effect Rapportage (VER) worden uitgevoerd. Voor Lelystad geldt dat het meetpunt van de dertig meter zone in het hart van de sporen ligt. Hierbij hoort een beperking van het gebruik door treinen met gevaarlijke stoffen, waarbij het persoonlijk risico buiten de hier bedoelde 30 meter zone, de waarde van 10^{-6} niet zal overschrijden.

Zuiderzeelijn

De aanleg van de Zuiderzeelijn is in het decennium 2010-2020 aan de orde. De Zuiderzeelijn is belangrijk voor de bereikbaarheid van Flevoland in het algemeen en Lelystad in het bijzonder. Met de komst van de Zuiderzeelijn ontstaat een snelle verbinding met Amsterdam en het Noorden van het land (onder andere Emmeloord, Heerenveen, Drachten, Groningen). De gemeente Lelystad heeft als reactie op de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening aangegeven dat het van groot belang is dat Lelystad goed aangesloten dient te worden op de Zuiderzeelijn. Voor de gemeente is het daarom in eerste instantie zaak een halte van deze lijn in Lelystad veilig te stellen. Direct daaraan verbonden is de vraag waar het tracé van de Zuiderzeelijn komt te liggen en waar ze haar halte moet krijgen. Voorkeur bestaat voor situering langs de A6. Hierbij wordt uitgegaan van een aanleg van de Zuiderzeelijn als Magneetweefbaan. Het tracé is overgenomen uit relevante stukken van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (o.a. De Zuiderzeelijn, Ontwerp/ Inpassing/Kosten/Effecten uit december 2000). Het gebied tussen de A6 en de huidige luchthaven is zoekgebied voor het tracé en de halteplaats van de Zuiderzeelijn. De exacte situering is onderwerp van nader onderzoek. Dit onderzoek zal moeten uitwijzen of er voorkeur is voor een oriëntatie op de Larserweg nabij de A6 of voor een halte gecombineerd met het vliegveld en een eventueel toekomstige afslag van Lelystad-Zuid. Een halte van de Zuiderzeelijn leidt tot een grote impuls voor de Larserknoop. Aangezien de Zuiderzeelijn ten zuiden van de A6 ligt, zijn de effecten op leefbaarheid, externe veiligheid en milieu naar verwachting gering.

Effecten nieuwe spoorverbindingen

De ontwikkelingen rond de Hanzelijn en de Zuiderzeelijn dwingen tot afgewogen keuzes als het gaat om route en stations. De Zuiderzeelijn loopt langs de A6 en krijgt een station in het zoekgebied tussen de A6 en het vliegveld. Dit gebied krijgt hiermee de felbegeerde status van een nationaal bereikbaar bedrijfengebied voor de auto en de trein, de ideale vestigingsplaats voor bedrijven en kantoren in de hoogwaardige dienstverlening. De gespreide ligging van de Hanzelijn en de Zuiderzeelijn maakt een hoogwaardige openbaarvervoersverbinding tussen beide stations noodzakelijk. Deze verbinding fungeert als brug tussen de (inter)nationale en de meer regionale en lokale verplaatsingen.

Investeren in stations

Lelystad investeert in haar stationslocaties. Het huidige IC-station Lelystad wordt met de komst van de Hanzelijn fors gerenoveerd en voorzien van een nieuw busstation. Daarnaast zal er een nieuw station Zuid komen, zodra de nieuwe wijk Warande in Lelystad-Zuid wordt gebouwd.

Transferium Larserknoop/vliegveld

Het nieuwe station op de Zuiderzeelijn en de ontwikkelingen rond Larserknoop/vliegveld mede door deze Zuiderzeelijn, maakt een transferium (Park & Ride) op dit knooppunt kansrijk. De realisatie van de snelle en adequate openbaarvervoerverbinding tussen het vliegveld, Stadshart en de Kustknoop garandeert tegelijkertijd het voor- en natransport van deze voorziening. Deze locatie is multifunctioneel:

- P&R-terrein Zuiderzeelijn;
- Parkeerruimte bedrijventerrein Larserknoop/vliegveld;
- Parkeerruimte bij overloop Kustknoop (Batavia-Stad op topdagen);
- Parkeerruimte bij grote evenementen;
- P&R-station Lelystad.

Juist dit multifunctionele karakter maakt de exploitatie realistisch.

Bereikbaarheid via de weg

De A6 en de N302 zijn de voornaamste autoverbindingen van Lelystad met haar omgeving. De A6 ligt ten oosten van de huidige (woon)bebouwing, en loopt vanuit Almere via Lelystad richting Emmeloord. Vele forenzen maken dagelijks gebruik van deze weg. De N302 vormt de belangrijkste verbinding met het Gelderse en Noord-Hollandse achterland.

De aanleg van het ontbrekende stuk tussen de A6 en A9, de aanleg van de A30/N30 en de uitvoering van de CRAAG-studie zullen positieve effecten hebben op de bereikbaarheid van Lelystad.



Rijksweg N23/A23

Door de aanleg van de Hanzelijn ligt bundeling van de toekomstige N23/A23 met het tracé van de Hanzelijn voor de hand (verschillende schaalvoordelen). De toekomstige N23/A23 vormt de meest directe verbinding tussen het regionaal stedelijk netwerk Noordwest 8 (Alkmaar, Den Helder, Hoorn) en regionaal stedelijk netwerk Zwolle-Kampen. Bij het doortrekken van de N23/A23 wordt rekening gehouden met de voorwaarden die gesteld worden vanuit de hoofdvaarroute. In de periode voor 2015 dient in ieder geval begonnen te worden met de planologische voorbereidingen en een haalbaarheidsstudie naar het deel tussen de kust en de Markermeerdijk. De aanleg van het deel tussen Dronten en Lelystad is wel aan de orde tot 2015. De huidige lus in de N302 voor de Lelystadse kust zal uiteindelijk degraderen tot een weg voor bestemmingsverkeer van en naar de mogelijk buitendijks te bebouwen gebieden en de kustknoop. De doortrekking van de N23/A23 waarborgt een goede bereikbaarheid van de Lelystadse kust en zorgt ervoor dat de stad voor een deel wordt ontzien van verkeer dat bestemd is voor de kust en voor Enkhuizen. Inherent hieraan is dat de verkeersfunctie van de Houtribweg wordt teruggebracht omdat de N23/A23 de hoofdontsluiting van de kust vormt.

Aansluiting A6 Markerdreef

In de periode tot 2015 spant de gemeente zich in voor het verkrijgen van een zuidelijke aansluiting van Lelystad aan de A6. Behalve bereikbaarheidsoverwegingen zijn hier ook verkeersveiligheids- en milieuoverwegingen aan de orde. De bestaande Larserdreef nadert de capaciteitsgrens, waardoor ook de verkeersveiligheid afneemt. Ook de combinatie van een dergelijke aansluiting naar het vliegveld, biedt potenties voor de periode na 2015.

Externe veiligheid

Lelystad kent een tweetal routes voor vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, te weten de Larserdreef/Westerdreef tussen de afslag van de A6 en het bedrijventerrein Noordersluis en de Houtribweg/Binnenvaartweg als aanvoerroute van het bedrijventerrein Oostervaart. Ruimtelijke ontwikkelingen langs deze routes moeten worden afgewogen tegen de risicocontouren. Het opstellen van een Veiligheid Effect Rapportage kan behulpzaam zijn bij het in beeld brengen van de risico's van beide routes.

Bereikbaarheid via het water

Externe veiligheid

De vaarroute Amsterdam-Lemmer is een route voor gevaarlijke stoffen. De veiligheid op deze route speelt met name bij het sluisencomplex, gecombineerd met de weg Lelystad-Enkhuizen. De waterdiepte, vlak onder de kust, is voldoende om te zorgen dat schepen niet worden beperkt tot de vaargeul. Dit heeft als voordeel dat er meer manoeuvreerruimte is voor schepen, het nadeel is dat de schepen op de kust kunnen lopen. Ook het kruisend recreatieverkeer en de hoge dichtheid van aanwezigen zorgen voor een verhoogde ongevalkans. Bij de kustontwikkeling dient hierop geanticipeerd te worden.

Bereikbaarheid binnen Lelystad

Lelystad onderscheidt zich van andere steden: met de auto kun je overal nog gemakkelijk komen. Dit is een kwaliteit, maar tegelijkertijd ook een bedreiging. Het voordeel van de auto ten opzichte van de fiets en het openbaar vervoer is zó groot, dat het gebruik van fiets en bus veel te ver achterblijft. Als volgens de verwachtingen het huidige groeitempo doorzet zal dit hoge autogebruik zich tegen Lelystad gaan keren. De stad zal langzaam dichtslippen, tenzij tijdig keuzes worden gemaakt en passende maatregelen worden getroffen. Men kan het gebruik van de fiets en de omgeving/mogelijkheden voor de voetganger aantrekkelijker maken door fors te investeren in langzaam verkeer.

De meest effectieve methode om het dichtslippen van Lelystad door het (niet noodzakelijke) autoverkeer in de toekomst te voorkomen, is de snelheid en toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de fiets te verbeteren. Goede alternatieven voor de auto zijn op dit moment nog niet aantrekkelijk genoeg.

Om bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid te stimuleren zal derhalve een nieuwe hoofdwegstructuur, bestaande uit de centrumring, een buitenring en radialen, ontwikkeld worden. Met andere woorden, een hoofdwegstructuur die niet alleen rekening houdt met de doorstroming van het autoverkeer, maar ook met de eisen van een hoogwaardig, kwalitatief goed openbaarvervoersysteem. Een hoofdwegstructuur die tevens rekening houdt met de wensen en eisen van de fiets en de voetganger.

Hoofdwegenstructuur

Voor een goed functioneren van het hoofdwegenet gelden de volgende randvoorwaarden:



- De verkeersafwikkeling moet veilig zijn en de doorstroming bevorderen;
- Geluid mag geen overmatige hinder (wettelijke kaders als randvoorwaarde) opleveren in de woonomgeving, waarbij de snelheid op de buitenring richtinggevend is voor stadsuitbreiding;
- Het Stadshart en andere bestemmingen moeten goed te bereiken zijn voor alle vormen van verkeer;
- Het huidige gescheiden verkeerssysteem buiten de centrumring blijft gehandhaafd;
- Uitvoeringsmaatregelen aan het hoofdwegennet moeten eenduidig en herkenbaar zijn.

De centrumring (het Groene Carré rond het Stadshart) verwerkt zoveel mogelijk het bestemmingsverkeer voor het Stadshart, ten gunste van de veiligheid van overstekende fietsers en voetgangers en ter beperking van de overlast voor omwonenden. De centrumring wordt ingericht op lage rijsnelheden met enkele rijstroken (tweerichtingsverkeer) en krijgt gelijkvloerse oversteekplaatsen. Daarnaast krijgt de centrumring enkele rotondes en drempels en een goede doorstroming voor de stadsbus en hulpverleningsdiensten. De profielkeuze van de weg moet opstoppingen voorkomen. Vanuit de gehele stad komen alle fietsroutes uit op deze centrumring, waarlangs ze zich in twee richtingen kunnen verplaatsen naar de gewenste ingang van het Stadshart. Alle lokale stadsbussen rijden vanuit de woonwijken rond de gehele centrumring en stoppen zo bij de belangrijkste locaties: ziekenhuis, winkelgebied, zorgcentra en station. Het autoverkeer met bestemming Stadshart komt via de radialen de centrumring oprijden, van waaruit de verschillende parkeergarages kunnen worden bereikt. Fietsers en voetgangers krijgen op deze centrumring veilige oversteekplaatsen naar het winkelhart.

De radialen bestaan uit de Zuigerplasdreef-Zuid, de Middendreef, de Visarendreef, de Houtribweg-Zuid, de Stationsdreef, de Zuigerplasdreef-Noord, de Kustendreef en de Geldersedreef. Deze radialen moeten de functie vervullen om zowel het gebruik van de buitenring te bevorderen als de bereikbaarheid van het Stadshart te bewerkstelligen. De radialen behouden vooralsnog hun huidige profiel en snelheid.

De buitenring bestaat uit de Larserdreef, de Westerdreef, de Houtribdreef en de Oostranddreef. De buitenring wordt voor het autoverkeer geoptimaliseerd om de centrumring en de radialen te ontlasten en de veiligheid te vergroten. Voor de buitenring geldt: '70 kilometer per uur waar het kan' (Oostranddreef en Larserdreef), '50 kilometer per uur waar het moet' vanwege de verkeersveiligheid en de geluidhinder (delen van de Houtribdreef en de Westerdreef). De buitenring heeft een 2 x 2 profiel met enkele kruispunten en rotondes.

Met betrekking tot het geluid geldt dat de snelheid op de buitenring richtinggevend is voor de stadsuitbreiding. Het doorgaande autoverkeer dat elders in de stad moet zijn, wordt via de buitenring naar zijn bestemming geleid. De woon- en werkgebieden krijgen langs deze buitenring en de regionale wegen een zo direct mogelijke aansluiting op de A6.

Parkeren

Tot 2015 is de ontwikkeling van opstapplaatsen voor de (H)OV verbinding benoemd. Deze liggen bij de knooppunten Larserpoort, Kustknoop en ten oosten en westen van het stadshart (bij de aantakking van een radiaal op de centrumring). Dit is op het kaartbeeld aangegeven met een P. De ontwikkeling van deze opstapplaatsen gebeurt in samenhang met andere functies waardoor een gecombineerde parkeer gelegenheid ontstaat. Tevens kan gedacht worden aan het aanbieden van openbaar vervoer vanaf deze parkeerplekken naar toeristische attracties, zoals bijvoorbeeld het Aviodrome, natuursteunpunten in Oostvaardersplassen, Natuurpark et cetera. Het parkeren ten behoeve van het Stadshart gebeurt op strategische plekken, bij de aantakking van een radiaal op de centrumring. Ook dit zal voor 2015 gestalte moeten krijgen.

Openbaar Vervoer

De hierboven genoemde transferia zijn een eerste aanzet om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren. De belangrijkste doelstelling tot 2008 is de snelheid, de frequentie, de kwaliteit en het bereik van het openbaar vervoer te stimuleren. De doorstroming van de bus wordt gewaarborgd; waar nodig worden maatregelen genomen. Tussen de knooppunten Kust, Stadshart en Larserknoop/vliegveld zal een goed en adequate openbaar vervoerverbinding gerealiseerd worden. Een efficiënte en snelle verbinding die een goede onderlinge bereikbaarheid van de knooppunten garandeert. Ook zal deze snelle en efficiënte verbinding goed bereikbaar zijn vanuit de wooneilanden. Het parkeerbeleid (transferia) ondersteunt het gebruik van deze snelle openbaarvervoerverbinding. Deze en andere maatregelen dienen verder uitgewerkt te worden in het programma 'Stimulering Openbaar Vervoer'.

Door de intensivering van het Stadshart nemen de verkeersstromen naar het centrum toe. Met de snelle openbaarvervoerverbinding ontstaat een volwaardig alternatief voor de auto. In combinatie met de opstapplaats bij Larserknoop (Park & Ride) kan dit een eventuele toename van het aantal parkeerplaatsen beperken; een belangrijke voorwaarde voor efficiënt ruimtegebruik.



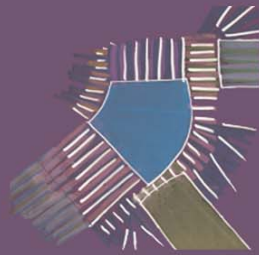
Lelystad



Knopen



Eilanden



Vlakken



Lijnen

Langzaam Verkeer

De fietsers en voetgangers krijgen in de toekomstige situatie extra aandacht om de veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid in de stad te garanderen. Het fietsnetwerk in Lelystad wordt veel gebruikt, maar heeft her en der gebreken. Het nieuwe Stadshart biedt voldoende aangrijpingspunten om de fiets een prominente plaats te geven. Dit maakt het noodzakelijk dat Lelystad een samenhangend netwerk van fietspaden krijgt en dat meer aandacht wordt besteed aan het stallen van fietsen.

Hierbij wordt gekozen voor een (fiets)netwerk, bestaand uit:

- Verbindend net (bovenlokaal);
- Dragend netwerk (lokaal niveau);
- Onderliggend net (wijk- en buurniveau).

De gemeente Lelystad zal voor 2008 haar fietsnetwerk moeten verbeteren en optimaliseren.

Recreatieve routes en verbindingen

In de Nota Recreatie en Toerisme (2005-2010) is de ontwikkeling van een attractief routenetwerk opgenomen als speerpunt van beleid voor het gehele buitengebied van Lelystad.

Er liggen kansen voor extensieve vormen van recreatie rondom Lelystad door het versterken van fiets-, wandel- en ruiterroutenetwerk en het scheppen van mogelijkheden voor horeca, waardoor bezoekersdoelen ontstaan die fungeren als rustpunt tijdens een tochtje.

Er lopen reeds een aantal routes over het gemeentelijk grondgebied voor fietsers en wandelaars: Nieuwland fietsroute, lange afstandsfietsroutes LF 20, LF 21 en LF 15-bis, het Pionierpad en GPS-wandelroute richting Harderwijk. Rondom Lelystad liggen een 40 km lange ATB-route en een tweetal skateroutes van 28 km en 22 km. Met het verder uitbouwen van het netwerk zal aandacht worden gegeven aan het fietsen, wandelen, skaten, mountain-biken, ruitersporen en aanspanningsroutes. Een goede bewegwijzering voor alle soorten van routes maakt daar ook onderdeel van uit, zoals gekleurde paaltjes voor wandelroutes.

Speciale aandacht verdient de verbetering van een verbinding van het Overijsselse Hout, via het Bronsweggebied naar het Zuigerplasbos.

Manege-ontwikkeling nabij het Hollandse Hout vraagt op kortere termijn een aanpak voor routevorming met ruitersporen. In samenwerking met Staatsbosbeheer zal daar vorm aan worden gegeven.

Concrete acties tot 2010 zijn:

- Opknappen fietspad Overijsselse Hout, langs Oostervaart (uitvoering 2006);
- Verbeteren verbinding Natuurpark en doorgaande fietsroute langs Larservaart richting Larserbos (uitvoering 2005);
- Opstellen ruiterrouteplan (uitvoering 2007/2008).

4.6 De Stedelijke Structuur

De stedelijke structuur van Lelystad is gebaseerd op een heldere uniforme rasterstructuur van dreven, waarbinnen de diverse functies hun plaats hebben gekregen zoals wonen, werken, groen en water. Door ruimtelijke en functionele veranderingen in de afgelopen tijd, maar ook in de toekomst is het noodzakelijk de uniforme rasterstructuur tegen het licht te houden:

- Wat zijn de potenties en aanknopingspunten voor de toekomst?
- Welke nieuwe dragers hebben zich in de loop der tijd aangediend?

Hieronder worden de dragers beknopt toegelicht:

Eén stad

Lelystad is een stad in het landschap. In het westen en het noorden is de stad ruimtelijk verbonden met het water en in het oosten en het zuiden is de stad verbonden met de polder. Het landschap is met het stedelijk lichaam verweven en is dan ook voelbaar in de stad, onder meer door de ruime opzet. Lelystad ontleent hieraan zijn kernkwaliteiten groen, water, ruimte en rust.

Het grootste gedeelte van de gemeente Lelystad bestaat uit het zogenaamde buitengebied (circa 90%). Het buitengebied, bestaande uit het Markermeer/IJsselmeer en de polder, is dan ook kenmerkend voor Lelystad. De uitgestrektheid van het water enerzijds en de openheid van de polder anderzijds zijn kwaliteiten die de gemeente koestert.

Twee helften

Lelystad is een stad grenzend aan polder en water, ofwel te verdelen in een Groene en Blauwe Stad. De herkenbaarheid van de groen- en waterstructuur wordt vergroot door in het westelijk deel van de stad het accent op water te leggen (de Blauwe Stad) en in de oostkant het accent juist op groen te leggen (de Groene

Stad). In de Campuszone komen het groen en het water samen.

De Groene en Blauwe Stad wordt ruimtelijk fysiek gescheiden door de spoorlijn. Deze spoorlijn is in het hart van het stedelijk lichaam gesitueerd en wordt door onderdoorgangen geslecht, zodat beide stadshelften met elkaar in contact treden.

De spoorlijn heeft de potentie om met zijn groene taluds een groen element te vormen in de groenstructuur van Lelystad, door een specifieke landschappelijke inrichting van de spoorlijn te realiseren, passend bij de sfeer van Lelystad.

Twee ringen

De huidige uniforme drevenstructuur kent momenteel al een hiërarchie. Door fysieke ingrepen wordt de gebruiker verleid om gebruik te maken van de ringstructuur. Deze fysieke maatregelen zorgen ervoor dat er een buitenring is ontstaan die het stedelijk lichaam omsluit. Deze buitenring kan ruimtelijk versterkt worden door het versterken van de aanwezige watergangen en groenstructuur.

De binnenring is als het ware de groene begrenzing van het Stadshart.

Drie lijnen

De drie lijnen - spoorlijn, kustlijn, rijksweg A6 - zijn structurerend voor Lelystad. Deze drie lijnen met een zuid-noord oriëntatie vormen belangrijke ruimtelijke elementen.

De kustlijn vormt de westelijke begrenzing van het stedelijk gebied van Lelystad. Het is een ogenschijnlijk dunne lijn die gevormd wordt door de aanwezige dijk. Echter deze lijn is juist een vloeiende zone die verschillende dynamieken en schalen met elkaar verbindt. Respectievelijk de robuuste ecologie/natuur in de vorm van de Oostvaardersplassen, een stukje historie van het werkeiland Lelystad-Haven, een zone van contrast in de vorm van een dynamisch knooppunt van het in ontwikkeling zijnde museum- en havenkwartier en de dijk met zijn windmolens.

De beschreven dynamieken zorgen ervoor dat er een begin is gemaakt om Lelystad een duidelijk gezicht te geven aan de waterzijde. Deze aanwezige potenties: openheid, water en natuur zouden verder versterkt kunnen worden door enerzijds op specifieke punten het stedelijk gebied het water in te schuiven en anderzijds op andere plekken langs de kustlijn waternatuur te creëren.

Het spoor ligt voor het merendeel op een hoger niveau, boven het maaiveld. Het vormt daarmee een ruimtelijk element dat in het hart van het bebouwde gebied niet te negeren is en voor een ruimtelijke scheiding in de stad zorgt. Naast deze barrièrewerking heeft de spoorlijn de potentie om met zijn groene taluds een groen element te vormen in de groenstructuur van Lelystad. Met de komst van de Hanzelijn, de schakel tussen de Deltametropool en het noorden van Nederland, ligt er een kans om de kwaliteiten van Lelystad aan de reiziger te presenteren en te verlokken om de stad aan te doen.

De rijksweg A6 vormt functioneel de verbinding naar het noorden en het westen van Nederland en is hierdoor de belangrijkste toegang tot Lelystad. Ruimtelijk vormt de snelweg een grens tussen het stedelijk- en buitengebied. De snelweg moet niet enkel als grens beschouwd worden, maar kan tevens gezien worden als het nationale podium waaraan Lelystad zijn kwaliteiten kan presenteren aan de gebruikers van de snelweg. Deze lijn kan ook gezien worden als de lijn die met enkele verbindingen de toegang vormt tot het stedelijk lichaam van Lelystad.

Vier stadsranden

De vier stadsranden zijn de gebieden op het grensvlak van stad en buitengebied en vormen de overgang tussen het stedelijk gebied en het buitengebied. In de stadsranden grijpen stedelijke en landelijke functies in elkaar. De stadsranden bevatten wel stedelijke functies, maar de bebouwingsdichtheid is in beginsel lager dan in het stedelijk lichaam en neemt nog verder af naarmate verder naar buiten wordt gegaan. Hierdoor wordt de verweving tussen stad en land verder versterkt.

Vier knooppunten

De vier knooppunten (Stadshart, Kust, Larserpoort/vliegveld en Flevokust) hebben een bovenwijkse, lokale en soms zelfs een regionale of nationale functie. Het zijn locaties die goed bereikbaar zijn voor zoveel mogelijk vervoersvormen en waar de dynamiek hoog is door de hoge mate van functiemengingen en intensiteit van stedelijke functies. De vier knooppunten zijn aanvullend aan elkaar en vormen specifieke plekken binnen Lelystad. De knooppunten zijn door een efficiënte openbaarvervoerverbinding onderling snel en goed met elkaar verbonden. Door deze snelle verbinding ontstaat op een bijna natuurlijke wijze een dynamiek in het stedelijk gebied van Lelystad. De knooppunten zijn ook de plekken waar de Lelystedeling en de buitenstaander



De wooneilanden:

1. Stedelijk eiland (Schouw, Kempenaar, Kogge, Gondel)
2. De Groene Kamers (Atolwijk, Archipel, Beukenhof, Rozengaard, De Veste, De Schans, De Stelling, Langevelderslag, Bastion, Lelycentre)
3. De Vier Windstreken (Wold, Horst, Kamp, Griend, Zoom, Waterwijk, De Landerijen-west)
4. Stadsplantsoenen (Botter, Schoener, Tjalk, Landstrekenwijk)
5. Noordelijke Boszoom (Karveel, Boeier, Noordzoom, Golfresort, Golfpark, Parkhaven, Houtribhoogte)
6. De Oorsprong (Zuiderzeewijk, Langezand, Jagersveld, Groene Velden, Kofschip)
7. Oostrandpark
8. De Landerijen-Oost
9. Warande (Lelystad-Zuid)
10. Lelystad Haven (Lelystad Haven, Hollandse Hout, gebied ten westen van de Buizerdweg)
11. Het Kusteiland (Punter, Jol, Galjoen, Kust)

elkaar ontmoeten. De knooppunten vormen een contrast met en zijn aanvullend op de wooneilanden: dynamisch, stedelijk, uitdagend en veelzijdig.

Elf wooneilanden

Lelystad is onder te verdelen in elf samenhangende gebiedseenheden. Deze elf wooneilanden zijn ruimtelijk min of meer één geheel waarin mensen zich op een zodanige manier kunnen bewegen, dat zij zich als onderdeel van de samenleving beschouwen en zich hierbij goed voelen. En waarbij de samenleving de mensen als onderdeel hiervan ziet en dit als positief ervaart. Elk wooneiland heeft zijn eigen identiteit en sfeer, waardoor sociale samenhang bevorderd wordt en Lelystad een breed scala aan woonmilieus kan bieden aan een gedifferentieerd samengestelde bevolking.

4.7 Wooneilanden

Lelystad is onder te verdelen in elf samenhangende gebiedseenheden. Deze elf wooneilanden zijn ruimtelijk min of meer één geheel.

Elk wooneiland heeft zijn eigen identiteit en sfeer, waardoor sociale samenhang bevorderd wordt en Lelystad een breed scala aan woonmilieus kan bieden aan een gedifferentieerd samengestelde bevolking. Ook binnen de wooneilanden wordt aandacht gegeven aan diversiteit. Hiermee wordt de mogelijkheid geboden voor een zogenaamde wooncarrière binnen een eiland.

Transformatie

Hierna volgt, per wooneiland, een beschrijving van deze gewenste identiteit en de daarbij horende opgaven (transformatie) om een prettige, veilige en duurzame woon- en leefomgeving te creëren in de verschillende wooneilanden.

Hierbij wordt niet alleen gedacht in termen van woonmilieus en woningtypes, maar ook de inrichting van de openbare ruimte en het voorzieningenniveau komen hierbij aan de orde.

Voor elk wooneiland zal, gefaseerd, de transformatie in gang gezet dienen te worden. Het Structuurplan geeft als het ware de richting op hoofdlijnen voor deze transformaties aan, op basis waarvan concrete herstructureringsplannen (wijkontwikkelingsplannen) opgesteld kunnen worden.

Nieuwe ontwikkelingen

Bij elk wooneiland is een plattegrond opgenomen van het betreffende wooneiland. De locaties waar als gevolg van functieverval en/of functiewijziging nieuwe ontwikkelingen mogelijk zijn, zijn op deze plattegronden met een geel sterretje aangegeven.

Duurzaamheid

De herstructurering van de eilanden biedt kansen om een meer duurzaam karakter te geven aan de woonomgevingen. Zo is het weer aantrekkelijk maken van een bestaande woonomgeving een duurzame ontwikkeling in vergelijking tot een ontwikkeling waarbij gebieden verouderen en verpauperen en tegelijk nieuwe woonwijken worden gebouwd. Bij de herstructurering kunnen ook ecologische doelstellingen worden gerealiseerd, zoals het maken van ecologische verbindingen en het vergroten van natuurwaarden in sloten, bermen en parken. Bij de herstructurering zal aandacht worden besteed aan duurzaam bouwen, duurzaam renoveren en duurzame veiligheid. Daarnaast worden opties voor duurzame energievoorzieningen en watervoorzieningen bij de herstructurering betrokken.

Tenslotte kan het verbeteren van het fietspadennetwerk en het verbeteren van de omstandigheden voor openbaar vervoer leiden tot een lagere groei van het autogebruik.



Wooneland 1: Stedelijk eiland (Schouw, Kempenaar, Kogge, Gondel)

Dit wooneland past in de traditie van de wooneilanden zoals die in de stijl van Lelystad zijn gebouwd. Het bestaat uit vier delen van woonbebouwing, gegroepeerd rond een centrale groenvoorziening. De voorzieningen bevinden zich niet centraal in het eiland, maar zijn verdeeld over twee locaties aan de randen. Deze voorzieningen worden ook gebruikt door de bewoners van de bebouwing in de Noordelijke Boszoom. Gezien Schouw-Oost onderdeel uitmaakt van het knooppunt Stadshart wordt de ontwikkeling van Schouw-Oost beschreven in paragraaf 4.9.

Structuurbeeld 2015

Centraal voor het wooneland staat het behoud van de traditionele opzet van de woonomgeving. In dit eiland kan in ruime eengezinswoningen gewoond worden in een groene setting en in directe nabijheid van het Stadshart. Er moet sprake blijven van een aantrekkelijke prijs-kwaliteitverhouding.

Voor de woongebieden zal verbetering van de woningen aan de orde zijn. Dit kan een grootschalige renovatie inhouden. Ook de verkoop van huurwoningen kan aan de orde zijn. Dit leidt hiermee tot meer differentiatie in eigendomssituatie. Ook het verbeteren van de zogenaamde ruit als ruimtelijke oriëntatie is een van de opgaven in het mede voor dit wooneland vastgestelde wijkontwikkelingsplan (WOP-Noordwest).

Voor het winkelcentrum Kempenaar wordt een kleine uitbreiding van de bestaande detailhandelsfunctie voorgestaan. Deze uitbreiding mag echter niet ten koste gaan van het functioneren van buurtwinkelcentra elders. De ruimte die vrijkomt bij verdwijnen van meer bedrijfsmatige activiteiten kan gebruikt worden voor deze detailhandel, maar ook voor het verbeteren van de parkeermogelijkheden en het bouwen van nieuwe woningen.

In het WOP-Noordwest is tevens een herstructurering van de sportvelden en volkstuinen voorzien met een beoogde invulling van grondgebonden woningbouw. Ook is woningbouw beoogd op de locatie van het kerkgebouw in de Kempenaar dat door nieuwbouw elders vrijvalt.



- ★ nieuwe ruimtelijke ontwikkeling
- buurtcentrum
- ↻ transformatie opgave
- bestaand woongebied
- toekomstig woongebied
- kleinschalig wijkgroen

Woneiland 2: De Groene Kamers (Atolwijk, Archipel, Beukenhof, Rozengaard, De Veste, De Schans, De Stelling, Langevelderslag, Bastion, Lelycentre)

Het eiland kent een uiteenlopend scala aan identiteiten. In het eiland komen zowel goedkopere huurwoningen als vrijstaande villa's voor. Deze eigenheid van elk onderdeel is te zien als een kwaliteit van dit woneiland: het biedt hiermee voor elk wat wils en heel veel woonomgevingen zijn geïntegreerd in één woneiland. Kenmerkend voor dit eiland is verder de ligging nabij de groene wig tussen het Gelderse Hout en het Stadshart. De woningen die hieraan liggen, liggen aan een groengebied van formaat. De woongebieden zijn soms vrij versteend: de openbare ruimte is dan verhard en kent voor Lelystadse begrippen weinig openbaar groen in de woonerven.

Structuurbeeld 2015

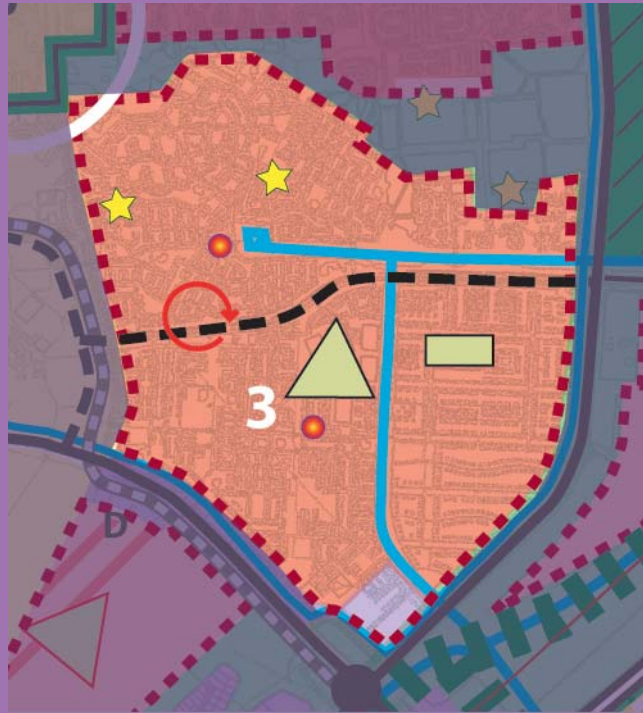
De opgave bestaat uit diverse onderdelen. De belangrijkste opgave betreft het verbeteren van het eiland zonder dat er grote verschuivingen optreden wat betreft opzet van de onderdelen en het type woningen. Voor een aantal delen zijn wel specifieke opgaven te benoemen. Zo bestaat de opgave om de ruimtelijke verschijning van gebieden langs de Kustendreef en het zuidelijk deel van het woneiland te verbeteren. De Kustendreef is een weg met een ruime opzet. Het is mogelijk om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren, eventueel in combinatie met een vergroting van de waterberging. Binnen het kader van het verbeteren van de openbare ruimte is het creëren van voldoende speelplekken voor kinderen een opgave. Voor een buitenstaander is in de verschillende woonerven de route niet altijd goed te vinden. De noord-zuid oriëntatie zou daarom een verbeteringslag verdienen.

Behalve ingrepen in de openbare ruimte, is een grotere opwaardering mogelijk indien ook woningen hierin betrokken worden. Voor delen van dit woneiland zullen manieren gevonden moeten worden om de particuliere woningverbetering te bevorderen.

Behalve ingrepen in de woongebieden zijn ook ingrepen denkbaar in de voorzieningenstructuur en -gebieden. Wat betreft het Lelycentre, dat het gebied omvat tussen de Zuigerplasdreef-Bastion en de Parkdreef, bestaat de opgave in het vernieuwen van de opzet en status van dit totale gebied en zijn omgeving. De kantoorfunctie staat onder druk, door enerzijds de leeftijd van de kantoren en anderzijds het aanbod elders. Zeker met de ontwikkeling van het Stadshart ontstaat een concurrent wat betreft hoogwaardige kantoorruimte. Dit noopt tot een heroriëntatie. Daarbij zal het winkelgedeelte van het Lelycentre in de huidige, maximale, omvang worden gehandhaafd.

Voor de herontwikkeling van het kantorengedeelte van het Lelycentre zal een visie ontwikkeld moeten worden. Het eventueel realiseren van een woonzorg concept kan betrokken worden bij deze herstructurering. Een woonzorg concept kan door de nabijheid van de verschillende voorzieningen in het Lelycentre een hoogwaardig karakter krijgen.

Bovenstaande ingrepen brengen kosten met zich mee. Deze kosten kunnen gedeeltelijk verhaald worden uit de grondopbrengsten van onbebouwde delen ten behoeve van nieuwbouw. Met name nabij de rand van de groene wig, ter plaatse van de Beukenhof, lijken hier bescheiden mogelijkheden te bestaan zonder de kwaliteit van deze groenzone en de kwaliteit van de ecologische verbinding te beperken. Tevens kunnen binnen de groenzone in de Atolwijk, met behoud van de groenzone, gebouwen met buurtfuncties ontwikkeld worden. Ook voor de bestaande schoollocaties worden er plannen ontwikkeld voor herinvulling van de locaties met woningbouw.



- ★ nieuwe ruimtelijke ontwikkeling
- buurtcentrum
- ⤷ transformatie opgave
- ▭ bestaand woongebied
- ▭ bestaand werkgebied
- ▭ kleinschalig wijkgroen
- ▴ grootschalig wijkgroen

Wooneiland 3: De Vier Windstreken (Wold, Horst, Kamp, Griend, Zoom, Waterwijk, De Landerijen)

Dit wooneiland bestaat uit diverse woongebieden. De Landerijen is te kenmerken als een moderne en comfortabele woonomgeving. De Wold, Horst, Kamp, Griend en Waterwijk bestaan al langer. De Wold, Horst, Kamp en Griend liggen voor een groot deel aan een groengebied. De Waterwijk is een multiculturele wijk, waar het gemeenschapsleven een belangrijke rol speelt. In De Vier Windstreken zijn twee winkelcentra gesitueerd.

Structuurbeeld 2015

De belangrijkste opgave is het verbeteren van de woningen en de sfeer van de woonomgevingen. De nieuwbouw van woningen is echter ook aan de orde en wel op een aantal locaties, namelijk de locaties van het kerkgebouw langs de Zuigerplasdreef en de noodlokalen van een schoolgebouw in de Wold.

Een verbetering van het gebied rondom winkelcentrum Kamp moet ook onderdeel uitmaken van een herstructurering van dit wooneiland. Kansen op een aantrekkelijker winkelcentrum liggen in een oriëntatie op de oostzijde (roelbaan en havenkom). Met het opwaarderen van dit winkelcentrum wordt het verblijfsklimaat tevens beter. Het winkelcentrum in de Waterwijk wordt gezien als steunpunt in aanvulling op de andere winkelcentra (waaronder Kamp), maar ook dit winkelcentrum zal qua uitstraling een verbeteringslag ondergaan. Het eventueel realiseren van een woonzorg concept is tevens een aspect dat meegenomen dient te worden bij de herstructurering van het wooneiland. Dit concept dient dan aan te sluiten op de (multiculturele) bevolkingssamenstelling en de behoeften van de bewoners.

Het sportterrein wordt primair gebruikt door de bewoners van De Vier Windstreken en de wijken direct grenzend aan het eiland. Het terrein neemt een centrale plek in de wijk in.

Er dient meer samenhang te komen tussen de verschillende groengebieden (als uitwerking van de Groene Stad). Door het water beter te verweven (bijvoorbeeld op basis van de polderstructuur) met de woongebieden wordt het wonen aantrekkelijker en verhoogt de toegankelijkheid van het gebied. De reeds bestaande groene wig tussen dit wooneiland en wooneiland 2 met de volkstuinten wordt gehandhaafd. Het is mogelijk om volkstuinten van elders op deze locatie te concentreren.

Enkele delen van het wooneiland zijn onderdeel van de GSB-aanpak (Grote Stedenbeleid). De projecten die in dit kader worden uitgevoerd zullen worden geëvalueerd.



- ★ nieuwe ruimtelijke ontwikkeling
- buurtcentrum
- bestaand woongebied
- bestaand werkgebied
D perifere detailhandel
- kleinschalig wijkgroen



- ★ nieuwe ruimtelijke ontwikkeling
- bestaand woongebied
- toekomstig woongebied
- kleinschalig wijkgroen
- natuurlijk/stedelijk groen
- grootschalig wijkgroen

Woneiland 4: Stadsplantsoenen (Botter, Schoener, Tjalk, Landstrekenwijk)

Dit woneiland wordt gekenmerkt door een rechthoekige opzet, met veel ruimte en een goed geordende structuur van openbaar groen. Water scheidt het woneiland van andere delen. Over het algemeen zijn de woningen in goede staat van onderhoud en liggen ze in een plantsoenachtige sfeer. De wijk bestaat met name uit eengezinswoningen met een tuin. Er is een winkelcentrum (Botter) waar tevens een gezondheidscentrum is gevestigd. Aan het spoor ligt een werklocatie (Tjalk), waarop tevens een aantal detailhandelvestigingen is gelegen.

Structuurbeeld 2015

Voor de woongebieden wordt in de periode tot 2015 geen ingrijpende opgave voorzien. Er is een verdere vernieuwing van het woneiland te verwachten: ouderen en jongere bewoners. Er is reeds een plan in voorbereiding voor het deels braakliggende, voormalige zwembadterrein. Op dit terrein worden woningen en woon-werk-units gerealiseerd.

Als gevolg van verplaatsing van een schoolgebouw en vrijval door clustering van basisscholen en een kinderdagverblijf zijn er toekomstige locaties beschikbaar voor nieuwe ontwikkelingen. Hier kan met name gedacht worden aan woningen voor jonge gezinnen. Maar er kan ook ingespeeld worden op de verwachte vergrijzing (na circa 2010). Dit is dan ook een van de mogelijkheden die nader onderzocht dient te worden.

De opgave ligt vooral bij het bedrijventerrein Tjalk. Dit in oorsprong voor bedrijven ontwikkelde terrein, heeft zich als detailhandelsgebied ontwikkeld en zou in de toekomst herontwikkeld kunnen worden als een perifeer detailhandelsgebied met een bepaald thema (zoals bijvoorbeeld buitensport). Bij de herontwikkeling verdient met name de verkeersafwikkeling de aandacht, zodat de woonomgeving geen (verkeer- en parkeer)overlast ervaart.

Andere opgaven betreffen:

- Het vormgeven van de Vista: oriënteren van het westelijk deel van het stadslichaam op het Markermeer.
- Optimaliseren van de waterstructuur in dit woneiland en de waterstructuur meer onderdeel te laten zijn van de waterstructuur tussen het Stadshart en de kust (als uitwerking van de Blauwe Stad).

Woneiland 5: Noordelijke Boszoom (Karveel, Boeier, Noordzoom, Golfresort, Golfpark, Parkhaven, Houtribhoogte)

Dit woneiland biedt vanwege de ligging en de opzet specifieke woonkwaliteiten. De delen Karveel en Boeier liggen nabij de kust en de park- en bosgebieden. In de gebieden Noordzoom, Golfresort en Golfpark is de woningbouw zelfs gelegen in een park. Parkhaven is nu min of meer nog als een losse enclave te zien met een hoogwaardige woonomgeving. Met de verder voorziene ontwikkeling zal nog een aantal hoogwaardige milieus tot stand komen, zoals Houtribhoogte en het eerste woneiland, zodat er meer samenhang ontstaat. Voor wat betreft de voorzieningen zijn bewoners aangewezen op de voorzieningen die in woneiland 1 aanwezig zijn (onder andere Kempenaar).

Structuurbeeld 2015

De opgave voor dit woneiland houdt in dat de aanwezige woonkwaliteiten gehandhaafd blijven. Er zijn geen grote ingrepen aan de orde. De Noordzoom en Parkhaven zijn aanvullingen die in lijn zijn met de algehele karakteristieken van dit woneiland.

Aandachtspunten liggen in de vergrijzing van de bewoners in het woneiland. Denkbaar is om specifieke woontypologieën voor deze doelgroep aan te bieden waarmee doorstroming en vernieuwing wordt bereikt. Tussen het woneiland en de Kustknoop is sprake van een vrij sterke scheiding, hoewel het profiel van bijvoorbeeld het Golfpark prima past in de sfeer van de Kustknoop. Ook Parkhaven past heel goed hierbinnen. Hoewel de Houtribweg bij de aanleg van de N23 een verminderde verkeersfunctie krijgt, bestaat niet het streven om dit woneiland ruimtelijk aan de Kustknoop te verbinden. Wel kunnen de bestaande en nieuwe woongebieden in dit eiland gericht zijn op de kwaliteiten van de kust (naast de kwaliteiten van de bos- en parkgebieden). Het verbeteren van de waterstructuur (als uitwerking van de Blauwe Stad) kan hier aan bijdragen.

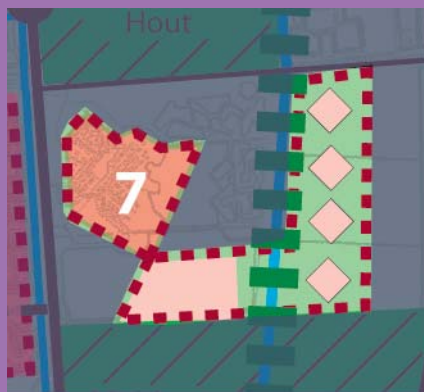
Mogelijkheden voor nieuwe ontwikkelingen bestaan vooral bij verplaatsing van het tuincentrum. Het ligt voor de hand deze locatie in te vullen met woningen, met wellicht als doelgroep oudere bewoners van de wijk. Voor het Zuigerplasbos bestaat de opgave om de recreatieve functie van dit bos voor de stad te vergroten (zie hiervoor de beschrijving bij Stadsrand Noord; paragraaf 4.10).

Wooneland 6



- ★ nieuwe ruimtelijke ontwikkeling
- ⌚ transformatie opgave
- ▭ bestaand woongebied
- ▭ bestaand werkgebied
- ▭ kleinschalig wijkgroen
- ▭ natuurlijk/stedelijk groen

Wooneland 7



- ▭ bestaand woongebied
- ▭ toekomstig woongebied
- ▭ natuurlijk/stedelijk groen

Wooneland 8



- ▭ toekomstig woongebied

Wooneiland 6: De Oorsprong (Zuiderzeewijk, Langezand, Jagersveld, Groene Velden, Kofschip)

Het wooneiland bestaat uit diverse onderdelen met een specifieke ontstaansgeschiedenis en is dan ook kenmerkend voor de ontstaansgeschiedenis van Lelystad. De Zuiderzeewijk is de eerste woonwijk die gebouwd is in Lelystad. Het Jagersveld volgde al snel hierop (villa's). De Groene Velden zijn te kenmerken als woonwerkgebied met kenmerken van een stadsrandzone. De woningbouw in Langezand is nabij het sportpark gesitueerd. Wat betreft voorzieningen zullen bewoners van dit wooneiland sterk georiënteerd zijn op het Lelycentre.

Structuurbeeld 2015

De opgave voor dit wooneiland schuilt met name in de herstructurering van de Zuiderzeewijk. De bebouwing raakt aan het einde van de eerste levensfase waardoor een herstructurering en woningverbetering nodig zijn. Belangrijk is om de geschiedenis en de kernkwaliteiten groen en ruimte hierbij in acht te nemen. Een herstructurering moet de opzet van de wijk en daarmee een voor Lelystad belangrijk cultureel erfgoed respecteren. Ook enkele bebouwingskenmerken zijn typerend voor die periode.

De IJsbaan blijft in beginsel op de huidige plek gehandhaafd. De ontwikkeling van het IJsbangebied naar een andere bestemming is pas aan de orde wanneer een gelijkwaardige of betere locatie voor de IJsbaan is gevonden. Bij een eventuele herontwikkeling zal ook een inventarisatie van natuurwaarden aan de orde zijn. Mogelijkheden voor nieuwe ontwikkelingen ontstaan door het concentreren van basisscholen, nieuwe functies kunnen worden toegevoegd (gezondheidszorg, buurtfuncties). Indien de middelbare school in Het Kofschip verdwijnt ontstaat ruimte voor woningbouw en voorzieningen voor bijvoorbeeld jonge gezinnen met kinderen.

Het Gildenhof is een locatie waar diverse vormen van bedrijvigheid en werkgelegenheid gevestigd zijn. De opgave hiervoor is om een eenduidiger bedrijfsprofiel door te laten werken in uitstraling, verkaveling en inrichting van de openbare ruimte. Door de grote diversiteit ontstaan suboptimale vestigingen en weinig samenhang. Bedrijventerreinen waar een bepaald type bedrijvigheid geclusterd is, kunnen beter tegemoet komen aan de vestigingswensen van die bedrijven. Ook zijn soms synergievoordelen te halen (bedrijfsprocessen, diensten). Een herstructurering van dit bedrijventerrein naar een nadrukkelijker bedrijfsprofiel is gewenst. Dit dient gezien te worden in het licht van de totale structuur van werkgebieden.

Wooneiland 7: Oostrandpark

Het wooneiland Oostrandpark bestaat uit een bestaand deel waar woningen zijn gesitueerd in een bosachtige omgeving. De woningen betreffen over het algemeen villa's en bungalows. Werken aan huis komt veel voor. Voor de gedeelten Oostrandpark-Oost en Oostrandpark-Zuid wordt een uitbreiding voorzien van woningbouw. Dit zal eveneens het karakter van een buitenplaats hebben. De bewoners van dit wooneiland zullen gebruikmaken van voorzieningen elders.

Structuurbeeld 2015

De opgave betreft vooral de uitbreiding van de woonfunctie. Hier dient een hoge kwaliteit van de woningen en woonomgeving gewaarborgd te worden, met een uitstraling van een buitenplaats, ofwel suburbaan wonen in een groene setting. Dit is des te meer van belang omdat de locatie direct aan de A6 gelegen is en hiermee het visitekaartje van Lelystad is. De presentatie van Lelystad aan gebruikers van de A6 zal vooral het beeld van verscheidenheid en kwaliteit moeten achterlaten. Duurzaam bouwen heeft potenties op deze woningbouwlocatie. In het gebied Oostrandpark-Oost zal eventuele bebouwing worden beperkt tot maximaal 10 woningen per bruto ha van het gebied.

In de verdere plannen voor dit wooneiland dient de ecologische zone langs de Oostervaart betrokken te worden.

Wooneiland 8: De Landerijen-Oost

Het wooneiland De Landerijen-Oost betreft een nieuw woongebied. Hiervoor geldt dat de ligging aan de A6 eisen stelt aan de ruimtelijke kwaliteit en uitstraling van de bebouwing. Het gaat hier om woningbouw in een hoger segment in een suburbane setting. Duurzaam bouwen heeft potenties op deze woningbouwlocatie, evenals het combineren van natuurontwikkeling met stedelijke ontwikkeling.

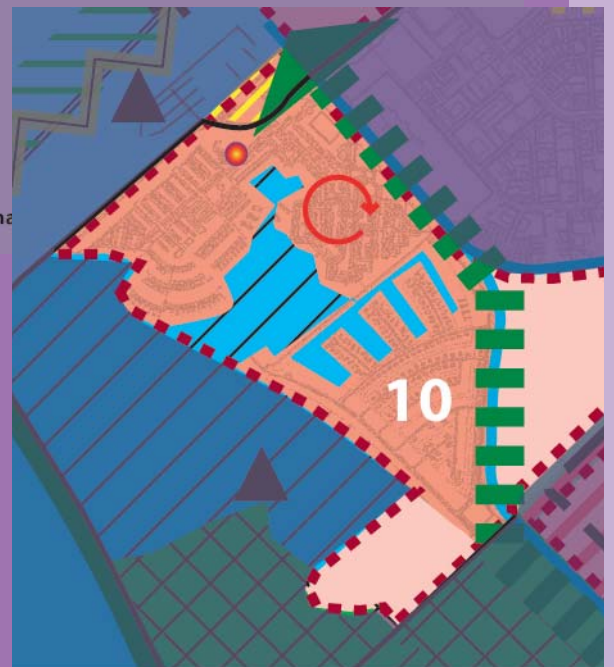
Bewoners van dit wooneiland zullen voor de voorzieningen gebruik moeten maken van voorzieningen elders, bijvoorbeeld in de Waterwijk.

Woonland 9



- toekomstig buurtcentrum
- toekomstig woongebied
toekomstig woongebied (na 2015)
- D perifere detailhandel
- toekomstig grootschalig wijkgroen
toekomstig grootschalig wijkgroen (na 2015)

Woonland 10



- buurtcentrum
- transformatie opgave
- bestaand woongebied
toekomstig woongebied
- campus
- sociaal cultureel erfgoed

Wooneiland 9: Warande (Lelystad-Zuid)

Het wooneiland Warande (Lelystad-Zuid) biedt Lelystad de mogelijkheid om aan een omvangrijke woningvraag te voldoen. In het gebied kunnen circa 8.500 woningen en diverse voorzieningen worden gebouwd. Er zal gestart worden met een eerste, beperkte, fase. Het is de bedoeling dat verdere ontwikkeling van de woonwijk geschiedt met een behoorlijk uitgiftetempo (na 2015).

Structuurbeeld 2015

De opgave is om in de periode tot 2015 een start te maken met de ontwikkeling van Warande. De oplevering van het merendeel van de woningen zal na 2015 aan de orde zijn. De opgave zit in het creëren van een kwalitatief hoogwaardige woonomgeving met een grote aantrekkingskracht, ook voor mensen van buiten Lelystad.

De opgave is dat Warande de stad met de natuur verbindt. Het vormt de schakel tussen de overige wijken van Lelystad en het Hollandse Hout en de Oostvaardersplassen. De wijk is goed te zien vanaf het spoor en de A6 en vormt daarmee een belangrijke stadsentree van Lelystad. Dit beeld kan een aanvulling zijn op de entrees van de werklocaties. Een sterke structuur kan het karakter van de wijk en de oriëntatie versterken.

Voor de ontwikkeling gelden diverse eisen als het gaat om doelgroepen en levensloop bestendig en duurzaam bouwen.

Wat betreft voorzieningen zal sprake zijn van het doortrekken van de Campuszone. Hierin worden diverse voorzieningen gesitueerd die het schaalniveau van de wijk overstijgen.

Speciale aandacht verdient de geleiding van de bezoekersstroom naar de Oostvaardersplassen. Het bezoekerscentrum kent een grote toeloop van bezoekers. Hiermee zal bij de verdere ontwikkeling van dit wooneiland rekening gehouden moeten worden (openbaar vervoer, routing gemotoriseerd verkeer, parkeermogelijkheden, eventuele koppeling met functies in Hollandse Hout).

Wooneiland 10: Lelystad Haven (Lelystad Haven, Hollandse Hout, gebied ten westen van de Buizerdweg)

Het werkeiland binnen Lelystad Haven is het oudste historische stukje Lelystad en daarmee een voor Lelystad belangrijk cultureel erfgoed. Vanuit deze plek zijn veel polderwerken aangestuurd. Het wooneiland bestaat uit een haven, een buurtwinkelcentrum en een woonwijk.

Het Hollandse Hout en het gebied ten westen van de Buizerdweg behoren eveneens tot dit wooneiland.

Structuurbeeld 2015

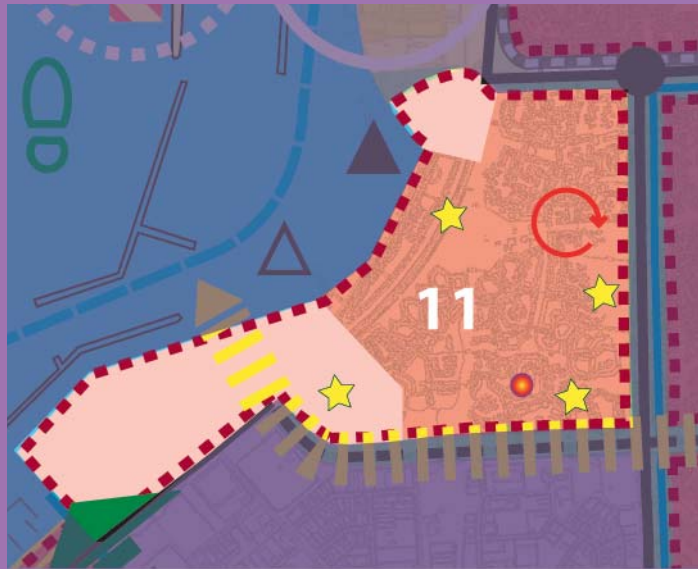
De opgave bestaat uit het verbeteren van de bestaande woongebieden die gebouwd zijn in de jaren '80. De woningen en de woonomgeving zijn van een leeftijd dat een verbetering nodig is.

Wat betreft het bosgebied Hollandse Hout (tussen Lelystad Haven en de Knardijk) zal een invulling gevonden moeten worden die recht doet aan de bufferfunctie tussen stad en natuur (Oostvaardersplassen). Daarnaast kan sprake zijn van een vloeiende en logische overgang naar de natuur. Denkbaar is om enkele functies aan het gebied toe te voegen die het recreatief gebruik bevorderen en een uitnodiging vormen om de natuur verder in te trekken. Een gebied in het noordwesten van het Hollandse Hout kan daartoe ingericht worden voor recreatie en voor een aangrenzend gebied kan een bestemming met recreatieve bebouwing uitgewerkt worden.

Het werkeiland binnen Lelystad Haven zal worden ontwikkeld met aanvullende (in de schaal passende) woningbouw, bedrijfjes en horeca die horen bij de ligging aan het water en de jachthaven. De bereikbaarheid van de jachthaven binnen dit werkeiland kan, als onderdeel van het recreatieve (fiets) netwerk tussen verschillende natuursteunpunten in de stad, gewaarborgd worden.



Het voormalige werkeiland



- ★ nieuwe ruimtelijke ontwikkeling
- buurtcentrum
- ↻ transformatie opgave
- ▭ bestaand woongebied
- ▭ toekomstig woongebied

Woneiland 11: Het Kusteiland (Punter, Jol, Galjoen, Kust)

Dit wooneiland, gelegen tussen de kust en de Westerdreef, bestaat uit twee verschillende onderdelen. De woongebieden Punter, Jol en Galjoen en de toekomstige wooneilanden gelegen in het water als onderdeel van de Kustknoop. Dit wooneiland zal als gevolg van de kustontwikkeling een herstructurering doormaken, zodat er een woon- en leefomgeving ontstaat die duidelijke relaties heeft met de kwaliteiten van de kustzone en het Markermeer.

Structuurbeeld 2015

Het totale Kusteiland wordt een wooneiland waar de sfeer van de kust en het Markermeer voelbaar zijn. Dit wordt enerzijds bereikt door het ontwikkelen van wooneilanden in en nabij het water als onderdeel van de Kustknoop. Voor 2015 zal mogelijk al een eerste buitendijks gelegen wooneiland, tegenover de Houtribhoogte, ontwikkeld worden. Meer buitendijkse woonbebouwing is na 2015 aan de orde (zie ook paragraaf 4.9 voor de uitwerking van de Kustknoop).

Anderzijds wordt dit bereikt door in het bestaande woongebied (Punter, Jol, Galjoen) de waterstructuur te optimaliseren en meer onderdeel te laten zijn van de waterstructuur tussen het Stadshart en de kust (als uitwerking van de Blauwe Stad).

De strook tussen de Kust en dit achterliggende woongebied dient opgenomen te worden in de op te stellen Kustvisie. Deze strook kan gebruikt worden om de kustoriëntatie te versterken en de relatie tussen de stad en de kust tot uiting te laten komen. Ook is het mogelijk het gebied onderdeel te laten zijn van een route vanuit het woongebied, bijvoorbeeld door het gebied te koppelen aan groene en/of waterrijke gebieden in de wooneilanden.

Tevens zal in de periode tot 2015 gefaseerd de realisering van de Vista en aanpalende projecten aan de orde zijn. De Vista is een verzamelbegrip voor het oriënteren van het westelijk deel van het stadslichaam op het Markermeer.

Met de verplaatsing van de supermarkt aan de Punter, resteert nu het buurtwinkelcentrum Jol in dit wooneiland. Dit centrum heeft voldoende draagkracht om ook op termijn een aantrekkelijk aanbod te bieden wat betreft dagelijkse en enkele overige voorzieningen.

In het kader van het WOP is reeds een aantal (her)ontwikkelingslocaties in voorbereiding. Als gevolg van het inrichten van de doorgaande hoofdverbinding als buurtontsluitingsweg, ontstaat er ruimte voor de bouw van een appartementencomplex. Op de voormalige locatie van de volkstuinten (Jol) en sportterreinen (Galjoen) is tevens woningbouw voorzien. Ontwikkeling van grondgebonden woningen zijn in het WOP voorzien op de locatie van de volkstuinten die deels verplaatst gaan worden.

Voor de bedrijvenlocatie Jol kan een vernieuwing gevonden worden voor kleinschalige werkgelegenheid. Te denken valt aan huisgebonden werkgelegenheid en mogelijk woon-werkcombinaties. Hiermee worden de gebruiksmogelijkheden en de levendigheid van het gebied vergroot.



De werkeilanden:

1. Noordersluis
2. Oostervaart (-Oost)
3. Larserpoort
4. Flevopoort
5. Stationslocatie
6. Campuszone
7. Flevokust
8. Bio-Sciencepark en Institutenlandschap

4.8 Werkeilanden

Ten behoeve van het realiseren van het economische programma zullen er, naast de ontwikkeling van de knooppunten (zie paragraaf 4.9), voldoende werkeilanden dienen te zijn.

De ruimtelijke opgave van Lelystad voor bedrijventerreinen tot 2015 is als volgt: 20 hectare industrie, 65 hectare gemengd, 48 hectare distributie en 13 hectare hoogwaardig. Dit maakt een totaal van 146 hectare. Behalve de vraag naar bedrijventerreinen wordt tot 2015 rekening gehouden met een totale behoefte van 150.000 m² b.v.o. kantoorruimte, waarvan 60.000 m² binnenstedelijk en 90.000 m² op specifieke locaties. Op basis van de huidige vraag dienen jaarlijks 4 tot 6 woon-werk-eenheden gerealiseerd te worden.

De volgende werkeilanden worden onderscheiden:

Werkeiland 1: Noordersluis

De kwaliteit op het bestaande bedrijventerreinen Noordersluis staat onder druk. Er wordt gestreefd naar een gedifferentieerde kwaliteit, dit betekent een ingrijpende herstructurering.

Voor Noordersluis is een geactualiseerd bestemmingsplan in voorbereiding, zodat de ontwikkelingen voor de komende tien jaar overeenkomstig deze herstructureringsaanpak kunnen plaatsvinden. In deze herstructurering wordt reeds rekening gehouden met de verschuiving van (grootschalige) industrie naar een meer (kleinschalig) woon- en werkmilieu.

Zo mogelijk wordt Noordersluis, na 2015, verder getransformeerd naar een kleinschaliger woon-werk-eiland. Het verplaatsen van enkele grote (watergebonden) bedrijven op langere termijn en/of het beperken van milieucategorieën zou daarbij aan de orde kunnen zijn. Omdat de nu gevestigde bedrijven overwegend goed geoutilleerde bedrijven zijn, zal met betrekking tot verplaatsing geen actief beleid worden ontwikkeld. Wel zullen omstandigheden elders (Oostervaart-Oost en na 2015 Flevokust) worden gecreëerd die het wellicht voor die bedrijven aantrekkelijk maken zich daar te gaan vestigen. Het wordt van belang geacht de relatie stad-kust te versterken in het gebied langs de Visarenddreef ter hoogte van Noordersluis. Aandachtspunt bij de transformatie van Noordersluis is het aanpassen van de infrastructuur (fietspaden) en het openbaar vervoer.

Werkeiland 2: Oostervaart (-Oost)

Ook op het bestaande bedrijventerrein Oostervaart staat de kwaliteit onder druk. Door herstructurering wordt gestreefd naar een gedifferentieerde kwaliteit. Speerpunten zijn herstructurering van het ruimtegebruik en van de infrastructuur en het stimuleren van duurzaamheid. Bedrijventerrein Oostervaart-Oost zal verder uitgebreid worden in sectoren bouw, handel en industrie met circa 16 hectare. Een aandachtspunt is de uitstraling van de bedrijfspanden, met name de naar de A6 gekeerde rand van het bedrijventerrein zal een beeldkwaliteitsimpuls moeten krijgen. Een en ander in samenhang met de ruimtelijke visie op de oostelijke stadsrand (zie paragraaf 4.10).

Werkeiland 3: Larserpoort

Voor het bedrijventerrein Larserpoort zal een volgende fase worden gerealiseerd. Dit omvat een verdere uitbreiding in de categorie handel, logistiek en kantoorontwikkeling van dit (hoogwaardige en representatieve) werkeiland. Reserveringen voor snelweggeoriënteerde bedrijvigheid zijn tevens aan de orde. Bedrijvigheid in de sectoren communicatie en zakelijke dienstverlening passen goed bij de huidige kwaliteiten en de toekomstige karakteristieken van een knooppunt. In de periode tot 2015 dient rekening gehouden te worden met de ontwikkeling van de Larserknoop op langere termijn. Er dient voldoende ruimte veilig gesteld te worden voor economische activiteiten die passen bij de knooppuntontwikkeling (Zuiderzeelijn, vliegveld, A6) (zie paragraaf 4.9).

Werkeiland 4: Flevopoort

Het bedrijventerrein Flevopoort wordt, als hoogwaardig, representatief en modern gebied, verder ontwikkeld in de sectoren industrie, handel, logistiek en transport. Ook bedrijvigheid in de sectoren communicatie en zakelijke dienstverlening past in het profiel. Combinatie met specifieke retail is aan de orde. Vanwege de strategische ligging langs de A6 biedt dit werkeiland goede zichtlocaties voor bedrijven en retail met een hoogwaardige uitstraling.

Werkeiland 5: Stationslocatie

De stationsomgeving kan op termijn uitgroeien tot een hoogwaardig stedelijk kantorenmilieu. De komst van de Hanzelijn biedt goede mogelijkheden voor het realiseren van dit specifieke kantorenmilieu. De invulling van de stationsomgeving wordt gericht op regionaal en nationaal opererende bedrijven in de zakelijke dienstverlening en (semi-)overheidsdiensten.

Werkeiland 6: Campuszone

De Campuszone wordt op termijn ontwikkeld als een gemengd milieu in een groene, parkachtige omgeving. Kantoren en (sociaal maatschappelijke) voorzieningen, zoals bijvoorbeeld onderwijs, kunnen in de Campuszone een plek vinden.

De exacte hoeveelheid te realiseren vloeroppervlak zal te zijner tijd bij de uitwerking moeten worden bepaald. Met de ontwikkeling van Warande in Lelystad-Zuid kan het zuidelijke deel van de Campuszone zich ontwikkelen tot een nieuw centrumgebied, waarin meerdere centraal stedelijke voorzieningen kunnen worden geconcentreerd.

Werkeiland 7: Flevokust

Zie onder desbetreffende knooppunt, blz. 123.

Werkeiland 8: Bio-Sciencepark en Institutenlandschap

Zie onder desbetreffende beschrijving, blz. 141.

Werkeilanden in wooneilanden

Jol, Kempenaar, Griend, Gildenhof en Tjalk

De eventuele (her)ontwikkeling van de kleinere bedrijventerreinen Jol, Kempenaar, Griend, Gildenhof en Tjalk, gelegen in de wooneilanden, wordt als onderdeel van de transformatie van de wooneilanden (zie paragraaf 4.7) nader uitgewerkt.

Duurzaamheid

Vernieuwing, verbetering en intensivering van bedrijventerreinen bieden aanknopingspunten voor het treffen van milieumaatregelen en het voeren van park- en facilitymanagement. Tevens kan een efficiënt en duurzaam gebruik van stedelijke gebieden bereikt worden door bijvoorbeeld het herordenen van Noordersluis, werken in de wijk en het ontwikkelen van nieuwe terreinen voor hinderlijke activiteiten op afstand van woonomgevingen. Vernieuwing en herordening zijn sleutelbegrippen voor duurzaamheid.

Duurzaamheid op bedrijventerreinen kan tevens gestimuleerd worden door samenwerking tussen bedrijven en tussen bedrijven en overheden gericht op het verminderen van grondstofgebruik en milieubelasting, efficiënt ruimtegebruik en verbetering van het bedrijfseconomisch resultaat. In de beheerfase van bedrijventerreinen kunnen projectmatige activiteiten worden uitgevoerd die de duurzame kwaliteit van het bedrijventerrein verder versterken. Concrete projecten op dit gebied betreffen onder meer energie- en warmte-uitwisseling, gezamenlijke inkoop van diensten, gezamenlijke afvalverwijdering, versterken van de ruimtelijke kwaliteit, efficiënt ruimtegebruik en vervoersmanagement.

Externe veiligheid

Binnen gemeenten en provincies is en wordt geïnventariseerd welke risicovolle bedrijven in relatie tot (beperkt) kwetsbare objecten aanwezig zijn, dan wel op grond van de geldende bestemmingsplannen aanwezig mogen zijn en in welke situaties de gestelde normen worden overschreden. In geval van overschrijding van de grenswaarden dient te worden nagegaan welke maatregelen kunnen worden getroffen om het risico te verminderen, dan wel dient te worden overwogen om het risicovolle bedrijf, dan wel het (beperkt) kwetsbare object binnen de gestelde termijn te saneren.

Met de uitkomsten van de inventarisatie in de hand zullen (her)inrichtingsplannen voortdurend tegen het licht moeten worden gehouden op hun haalbaarheid ten opzichte van de risico's en de mogelijkheden tot het verminderen van risico's.

Overzicht knooppunten



Knooppunten:

1. Stadshart
2. Kust
3. Larserknoop/Vliegveld
4. Flevokust

Verder wordt het vestigingsbeleid van bedrijven standaard getoetst aan de normen zoals die opgenomen zijn in VNG brochure 'Bedrijven en Milieuzonering'. Daarin zijn voor elk type bedrijvigheid indicatieve afstandsnormen ten opzichte van milieugevoelige bestemmingen opgenomen, die onder meer betrekking hebben op de gevaarsaspecten van bedrijven.

4.9 Knooppunten

In het stedelijk netwerk van Lelystad zijn vier knooppunten te onderscheiden. Deze knooppunten zijn verschillend van aard. Sommige knooppunten hebben met name een werkfunctie, andere knooppunten hebben een meer gecombineerde werk- en woonfunctie, met de daarbij horende voorzieningen.

In het gewenste ruimtelijk structuurbeeld ontwikkelen deze knooppunten zich verder. De hier genoemde knooppunten hebben zowel een functie op stadsniveau als regionaal, landsdelig en nationaal niveau.

De knooppunten zijn goed bereikbaar met zoveel mogelijk vervoersvormen. De knooppunten zijn hoogdynamische en intensieve gebieden. Op de volgende pagina's wordt het Structuurbeeld van de vier knooppunten beschreven.

Duurzaamheid

Op de knooppunten wordt een dynamisch en intensieve werk- en leefomgeving gerealiseerd. De intensivering biedt kansen voor duurzaamheid. Ten eerste is hierbij de aanleg van een snelle en adequate openbaarvervoerverbinding te noemen. Intensief gebruikte plekken zijn gemakkelijker van adequaat openbaar vervoer te voorzien dan extensieve gebieden. Ook op energie- en watergebied bestaan kansen voor samenwerking op het gebied van warmte en elektriciteitslevering en watergebruik (grijs water, blauw water). De ontwikkeling van het knooppunt Flevokust biedt mogelijkheden om het vervoer meer over water en over rail te laten plaatsvinden. Dit is een duurzame ontwikkeling. Ook worden hiermee mogelijk milieuhinderlijke activiteiten buiten de stad geplaatst hetgeen de leefbaarheid in de stad ten goede komt.








Samengevat kunnen de volgende kansen voor duurzaamheid, per knooppunt, worden benoemd:

- Stadshart: op het gebied van energie en verkeer & vervoer.
- Kust: op het gebied van kwaliteit en compleetheit van de stad.
- Larserknoop: op het gebied van energie en duurzame bedrijven.
- Flevokust: op het gebied van multimodaliteit, verkeer & vervoer en het beperken van hinder elders.

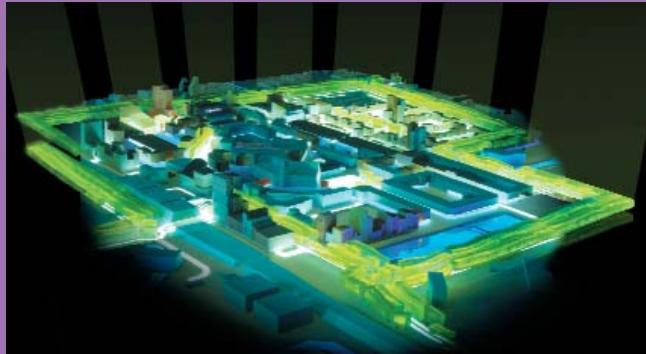
Bij de ontwikkeling van knooppunten dienen de kansen van duurzame ontwikkeling expliciet meegenomen te worden in de projectvoering. Dit is de beste garantie dat de kansen ook daadwerkelijk worden benut.

Knooppunt Stadshart



-  bestaand woongebied
-  stadshart/campus/kust
-  toekomstig stadshart/campus/kust
-  toekomstig knooppunt
-  natuurlijk/stedelijk groen
-  indicatieve locatie overstappunt (parkeren)
-  bestaand station

Masterplan Stadshart



Knooppunt Stadshart

Het knooppunt Stadshart is het gebied binnen de Groene Carré (binnenring), inclusief Schouw-Oost, de Campuszone en de strook aan de westzijde van de spoorlijn waar onder andere de provincie en de rechtbank gevestigd zijn.

Identiteit

Het Stadshart is het belangrijkste voorzieningencentrum van Lelystad. Het Stadshart omvat het belangrijkste winkelaanbod van kwalitatieve, niet dagelijkse voorzieningen, culturele voorzieningen, zakelijke en niet zakelijke dienstverlening (zoals bestuursfuncties) en de bij deze functies behorende horecavoorzieningen. Ook wat betreft stedelijk wonen en/of centrumwonen is het Stadshart de belangrijkste plek.

Het Stadshart is hiermee het stedelijk hart van Lelystad. Daarnaast heeft het een functie voor de regio als het gaat om voorzieningen en dienstverlening. Het station is mede bepalend voor de identiteit van het Stadshart. Het station zorgt voor de nodige dynamiek, als overstappunt binnen de stad tussen de verschillende knooppunten, maar ook als attractiepunt voor de vestiging van verschillende functies. De realisatie van de Hanzelijn verbetert het vestigingsklimaat voor dienstverlening. Kernwoorden bij het ontwikkelingsbeeld van het Stadshart zijn: middelpunt van Lelystad, levendig, aantrekkelijk, veilig.

Structuurbeeld 2015

Het Stadshart wordt ontwikkeld conform het Masterplan Stadshart. Dit betekent dat in totaal 600 woningen worden ontwikkeld, 40.000 m² b.v.o. kantoorruimte, 49.000 m² b.v.o. detailhandel en voorzieningen en 8.700 m² horeca/leisure. De 'stedelijke leisure' die in het Stadshart een plek vindt betreft onder andere een bioscoop, theater, games-centres, snooker, dancing et cetera.

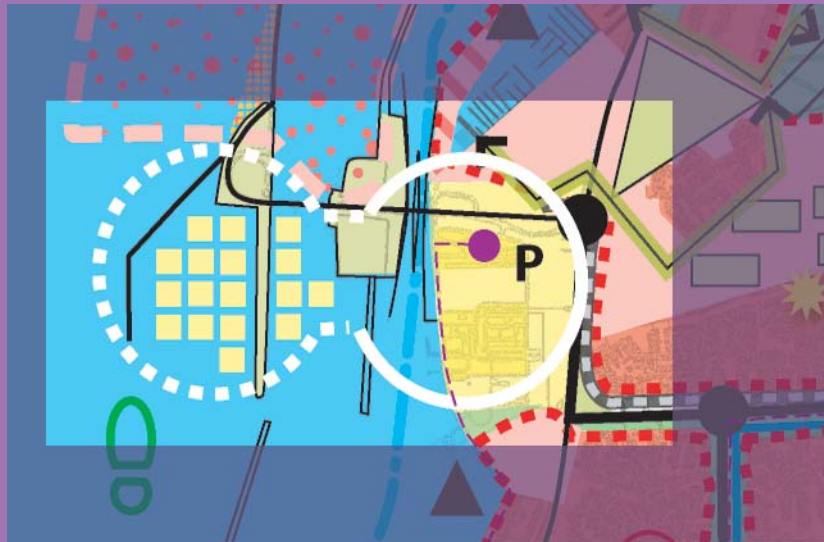
Voor het gebied Schouw-Oost dat in de invloedssfeer van het Stadshart ligt, is sprake van de ontwikkeling van woningen, kantoorruimte (realisering nadat de kantoren in het Stadshart zijn gerealiseerd) en woon/zorgfuncties. Voor deze laatste functie gaat speciale aandacht uit naar ouderen en specifieke doelgroepen als gehandicapten, vanwege de nabijheid van de voorzieningen en het openbaar vervoer.

Het gebied waar de provincie en de rechtbank gevestigd zijn kan ook een rol spelen in de knooppuntontwikkeling van het Stadshart. Door het betrekken van dat gebied wordt ook het openbaar gebied onderdeel van het knooppunt. Dit kan een positieve impuls geven aan de samenhang, sociale veiligheid en oriëntatie binnen dat gebied.

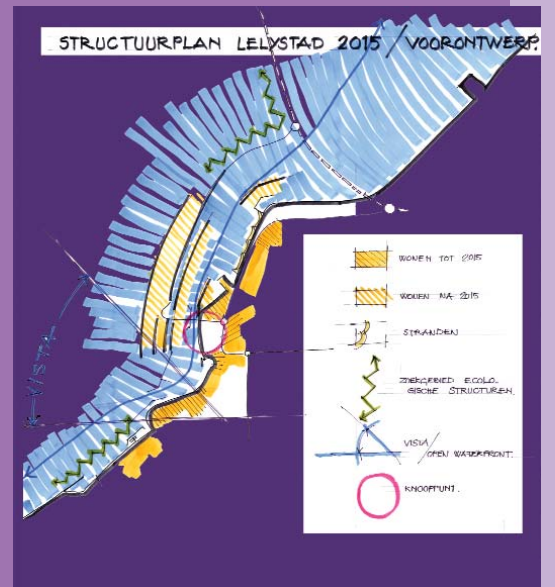
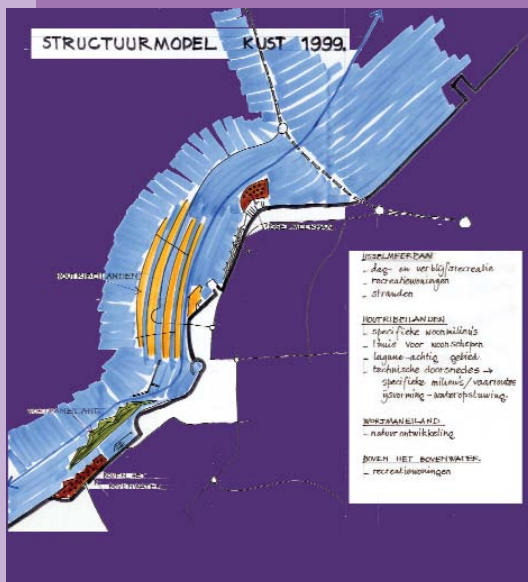
De Campuszone wordt op termijn ontwikkeld als een gemengd milieu in een groen, parkachtige omgeving. Kantoren en (sociaal maatschappelijke) voorzieningen, zoals bijvoorbeeld hoger onderwijs, kunnen in de Campuszone een plek vinden. Tevens kan de Campuszone ruimte bieden aan een clustering van de middelbare scholen die momenteel in het Kofschip (SGL), Stadshart (Arcus) en Campuszone (Rietlanden) zijn gelegen. Het Stadshart is op diverse manieren te bereiken. Vanuit de omliggende wooneilanden is het Stadshart goed te bereiken te voet of per fiets. Per auto is het Stadshart te bereiken vanaf de ring en de toegangswegen die naar het centrum leiden. Waar de toegangswegen de centrumring kruisen, dienen voldoende parkeermogelijkheden te bestaan. In de toekomst zijn mogelijk meer gebouwde parkeervoorzieningen nodig. Het Stadshart is vanaf de andere knooppunten goed bereikbaar met een snelle en adequate openbaarvervoerverbinding. Als opstapplaats voor het (H)OV zijn indicatief twee plekken aangeduid ten westen en oosten van het stadshart. Vanuit de rest van Lelystad functioneert het gebruikelijke openbaar vervoer.

Andere opgaven bij het Stadshart zijn het creëren van een aantrekkelijk winkelcircuit en het vergroten van het winkelaanbod (publiekstrekker). Bij het ontwikkelen van de Kustknoop en de Larserknoop zal de functie van het Stadshart een nuancering ondervinden. Bij de Larserknoop is bijvoorbeeld sprake van kantoorontwikkeling (zakelijke dienstverlening), bij de Kustknoop is er sprake van horeca-ontwikkeling. Ook in de toekomst zal het Stadshart voor de Lelystedelingen het centrum van de stad blijven, met een concentratie van stedelijke voorzieningen.

Bij de transformatie van de omliggende wooneilanden kan rekening gehouden worden met de nabijheid van het Stadshart door bijvoorbeeld in hogere dichtheden en meer voor de doelgroep ouderen te bouwen. In het Structuurplan is geen verdere verdichting van het Stadshart opgenomen: het programma in het Masterplan Stadshart is de grens.



-  bestaand woongebied
-  toekomstig woongebied
-  toekomstig woongebied (na 2015)
-  stadshart/campus/kust
-  toekomstig stadshart/campus/kust
-  toekomstig stadshart/campus/kust (na 2015)
-  toekomstig knooppunt
-  toekomstig knooppunt (na 2015)
-  natuurlijk/stedelijk groen



Kustknoop

De Kustknoop omvat het gebied nabij de aanlanding van de N302. Hiertoe behoort het Havenkwartier, het gebied rond Batavia-Stad. De Kustknoop maakt onderdeel uit van de totale *kustzone*.

De woongebieden Boeier, Punter en Galjoen worden, vanwege hun ligging in de invloedssfeer van de kust, meegenomen in de (ruimtelijke) visie op de kustzone.

Identiteit

De speerpunten van de totale kustzone zijn water en recreatie. Het water is een kernkwaliteit die fysiek aanwezig is en moet benut worden voor onder andere het uitzicht en de sfeer, maar ook voor recreatie- en woonmogelijkheden. De recreatie omvat allerlei vormen van recreatieve voorzieningen op met name regionaal en nationaal niveau. Hierbij is te denken aan dagrecreatie, attracties, musea en recreatief winkelen. Horeca maakt een essentieel onderdeel uit van het totaalprogramma aan de kust. Ook is te denken aan economische functies die gelieerd zijn aan water, watersport en recreatie. De kust is een fantastische woonlocatie voor bijzondere woonmilieus die een relatie hebben met de ligging aan of bij het water. Het ontwikkelen van de kust is belangrijk voor de ontwikkeling van de stad. De bestaande stad komt daadwerkelijk aan het water te liggen. De kust en de stad worden met elkaar verbonden en het stedelijk gebied van Lelystad wordt met een unieke woon- en verblijfsomgeving verrijkt. Dit is essentieel voor het bereiken van meer diversiteit en het vergroten van de aantrekkelijkheid van de stad.

De Kustknoop is de centrale plek in de kustzone, waar de intensiteit van functies, functiemenging en dynamiek hoog is. In het knooppunt worden de bovenstedelijke grootschalige recreatieve (toeristische) functies gesitueerd. De Kustknoop is zowel gericht op de Lelystedelingen, als op bezoekers uit de regio en de rest van Nederland.

Structuurbeeld 2015 - Kustknoop

Het Structuurbeeld voor 2015 omvat het realiseren van de eerste fase van de reeds opgestelde Kustvisie (Structuurmodel Kust). Dit omvat de tweede fase van Batavia-Stad en circa 7.000 m² horeca/leisure (hierbij is te denken aan een megadiscotheek, casino, hotel, hiswa te water, theaterschip, thermen-complex, educatief centrum, musea et cetera).

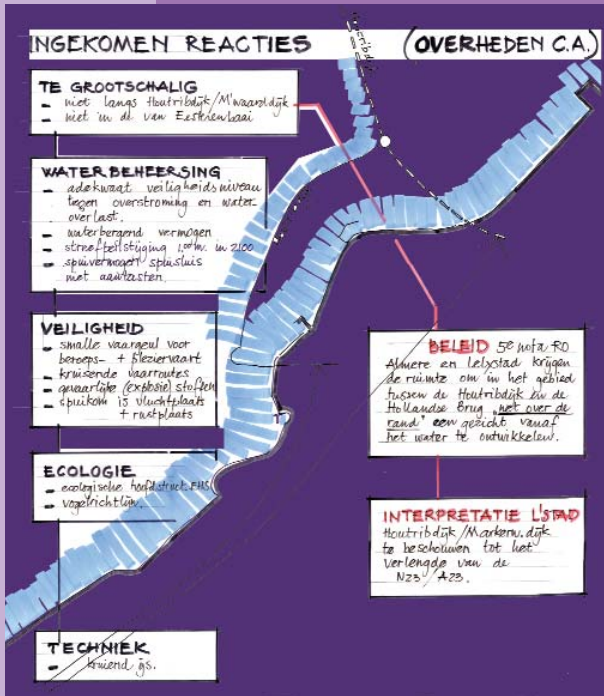
Daarnaast dient een centrale plek van de Kustknoop te worden vormgegeven. Dit betreft de halteplaats van de snelle openbaarvervoerverbinding die de knooppunten onderling verbind. Deze ligt aan de Markerwaarddijk en omvat tevens een centrale parkeergelegenheid. De centrale parkeergelegenheid, gelegen nabij Batavia-Stad, is niet alleen gerelateerd aan de openbaar vervoer verbinding, maar ook aan het bezoek aan de Kustknoop. In de toekomst kan gedacht worden aan een gebouwde voorziening.

De Kustknoop wordt ontwikkeld als een '24 uren'-gebied, niet alleen voor en na sluitingstijden, maar zeker ook met zomer- en winteractiviteiten. Als opgave geldt verder het uitbreiden en verder ontwikkelen van dag- en verblijfsrecreatieve functies, inclusief het optimaliseren van waterrecreatie, zoals een strandsportcentrum, jachthavens, et cetera. De Kustknoop kan tevens ruimte bieden voor de vestiging van overdekte podiumactiviteiten van enige omvang of kan (tijdelijke) ruimte bieden voor grootschalige muziekevenementen, indien deze zich aandienen in Lelystad. Ook het vergroten van de werkgelegenheid in de recreatieve en toeristische sector en in havengebonden activiteiten is onderdeel van de opgave. Te denken valt aan economische functies die gelieerd zijn aan water, watersport en recreatie: winkels, zeilmakerij, (boten)makelaardij en dergelijke. Onderhoud en reparatie van boten en aanverwante activiteiten kunnen een plek vinden buiten het knooppunt, in het noorden van de kustzone.

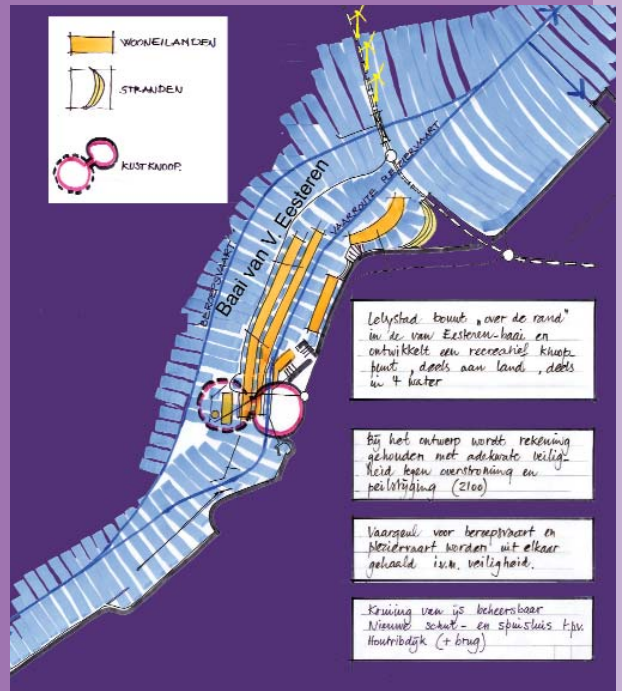
In de periode tot 2015 zijn ook de planologische voorbereidingen ten aanzien van de doortrekking van de N23/A23 aan de orde. De doortrekking van de N23/A23 omvat de aantakking van de N302 op de N307. Bij het doortrekken van de N23/A23 wordt rekening gehouden met de voorwaarden die gesteld worden vanuit de hoofdvaarroute. Hiermee wordt een verdere kustontwikkeling voor de periode daarna mogelijk gemaakt (baai van Van Eesteren, aanleg wooneilanden).

Kustzone

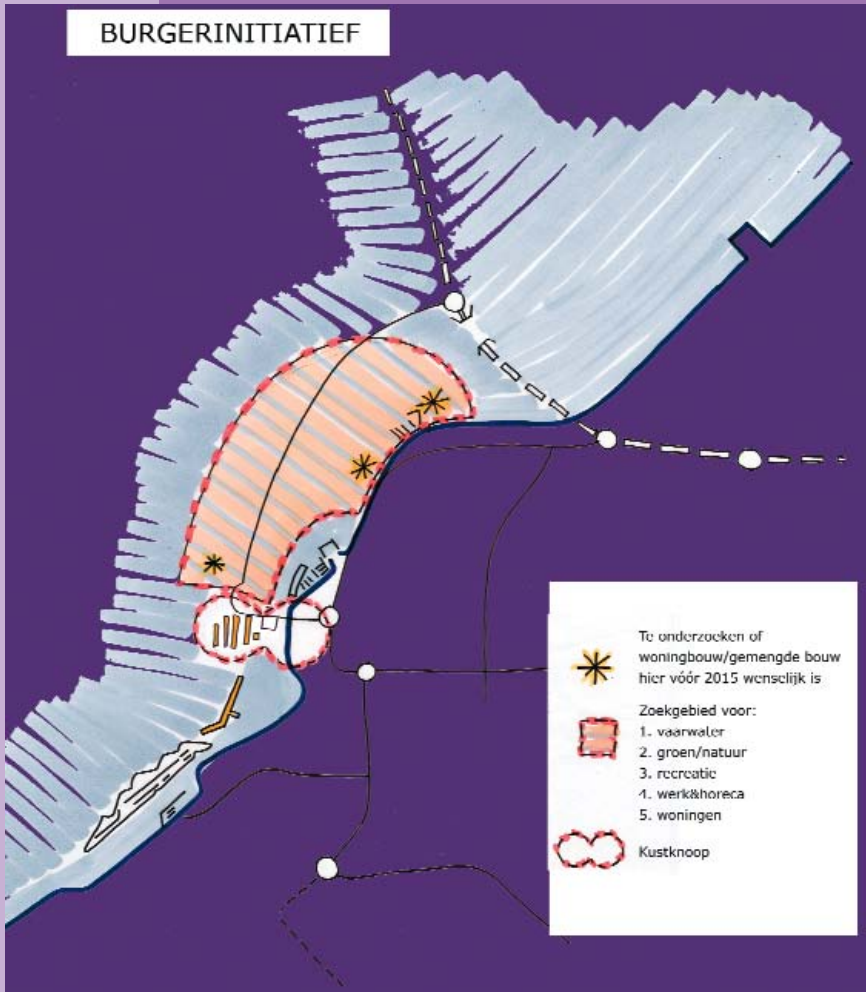
In de periode tot 2015 wordt voor het hele kustgebied een geactualiseerde kaderstellende visie ontworpen. Hierin wordt een scala aan functies in samenhang ondergebracht langs de kustlijn. Het gaat hierbij om natuur, wonen, werken, vaargebied en infrastructuur. De samenhang tussen de verschillende projecten is van groot belang, niet alleen programmatisch, maar ook ruimtelijk. De kustzone moet integraal een goed functionerend gebied zijn, waarin het knooppunt zijn eigen dominante plek heeft. Onderdeel van deze visie zijn de wooneilanden. Tot 2015 wordt een begin gemaakt met kleinschalig buitendijks bouwen. Dit is in de eerste plaats de bouwlocatie Meerdijkhaven.



Kustontwikkeling na 2015 (studie)



Kustontwikkeling burgerinitiatief



Op voorstel van de indieners van het Burgerinitiatief Visievorming Baai van Van Eesteren is besloten in deze baai een zoekgebied op te nemen, zoals aangegeven op de plankaart. In dit gebied wordt gezocht naar een aantal functies zoals vaargebied, natuur, recreatie, verkeersafwikkeling, werk en woningbouw. In een werkgroep visievorming Baai van Van Eesteren wordt uitgewerkt wat waar precies gaat plaatsvinden in het zoekgebied. De initiatiefnemers van het Burgerinitiatief, bewoners en andere betrokkenen worden bij de uitwerking van de visievorming over de baai van Van Eesteren betrokken. De veiligheid van Parkhaven mag door de planvorming op geen enkele wijze verslechteren. Het aantal buitendijkse woningen dat in de planperiode wordt gerealiseerd, zal afhankelijk zijn van onderzoek. Voor woningbouwprojecten met grondgebonden woningen en beperkte gestapelde bouw worden diverse locaties serieus onderzocht, waarbij op voorhand niet is uitgesloten dat voor elk van de te onderzoeken locaties, woningbouw niet de meest gewenste bestemming is en handhaving van de huidige bestemming voor elk van die locaties een serieuze optie is. Evenmin is op voorhand uitgesloten dat uiteindelijk na zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen op enige locatie tussen Flevo Marina en Parkhaven uiteindelijk woningbouw een meer gewenste bestemming is dan handhaving van de huidige bestemming, één en ander naar bevindingen van het onderzoek.

Tevens is het begin van de ontwikkeling van de Vista aan de orde. Centraal in het idee van de Vista is de westelijke oriëntatie van het stedelijk gebied van het stadslichaam, met als eindpunt het uitzicht over het Markermeer. In de inrichting van het gebied kan de Vista worden vormgegeven in de situering van de bouwblokken, het benadrukken van vaarten naar het westen, het creëren van zichtlijnen en het vergroten van het wateroppervlak. Het realiseren van de Vista en de aanpalende projecten zal een gefaseerde uitvoering kennen, die gestart wordt in de periode tot 2015.

Streefbeeld na 2015

In de periode na 2015 wordt de Kustknoop verder vormgegeven. Dit betreft een verdere intensivering van de recreatieve voorzieningen. Het gebied rond de Markermeerdijk en rond de Houtribsluizen kan worden benut voor verdere ontwikkelingen. In deze periode zal de ontwikkeling van de Vista verdere uitwerking krijgen. Zo mogelijk wordt Noordersluis, door verplaatsing van enkele grote bedrijven naar de Flevokust, getransformeerd naar een woon-werk-eiland. Deze ontwikkeling geeft tevens een meerwaarde aan de Vista.

Als suggestie voor natuurontwikkeling is het Wortmaneiland gepland. Het eiland ontstaat door de strekdam, nabij het Wortmangemaal, te verbreden.

2005

De raad van de gemeente Lelystad,

Op voorstel van de indieners van het Burgerinitiatief Baai van Van Eesteren onbebouwd d.d. 30 november 2004, met aanvullingen d.d. 5 januari en 25 januari 2005 (hierna te noemen: het burgerinitiatief);

Overwegende dat tijdens de behandeling van het burgerinitiatief in de commissie ruimte op 26 januari 2005 door de initiatiefnemers is aangegeven dat naar aanleiding van de gevoerde gesprekken met de werkgroep Terbach en wethouder Van der Zwan nu kan worden volstaan met besluitvorming over de tweede aanvulling van het burgerinitiatief d.d. 25 januari 2005;

Gehoord de toezegging van de initiatiefnemers van het burgerinitiatief om de titel van het burgerinitiatief te wijzigen in "Visievorming Baai van Van Eesteren";

Gehoord de toezegging van het college tijdens de behandeling van het burgerinitiatief in de commissie ruimte d.d. 26 januari 2005, dat de bereidheid bestaat om de essentie van de tekst van de tweede aanvulling van het burgerinitiatief d.d. 25 januari integraal op te nemen in het ontwerp structuurplan 2015, alsmede de daarmee strijdige passages in de tekst en de plankaart aan te passen;

BESLUIT

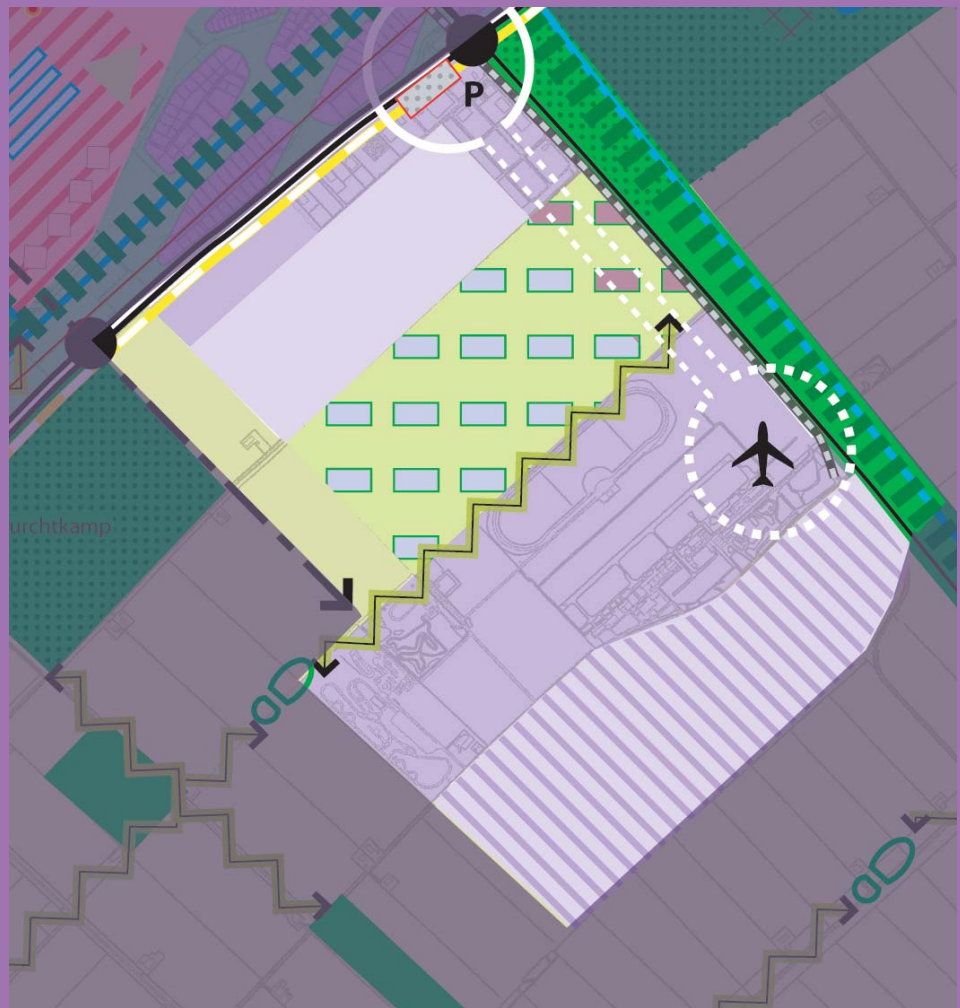
- in te stemmen met de essentie van de tekst van de tweede aanvulling op het burgerinitiatief d.d. 25 januari 2005, te weten:

 - de initiatiefnemers worden betrokken bij de uitwerking van de visievorming over de Baai van Van Eesteren;
 - de veiligheid van Parkhaven mag door de planvorming op geen enkele wijze verslechteren;
 - het aantal buitendijkse woningen dat in de planperiode wordt gerealiseerd, zal afhankelijk zijn van onderzoek;
 - het onderscheid tussen zoekgebied 1 en 2 verdwijnt en er komt een nieuw zoekgebied met een ander karakter, dat veel groter is dan het huidige zoekgebied 1 en 2 bij elkaar, zoals aangegeven op de als bijlage opgenomen kaart;
 - in het nieuwe zoekgebied wordt gezocht naar een aantal functies zoals vaargebied, natuur, recreatie, verkeersafwikkeling, werk en woningbouw;
 - in een werkgroep visievorming Baai van Van Eesteren wordt uitgewerkt wat waar precies gaat plaatsvinden in het zoekgebied;
 - bewoners en andere belanghebbende worden bij de visievorming betrokken;
 - voor woningbouwprojecten met grondgebonden woningen en beperkte gestapelde bouw worden diverse locaties serieus onderzocht, waarbij op voorhand niet is uitgesloten dat voor elk van de te onderzoeken locaties woningbouw niet de meest gewenste bestemming is en handhaving van de huidige bestemming voor elk van die locaties een serieuze optie is;
 - evenmin is op voorhand uitgesloten dat uiteindelijk na zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen op enige locatie tussen Flevo Marina en Parkhaven uiteindelijk woningbouw een meer gewenste bestemming is dan handhaving van de huidige bestemming, één en ander naar bevindingen van het onderzoek.
- het college op te dragen het ontwerp structuurplan 2015 en het betreffende raadsvoorstel zodanig te wijzigen dat de onder 1 aangegeven essentie van de tweede aanvulling op het burgerinitiatief d.d. 25 januari 2005 daarin integraal wordt opgenomen.

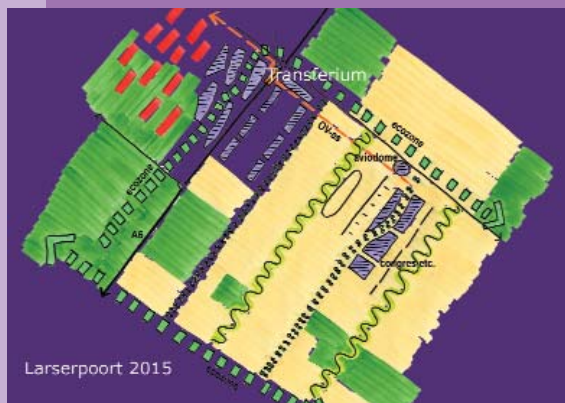
Lelystad, 10 februari 2005.

De raad van de gemeente Lelystad.

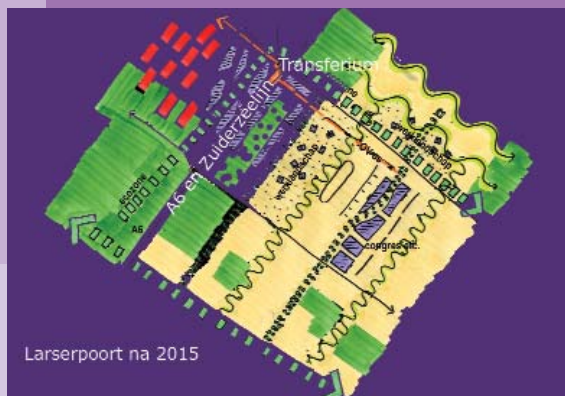
Larserknoop/Vliegveld (studie)



Larserknoop/Vliegveld 2015 (studie)



Larserknoop/Vliegveld na 2015 (studie)



Varianten voor de halte van de Zuiderzeelijn na 2015

De ontwikkeling kan op verschillende manieren worden opgevangen. Besluitvorming zal aan de orde zijn bij de op te stellen inrichtingsvisie. Centraal is de situering van de halte van de Zuiderzeelijn. De halte kan globaal in de zone tussen de A6 en het vliegveld worden gesitueerd. In de schematische uitwerking, die hier als voorbeeld is toegevoegd, is de halte nabij de Larserweg gesitueerd. De Larserweg blijft een belangrijke ontsluitingsweg. Het hart van de Larserknoop ligt nabij de A6/Larserweg. De bundeling van A6, snelle openbaarvervoerverbinding, vliegveld en Zuiderzeelijn vindt plaats tussen een toekomstige afrit Lelystad-Zuid en het vliegveld. Verschillende uitwerkingen bieden specifieke mogelijkheden. In de definitieve inrichtingsvisie zal dit nader uitgewerkt moeten worden.

Larserknoop/vliegveld

De Larserknoop betreft de locatie van de huidige Larserpoort inclusief het vliegveld. De opgave betreft vooral het realiseren van een knooppunt, dit betreft in eerste instantie een deel van het totale bedrijventerrein Larserpoort.

Identiteit

De Larserknoop vormt een belangrijk economisch knooppunt van Lelystad. De verknoping van de A6, het vliegveld en de toekomstige Zuiderzeelijn resulteert in een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven die een belangrijke economische functie kunnen hebben voor Lelystad. Hierbij is te denken aan vliegveld georiënteerde bedrijven en hoogwaardige bedrijvigheid. Behalve deze economische functies zijn ook natuur en milieu belangrijk. Opgaven hierbij zijn het inpassen van de infrastructuur, het creëren van een landschappelijk raamwerk en het maken van ecologische verbindingen.

Structuurbeeld 2015

In de periode tot 2015 zal het vliegveld worden ontwikkeld als business airport. Dit betekent het verlengen van de start- en landingsbaan en het realiseren van een parallelbaan voor recreatief vliegverkeer. Een nieuwe hal is inmiddels in gebruik genomen, en het Aviodrome (luchtvaartmuseum) is geopend. Tevens kunnen lawaaiproducerende vormen van leisure (testcentra, motorcross et cetera) een plek krijgen nabij het vliegveld. Voor het bedrijventerrein Larserpoort zal een volgende fase worden gerealiseerd. De ontwikkeling van vliegveldgeoriënteerde bedrijvigheid en congresfunctie is sterk afhankelijk van de ontwikkeling van de business airport. In het streefbeeld voor de periode na 2015 wordt hierop ingegaan.

Onzeker is wanneer de realisatie van de Zuiderzeelijn aan de orde zal zijn. Deze wordt beschouwd in de uitwerking voor de periode na 2015. Er wordt rekening gehouden met een gebundelde ligging met de A6. Het centrum van de Larserknoop tot 2015 ligt aan de Larserweg, nabij de A6. De opgave is om hier een overstappunt op de snelle en adequate openbaarvervoerverbinding te maken om zodoende de knooppunten onderling te verbinden. De autoverbinding van de Larserknoop met het Stadshart geschiedt over de hoofdwegenstructuur (Larserdreef).

Een keuze voor de ligging van de Zuiderzeelijn evenwijdig aan de A6 meer richting het vliegveld, met een haltering gecombineerd met een stationsgebouw zal, als alternatief in de overwegingen moeten worden betrokken.

In de periode tot 2015 zal een inrichtingsvisie op de Larserknoop moeten worden opgesteld. Hierbij zijn tevens de ecologische verbindingen tussen de Oostvaardersplassen en het Natuurpark en langs de Knardijk en de Larserweg van belang. Tezamen met een aantal nog aan te leggen groene (ecologische) corridors en stapstenen is het mogelijk om het gebied Larserknoop/vliegveld in te bedden in een aantal 'groene kamers' in het landschap.

Streefbeeld na 2015

Voor de periode na 2015 zal de Zuiderzeelijn en de verdere ontwikkeling van de business airport een impuls geven aan de Larserknoop. Binnen het hierboven geschetste raamwerk kan de ontwikkeling verder gestalte krijgen, waarbij kwaliteiten als zichtlocaties en werklandschappen (bedrijfsgebouwen gesitueerd in het groene, ecologische raamwerk) tot de mogelijkheden behoren. Met het doortrekken van de zuidelijke aansluiting op de A6, richting vliegveld, is de bereikbaarheid voor de verschillende functies in dit gebied gewaarborgd. Vanwege de gunstige ligging van Lelystad ten opzichte van de Deltametropool is een congres- en expositiefunctie, gekoppeld aan de Zuiderzeelijn en het vliegveld dan zeker een realistische optie.

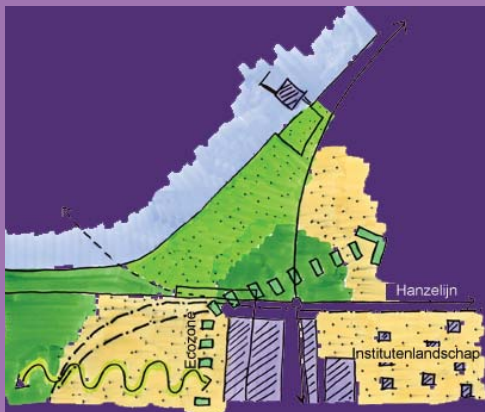
Archeologie

Bij de ontwikkeling van de Larserknoop zal rekening gehouden worden met de mogelijke archeologische waarden die hier aanwezig kunnen zijn. De indicatieve aanduidingen zullen onderzocht moeten worden en de resultaten moeten terugkomen in de inrichtingsvisie voor de Larserknoop.

Knooppunt Flevokust



Flevokust 2015 (studie)



Flevokust na 2015 (studie)



Knooppunt Flevokust

Het knooppunt Flevokust bevindt zich in de driehoek Houtribweg-A6-IJsselmeerdijk (ten zuiden van de Flevocentrale).

Identiteit

Het knooppunt Flevokust omvat een multimodaal overslagcentrum met bijbehorende bedrijvigheid. Het economische knooppunt is gerelateerd aan de modaliteiten water, spoor en weg. Voor economische activiteiten die specifiek gelieerd zijn aan deze modaliteiten, biedt Flevokust ruimte voor bedrijfsmatige ontwikkeling.

Structuurbeeld 2015

Gedurende de periode tot 2015 zal met alle kracht worden ingezet op het tot stand brengen (planologische voorbereidingen) van de aanleg van de N23/A23, waarmee de verbinding van Lelystad, respectievelijk Flevoland met Noord Holland veel effectiever zal worden.

Na 2015 zal deze verbinding worden aangelegd, waarmee ook de aanleg van een overslagcentrum (container terminal) op een kruispunt van regionale verbindingen over de weg, het spoor (Hanzelijn) en het water een feit kan worden.

Een punt van nadere uitwerking is hierbij de koppeling die mogelijk is tussen de doortrekking van N23/A23 en de ontwikkeling van het overslagterminal. Het is mogelijk dat beide ontwikkelingen elkaar kunnen versterken. In plaats van het tot stand brengen van buitengaats gelegen overslageiland is het de moeite waard om te onderzoeken of een binnenlands gelegen havenbekken mogelijk is. Hiermee worden de verschillende transportsoorten beter verknoopt. Bovendien kan de waterberging, die als gevolg van de haven ontstaat, mogelijk een rol spelen als compensatie van derving van wateroppervlak als gevolg van het buitendijks bouwen in de Kustknoop.

In de zuidwestelijke hoek van de Flevokust is een reservering opgenomen voor een baggerdepot. In de periode tot 2015 kan het gebied tevens ruimte bieden aan functies en/of activiteiten met een tijdelijke aard, zodat de ontwikkelingsmogelijkheden van de Flevokust na 2015 niet beperkt worden. Hiervoor dienen nadere criteria te worden ontwikkeld.

Bij de inrichting van de locatie dienen de ecologische waarden van onder andere het Visvijverbos en het Houtribbos in stand gehouden te worden.

Streefbeeld na 2015

In de periode na 2015 is de verdere ontwikkeling van de Flevokust aan de orde.

Na de doortrekking van de N23/A23, de realisering van de Hanzelijn en Zuiderzeelijn ontstaan veel ontwikkelingsmogelijkheden. Zo zijn er bijvoorbeeld kansen voor het realiseren van zowel een multimodaal knooppunt voor transport, logistiek en overslag, als voor een binnendijks gelegen havenbekken. Flevokust zal dan wellicht ook ruimte kunnen bieden voor industriële bedrijven of voor grootschalige recreatieve projecten. Ook kan gedacht worden aan een mogelijke functie van de Flevokust in relatie met de ontwikkeling van het vliegveld tot business airport (douanefaciliteiten in combinatie met vliegveld).

Op de Structuurplankaart wordt uitgegaan van bedrijvigheid, maar op provinciaal niveau is nog niet duidelijk waar het logistieke zwaartepunt van Flevoland komt, zodat voor Flevokust meerdere opties aanwezig zijn. Daarom zullen de activiteiten die daar vóór 2015 worden ontwikkeld vooral van tijdelijke aard dienen te zijn. Momenteel wordt een Plan van Aanpak Klimaatbeleid opgesteld, waarin de ambitie is neergelegd om het percentage duurzaam opgewekte energie te vergroten naar 80%. De bijdragen van zonne-energie en energie uit biomassa zijn naar verhouding gering, zodat het overgrote deel van de score wordt bepaald door het aandeel windenergie. Om de 80% te halen is dan ook een toename van de capaciteit voor windenergie noodzakelijk. Berekend is dat hiervoor nog ca. 80 tot 85 MW moet worden bijgeplaatst. Op dit moment lopen er nog aanvragen voor 20 MW waarvan wordt verwacht dat ze kunnen worden gerealiseerd. Daarna is er vrijwel geen structurele landlocatie meer beschikbaar. De tijdelijke locatie Flevokust is afgefallen omdat het te grote beperkingen oplegt aan het beoogde gebruik van het terrein. Door opschaling van bestaande locaties, met name in Lelystad Noord, kan op termijn nog ca. 15 MW worden toegevoegd. De resterende 45-50 MW kan dus in feite alleen in het water worden gerealiseerd. Uit landschappelijk oogpunt is de Markerwaarddijk daarvoor de meest geschikte optie. Afhankelijk van het vermogen van de turbines gaat het daarbij om 15 tot 25 windmolens. Als indicatieve uitwerking is een schets opgenomen van een toekomstige inrichting van Flevokust.

Stadsrand Oost



Stadsrand Zuid



4.10 Stadsranden

Onder de stadsrand wordt verstaan het gedeelte van de stad op het grensvlak van stad en buitengebied. Een stadsrand bevat wel stedelijke functies, maar functioneert niet zelfstandig. Voor de dagelijkse voorzieningen maakt de stadsrand onderdeel uit van een wooneiland in de nabijheid. De bebouwingsdichtheid is in beginsel wat lager dan binnen de hoofdring en neemt nog verder af naarmate verder naar buiten wordt gegaan.

Duurzaamheid

Overwegingen vanuit een duurzame ontwikkeling hebben voor wat betreft de stadsranden betrekking op het creëren van een verantwoorde overloop van stedelijk gebied naar landelijk gebied. Ecologische verbindingen en landschappelijke structuren zijn hierbij van belang. Wat betreft het gebruiken van de stadsranden als uitloopgebied en het benutten van gebruiksmogelijkheden staat een zorgvuldige afstemming tussen gebruik en natuurwaarden centraal. Deze balans dient niet over te slaan in een aantasting van de ecologische structuur van Lelystad.

Stadsrand Noord

De Noordelijke stadsrand wordt vlak buiten de hoofdring gekenmerkt door de 'gewone' woonwijken (Boeier, Karveel, Kofschip, Zuiderzeewijk en Langezand) en de geleidelijke overgang naar het meer landelijke gebied (Golfresort, Golfpark, Noordzoom, Jagersveld en Groene Velden) en het Zuigerplasbos. De N23 is de noordelijke begrenzing van het gebied.

Identiteit

De noordelijke stadsrand kan gezien worden als een zogenaamd Mozaïeklandschap, met een zeer groene uitstraling, waarin bos, recreatie en bijzondere woonmilieus een plek krijgen. Als aanvulling op deze zeer groene identiteit zouden de potenties van de nabijheid van het IJsselmeergebied beter benut moeten worden, zodat de identiteit van de stadsrand recht doet aan de plek die het inneemt in de structuur van Lelystad.

Structuurbeeld 2015

De gebruiksmogelijkheden van het Zuigerplasbos als parkbos dienen vergroot te worden. Hiertoe kan de functie als stedelijk uitloopgebied (natuurlijk hoogwaardig bos c.q. parklandschap) vorm gegeven worden door contrast aan te brengen tussen gebruiksgroen en natuurwaarden. Er liggen veel potenties voor het ontwikkelen van een concentratie van 'groene recreatie' met onder andere dagrecreatie voor de Lelystedelingen (verbeteren speelmogelijkheden en fiets- en wandelpadenstructuur) en verblijfsrecreatie voor niet-Lelystedelingen (camping, bungalowpark in nabijheid van jachthaven aan kust).

De IJsselmeerdijk vormt een scherpe scheiding tussen de stadsrand en het buitendijs gelegen IJsselmeergebied. De invloed van het IJsselmeergebied kan vergroot worden door zichtlijnen te creëren naar het IJsselmeer toe. Op deze manier is de weidsheid en openheid van het IJsselmeer meer voelbaar in de noordelijke stadsrand.

De Noordzoom kan gezien worden als het overgangsgebied tussen de stad en het Zuigerplasbos, waar bescheiden extensieve bebouwing en een landgoed een plek krijgen. Flevo Golf Resort wordt ontwikkeld als een thematische woningbouwlocatie.

Speerpunten in dit gebied zijn onder andere het inzetten op particuliere kavels en het vergroten van het groengebruik.

De biologisch-dynamische landbouw, die reeds gevestigd is in de noordelijke stadsrand, zal gehandhaafd blijven. Rond 2015 kan worden bekeken of in de verdere toekomst (na 2015) het gebied zijn huidige functie kan behouden of dat de locatie vrijkomt als zoeklocatie voor nieuwe ontwikkelingen. Een en ander is afhankelijk van de levensvatbaarheid van deze functie, de toekomstige functie van Lelystad als biologisch-dynamisch centrum en de realisering van het BioScience Park en het Institutenlandschap (zie paragraaf 4.11).

Het blauwe buitengebied



Het groene buitengebied



Stadsrand Oost

De Oostelijke stadsrand is scherp begrensd door Binnenhavenweg, Oostranddreef en Lage Vaart aan de oostzijde en door de A6 aan de westzijde.

Identiteit

De oostelijke stadsrand wordt vormgegeven als de zogenaamde A6-zone. De rijksweg A6 vormt een scherpe scheidslijn tussen het stedelijk en landelijk gebied, maar kan tevens gezien worden als een etalage waarin Lelystad haar kwaliteiten toont aan de weggebruikers: aantrekkelijke woon-, werk- en groengebieden.

Structuurbeeld 2015

De in het groen gelegen (nieuwe) woongebieden Oostrandpark-Oost, Oostrandpark-Zuid en De Landerijen-Oost, dienen een suburbane uitstraling te hebben. Duurzaam bouwen heeft potenties op deze locaties, evenals het combineren van natuurontwikkeling en stedelijke ontwikkeling. Door het aanbrengen van accenten van bebouwing in de zone langs de A6 zijn deze woongebieden zichtbaar voor de snelweggebruikers.

Het Overijsselse Hout en Gelderse Hout hebben een functie als uitloopgebied voor bewoners van Lelystad, maar ook voor het vergroten van de natuur- en gebruikswaarden.

De groene wig die de stad inloopt tot aan het centrum kan verbeterd worden en nog meer een functie als stadspark krijgen, waar woon- en recreatieve functies geïntensiveerd kunnen worden. Een van de speerpunten is het verbeteren van de ecologische- en fietsverbindingen tussen de stad en het buitengebied.

Op het bedrijventerrein Oostervaart zal gestreefd worden naar gedifferentieerde kwaliteit. Met name de naar de rijksweg A6 gekeerde rand moet beeldkwaliteit hebben die past bij de etalagefunctie.

Stadsrand Zuid

De zuidelijke stadsrand vindt zijn scherpe begrenzing in de Knardijk en betreft Lelystad-Zuid en het Hollandse Hout.

Identiteit

De zuidelijke stadsrand is een stedelijk uitloopgebied met een belangrijke recreatieve functie. De stadsrand biedt tevens ruimte voor het toevoegen van andere functies (woon en recreatie/toerisme). De overgang van de stad naar het buitengebied betreft een geleidelijke overgang door de verweving van deze functies.

Structuurbeeld 2015

De banden met de stad dienen enerzijds aangehaald te worden door de ontwikkeling van het Hollandse Hout als uitloopgebied voor de te ontwikkelen Warande (gebruiksfunctie van het bos), anderzijds door de relatie met de Oostvaardersplassen te versterken. Denkbaar is om enkele functies aan het Hollandse Hout toe te voegen die het recreatief gebruik bevorderen en een uitnodiging vormen om de natuur verder in te trekken. Een gebied in het noordwesten van het Hollandse Hout kan daartoe ingericht worden voor recreatie en voor een aangrenzend gebied kan een bestemming met recreatieve bebouwing uitgewerkt worden.

De toekomstige realisering van een natuursteunpunt (voorlichtingscentrum) van Staatsbosbeheer in de Oostvaardersplassen, met naar verwachting een hoog aantal bezoekers, zal meegenomen moeten worden in de uitwerking van het Structuurbeeld.

Stadsrand West

De westelijke stadsrand betreft de kustzone.

Voor de uitwerking van het Structuurbeeld wordt daarom verwezen naar de uitwerking van de Kustzone in paragraaf 4.9.

Het Instituutlandschap (studie)



Oostvaardersplassen



4.11 Buitengebied

Op regionaal schaalniveau is vooral het IJsselmeer (inclusief de kusten) en het landschap in de polder van belang. Een opmerkelijk verschil is waar te nemen in de grillige kustlijn van het vasteland en de grootschalige strakke lijnen van de polders.

IJsselmeer en Markermeer

Kenmerken van het IJsselmeer- en Markermeergebied zijn de uitgestrektheid, de grote oeverlengte, de dijken, de buitendijkse waarden, de havensilhouetten en oriëntatiepunten. Het IJsselmeer is een landschappelijke eenheid: een openwatergebied waar rust en ruimte overheersen. Het IJsselmeer vormt een belangrijk tegenwicht voor de Randstad en andere stedelijke gebieden. Het IJsselmeer kan ook gezien worden als een multifunctioneel gebied, waarbij waterhuishouding, waterkwaliteit, recreatie en natuur de hoofdfuncties zijn. Het beleid voor het IJsselmeergebied bouwt vooral voort op de open horizon, de van nature aanwezige rijkdommen en cultuur. Het ecologisch functioneren van het IJsselmeergebied kan worden versterkt door ondiepe oeverzones verder te ontwikkelen. De dijk tussen Enkhuizen en Lelystad krijgt meerwaarde door natuurontwikkeling en de zoekgebieden langs de dijk (stapstenen en corridors), in samenhang met woningbouw in het water. De 'kale' dijk wordt als het ware getransformeerd naar een 'oprijlaan'. De groene eilanden begeleiden de dijk.

Polder

Het landschap van de polder heeft het karakter van een bewust vormgegeven gebied. Elke polder heeft wat betreft opbouw en functie een eigen gezicht: een eigen typerende verkaveling, stedelijk- en beplantingspatroon en karakteristieke elementen. Typerend voor de polder zijn de ruime maatvoering, de strakke functionele belijning en de ontwikkeling van stapstenen in het agrarische landschap. De landbouw is een belangrijke drager van het landschap, de cultuurhistorische waarden en de economie. Er bestaan mogelijkheden voor verdere schaalvergroting.

Duurzaamheid

Duurzame overwegingen hebben onder meer betrekking op het Markermeer en IJsselmeer als waardevol gebied. De weidsheid van het wateroppervlak is een waarde op zichzelf maar ook voor Lelystad. Ingrepen langs de kust en buitendijks zullen zorgvuldig worden uitgevoerd waarbij compensatie aan de orde zal zijn. Gestreefd wordt dat deze ingrepen leiden tot zowel winst op het gebied van landschap en ecologie als winst op het gebied van stedelijke ontwikkeling. Wat betreft het buitengebied is het verknopen van stadsecologie met de ecologie in het buitengebied van betekenis.

Structuurbeeld 2015

De verschillende kwaliteiten en karakteristieken van het buitengebied - zoals het specifieke karakter van de polder, de openheid van het landschap, de aanwezige archeologische en cultuurhistorische waarden - dienen behouden en zo mogelijk versterkt te worden.

De agrarische functie is vanaf de stichting een belangrijke pijler geweest onder de Lelystadse samenleving. Functies als bodem, water en natuur zijn sterk in ontwikkeling. Nu de agrarische functie onder druk komt te staan dient de vitale ontwikkeling van het buitengebied te worden veiliggesteld. Met respect voor de omgeving en met aandacht voor de effecten zal worden onderzocht welke functies en activiteiten in welke vorm en in welke mate in het landelijk gebied kunnen worden toegestaan en welke juist niet. Gestreefd wordt naar een duurzame ontwikkeling, waarbij verschillende functies in onderlinge samenhang zo goed mogelijk tot ontplooiing kunnen komen, maar waarbij wel een duidelijke scheiding tussen natuur- en agrarische functies gewaarborgd blijft. Bij de uitwerking van het Structuurplan worden toekomstige ontwikkelingen in het buitengebied afgestemd met het oorspronkelijke landschapsonwerp voor Oostelijk Flevoland. De agrarische functie handhaven en in stand houden van duurzame en concurrerende landbouw. Maar ook andere functies kunnen voor een aanvulling van het inkomen van agrariërs zorgen, zoals vormen van agri-toerisme (zuivelboerderij, boerencamping et cetera). De in het buitengebied aanwezige ecologische verbindingen kunnen versterkt worden door het invullen van de ecologische (hoofd)structuur met milieuvriendelijke oevers, het aanleggen van passages en het opheffen van barrières voor dieren. De gewenste natuurwaarden dienen gerealiseerd, vergroot en duurzaam in stand gehouden te worden. Het aanleggen van verbindingen tussen de verschillende bos- en natuurgebieden kan hieraan een bijdrage leveren. Zo ook het voeren van integraal waterbeleid (terugdringen van verdroging, bufferbeleid, peilbeheer, grondwateronttrekkingen, reserveren grondwatervoorraden, ruimte voor water).

Stadsrand Noord



Stadsrand Noordwest



Stadsrand Noord



Zones in het buitengebied

Het buitengebied is niet als één gebied te beschouwen maar bestaat uit verschillende zones/stroken die hieronder nader toegelicht worden.

Gebied boven de N23 (open landschap)

De openheid van dit gebied handhaven en bij eventuele ontwikkelingen rekening houden met archeologische waarden. In dit gebied is tevens de toekomstige locatie Flevokust gelegen. Zie paragraaf 4.9 voor de uitwerking van dit knooppunt.

BioScience Park + Institutenlandschap (half-open landschap)

Het BioScience Park uitwerken als onderdeel van het Institutenlandschap. Te denken valt aan het verder ontwikkelen van de kennisinstellingen, gerelateerd aan de functie van het buitengebied met een identiteit van technologisch hoogwaardige bedrijvigheid. Het biologische cluster heeft de potentie om bedrijven aan te trekken op het gebied van verwerking en distributie van biologische producten. Maar ook op het gebied van farmaceutische industrie en aanverwante zakelijke dienstverlening.

Het Institutenlandschap is een raamwerk, waarbinnen extensieve en agrarisch gelleerde instituten een plek kunnen vinden. Dit raamwerk kan getypeerd worden als grote groene eilanden in een open ruimte, die zich in samenhang kunnen ontwikkelen en zich tot landgoederen kunnen vormen met een herkenbare rand waarbinnen ruimte is voor ontwikkelingen. De zone (gelegen tussen Lelystad en Dronten) kan als volgt invulling krijgen (respectievelijk van Lelystad naar Dronten):

- Instituten voor landbouwonderzoek (gericht op de wereld);
- Onderwijsinstellingen;
- Grootschalige akkerbouw (gericht op productie);
- Kleinschalige initiatieven in relatie met Dronten.

De mogelijkheden die het institutenlandschap kan bieden voor waterberging dienen verkend te worden. Ook kan het gebied een recreatieve functie vervullen, de fiets- en wandelroutes tussen de stad en groengebieden in de nabijheid dienen hiertoe verbeterd te worden.

Poldergebied rondom Lage Vaart (open landschap)

De openheid van dit gebied handhaven. Het ontwikkelen van een 'Vista over de polder' (als tegenhanger van de Vista over het Markermeer) kan hier een invulling voor bieden.

Natuurpark en Larserbos (gesloten landschap)

Het Natuurpark handhaven in de huidige opzet. Het Larserbos, als multifunctioneel bos verder ontwikkelen, door het scheppen van voorwaarden voor instandhouding en verdere stimulering van de toeristisch-recreatieve ontwikkeling (toevoeging van verblijfsrecreatie).

Locatie Larserpoort/vliegveld (half open landschap)

Het ontwikkelen van een ontwikkelingsvisie op basis van ecologie, economie en archeologie (zie bij onderdeel 'Larserknoop/vliegveld'). In het Knarbos handhaven van de huidige waardevolle kwaliteiten (archeologie en ecologie). De Burchtkamp, als waardevol natuurgebied (onderdeel van de ecologische hoofdstructuur), handhaven.

Hollandse Hout en Oostvaardersplassen (gesloten landschap)

Vanaf het moment dat wooneiland Warande ontwikkeld wordt kan, met instandhouding van de huidige kwaliteiten van dit grootschalige bos- en natuurgebied, het Hollandse Hout worden ontwikkeld als uitloopgebied met een recreatieve functie.

De toekomstige realisering van een natuuractiviteitencentrum van Staatsbosbeheer nabij de Knardijk in de Oostvaardersplassen, met naar verwachting een hoog aantal bezoekers, zal meegenomen moeten worden in de uitwerking van het Structuurbeeld.

HOOFDSTUK 5

Uitvoeringsstrategie



5 UITVOERINGSSTRATEGIE

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de uitvoering van het Structuurplan Lelystad. Eerst wordt deze opgave ingekaderd, vervolgens worden de sleutelprojecten van het Structuurplan beschreven en de doorwerking van het Structuurplan in andere projecten en beleidsopgaven. Het hoofdstuk sluit af met enige noties over fasering en haalbaarheid.

5.1 Inkadering opgave

De opgave in dit Structuurplan staat niet op zichzelf. Voor een deel komt deze opgave voort uit bestaande projecten en eerdere initiatieven in Lelystad. Er wordt immers al hard gewerkt om de stad verder te verbeteren en om aan nieuwe ruimtevragen te voldoen.

Het Structuurplan bevestigt voor een deel de bestaande verstedelijkingsprojecten, denk hiervoor bijvoorbeeld aan het WOP-Noordwest. Soms impliceert het Structuurplan ook een bijstelling van een project. In ieder geval worden met het Structuurplan de doelstellingen van bestaande projecten verduidelijkt door deze te relateren aan de totale ruimtelijke opgave voor Lelystad; ofwel het Structuurplan schetst het integrale, ruimtelijke kader. De nieuwe opgaven in het Structuurplan leiden tot het starten van nieuwe projecten.

Het Structuurplan werkt niet alleen door in concrete projecten of bouwopgaven, maar ook in het beleid van de gemeente Lelystad. Met het vaststellen van het Structuurplan kan een bijstelling van beleid aan de orde zijn, of kan het nodig zijn om nieuw beleid te ontwikkelen.

Het op een indirecte manier, via concrete verstedelijkingsprojecten en beleid, doorwerken van de opgave, is precies de bedoeling van een Structuurplan. Een Structuurplan is niet rechtstreeks bindend voor een burger, maar een Structuurplan is wel het beleidskader voor de gemeente. Bij toekomstige besluiten, die wel rechtstreeks van invloed kunnen zijn op burgers, moet de gemeente rekening houden met het beleid dat is vastgelegd in het Structuurplan. Een Structuurplan is op die manier richtinggevend voor het toekomstig handelen van de gemeente.

Relatie Meerjaren OntwikkelingsProgramma Grote Stedenbeleid

Er bestaat een belangrijke samenhang tussen het Structuurplan en de visie die de gemeente ontwikkelt in het kader van het Grote Stedenbeleid. In het kader van het Grote Stedenbeleid stelt de gemeente een Meerjaren OntwikkelingsProgramma (MOP) vast. De gemeente Lelystad heeft dit voor het eerst voor de periode 2000-2004 gedaan. Een dergelijk MOP heeft een bredere reikwijdte dan een Structuurplan: het gaat niet alleen over de ruimte. Een MOP is gericht op vier pijlers: de fysieke pijler (de inrichting), de sociale pijler, de pijler van economie en werk en de pijler van veiligheid. Voor de fysieke en economische pijlers bouwt het MOP voort op de speerpunten uit het Masterplan Versnelde Groei. Voor de periode 2005-2009 heeft de gemeente een nieuw MOP opgesteld. Dit MOP is een breed, integraal ontwikkelingsprogramma en heeft als prioriteiten:

- Binding en Ontmoeting
- Jeugd
- Stadshart
- Kust
- Woningverbetering.

Bij het opstellen van het MOP heeft afstemming plaatsgevonden met het Structuurplan Lelystad 2015.

Ook in het Structuurplan blijken de speerpunten uit het Masterplan Versnelde Groei nog steeds richtinggevend:

- Overwegingen omtrent een marktgericht woonbeleid werken bijvoorbeeld door in het aanbrengen van meer verscheidenheid in woningen en woonomgevingen. Dit geldt zowel voor de bestaande woningvoorraad als voor de keuze voor het realiseren van buitendijkse wooneilanden. Ook de extra aandacht voor de huisvesting van ouderen (mogelijke locaties voor woonzorg) en jongeren valt hieronder.
- Wat betreft de uitbreiding van de werkgelegenheid worden met het Structuurplan de ruimtelijke mogelijkheden aangegeven om een breed scala aan typen werkgelegenheid te laten ontstaan. Het gaat hierbij om werkgelegenheid in het Stadshart, in de Kustknoop (recreatie en toerisme), in de Larserknoop (kantoren, congres) en werkgelegenheid in productie en logistiek op de bestaande terreinen en op termijn op Flevokust.
- Een attractiever stadscentrum ontstaat door het realiseren van het Masterplan Stadshart en de herontwikkeling van Schouw-Oost.
- Een versnelde ontwikkeling van de Lelystadse kuststrook wordt ingezet door vorm te geven aan het centrum van het knooppunt door ontwikkeling van toeristisch, recreatieve activiteiten en functies en het voor 2015 aanleggen van een eerste buitendijks wooneiland. Dit moet passen in een geactualiseerde visie op de kuststrook die wordt opgesteld.
- Een verbetering van het Lelystadse imago komt in het Structuurplan naar voren door het behouden en verder uitbouwen van de kernkwaliteiten van Lelystad en specifieke verbeteringen. Door een sterkere oriëntatie op de kust, de ontwikkeling van knooppunten en de herstructurering van de bestaande wooneilanden ontstaat een meer gedifferentieerd en beter imago van Lelystad.

Met de uitwerking in het Structuurplan wordt een belangrijke invulling gegeven aan de fysieke pijler uit het Grote Stedenbeleid. Ook worden overwegingen uit andere pijlers vertaald naar de fysieke pijler. Zo komt de beoogde herstructurering en diversificatie van de wooneilanden voort uit beleidsoverwegingen uit de sociale pijler. Ook overwegingen omtrent voorzieningen en economische structuur krijgen een fysieke weerslag in dit Structuurplan.

Naast de uitwerking in de fysieke pijler (zoals opgenomen in dit Structuurplan) dienen ook activiteiten binnen de sociale pijler, de pijler economie en werk en de pijler veiligheid bij te dragen aan het bereiken van de speerpunten. Het gaat dan bijvoorbeeld om beleid om vroegtijdige schooluitval te voorkomen en om een goed ondernemersklimaat te scheppen.

De uitwerking van deze pijlers is in het nieuwe MOP (2005-2009) aan de orde.

Hieronder zal worden ingegaan op de doorwerking van het Structuurplan: enerzijds in enkele sleutelprojecten van het Structuurplan (5.2) en anderzijds via de doorwerking in andere projecten en beleid (5.3).

5.2 Sleutelprojecten Structuurplan

De sleutelprojecten uit het Structuurplan zijn de projecten die essentieel zijn voor het bereiken van het Structuurbeeld voor 2015. Het welslagen van deze projecten is van groot belang om het Structuurbeeld te realiseren. Het gaat hierbij om:

1. Visievorming kustzone
2. Visievorming Baai van Van Eesteren
3. Verkenning inrichting Larserknoop
4. Uitwerking openbaar vervoer knooppunten
5. Haalbaarheidsstudie doortrekken N23/A23
6. Herstructureringsplan Lelycentre
7. Wijkprofielen ten behoeve van wijkontwikkeling
8. Uitvoeringsprogramma Groene en Blauwe Stad (Waterplan Lelystad)

Hierna zijn de sleutelprojecten, in willekeurige volgorde, uitgewerkt.

Ten aanzien van de planning van de uitvoering van de sleutelprojecten kan (met uitzondering van sleutelproject 4) de inzet van capaciteit pas worden bepaald in relatie met andere activiteiten en na afweging van de prioriteiten.

1. Visievorming kustzone	
Doel	Voor de gehele kustzone van de gemeente Lelystad wordt een geactualiseerde visie opgesteld, voortvloeiend uit de opzet van dit Structuurplan. Deze visie geeft een samenhangend beeld van de gewenste functies en gebruiksmogelijkheden van de kust. De visie is de basis voor verdere ontwikkelingen aan de kustlijn. De visie geeft een samenhangend beeld van bebouwing en gebruik, maar ook van natuur en landschappelijke waarden. Eventuele compensatie voor natuur of waterberging is aangeduid. Verder zal de visie zich uitspreken over de wijze waarop waterbeheersing, veiligheid en technische aspecten kunnen worden opgelost. De visie zal in goed overleg met betrokken instanties worden opgesteld. De provincie Flevoland, de ministeries VROM en V & W (waaronder Rijkswaterstaat) en het Waterschap zullen daarbij een rol spelen.
Onderdelen	De visie dient in ieder geval in te gaan op behoud en versterking van natuurwaarden, mede in relatie tot benutten van potenties van de kustzone. Ook dient ingegaan te worden op de ontwikkeling van de Kustknoop, de buitendijkse wooneilanden, de ontwikkeling van de Vista, en de ontwikkeling van Flevokust zoals in het Structuurplan aangeduid. Onderwerpen zoals veiligheidsniveaus, overstroming, wateroverlast, waterbergend vermogen, peilstijging in het Markermeer en IJsselmeer, vaarroutes voor beroepsvaart en pleziervaart, gevaarlijke stoffenvervoer en technische aspecten bijvoorbeeld verbonden aan kruiend ijs zullen daarbij betrokken worden. De mogelijkheden voor toerisme en recreatie (onder meer waterrecreatie) dienen aangegeven te worden. Op basis van deze integrale visie kunnen deeluitwerkingen worden gemaakt. De eerste deeluitwerking betreft het centrum van de Kustknoop. Het gaat hierbij om de openbaarvervoerverbinding, de parkeergelegenheid en de boulevard. Ook de relatie met aangrenzende en achterliggende woongebieden dient uitgewerkt te worden.
Afhankelijkheden	Het traject van visievorming kan zelfstandig worden doorlopen.
Relatie andere projecten	Kustknoop, buitendijkse wooneilanden, Vista, EHS, Flevokust.
Verantwoordelijke	Afdeling Ruimte.

2. Visievorming Baai van Van Eesteren

Doel	<p>Op voorstel van de indieners van het Burgerinitiatief Visievorming Baai van Van Eesteren is besloten in deze baai een zoekgebied op te nemen, zoals aangegeven op de plankaart. In dit gebied wordt gezocht naar een aantal functies zoals vaargebied, natuur, recreatie, verkeersafwikkeling, werk en woningbouw. In een werkgroep visievorming Baai van Van Eesteren wordt uitgewerkt wat waar precies gaat plaatsvinden in het zoekgebied.</p> <p>De initiatiefnemers van het burgerinitiatief, bewoners en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitwerking van de visievorming over de baai van Van Eesteren. De veiligheid van Parkhaven mag door de planvorming op geen enkele wijze verslechteren. Het aantal buitendijkse woningen dat in de planperiode wordt gerealiseerd, zal afhankelijk zijn van onderzoek. Voor woningbouwprojecten met grondgebonden woningen en beperkte gestapelde bouw worden diverse locaties serieus onderzocht, waarbij op voorhand niet is uitgesloten dat voor elk van de te onderzoeken locaties, woningbouw niet de meest gewenste bestemming is en handhaving van de huidige bestemming voor elk van die locaties een serieuze optie is. Evenmin is op voorhand uitgesloten dat uiteindelijk na zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen op enige locatie tussen Flevo Marina en Parkhaven uiteindelijk woningbouw een meer gewenste bestemming is dan handhaving van de huidige bestemming, één en ander naar bevindingen van het onderzoek.</p>
Onderdelen	<p>De planvorming resulteert in een Masterplan. Hierin wordt ingegaan op stedenbouwkundige en landschappelijke aspecten en civieltechnische aspecten. Het Masterplan geeft ook een specificering van het type woningen (programma en architectonische aspecten), vaargebied, natuur, recreatie, verkeersafwikkeling, werk en woningbouw. Eventuele compensatie voor natuur of waterberging is reeds in de visie onder het eerste sleutelproject aangegeven. De financiële haalbaarheid is eveneens uitgewerkt in het Masterplan.</p>
Afhankelijkheden	<p>Medewerking betrokken overheden, medewerking initiatiefnemers van het Burgerinitiatief Baai van Van Eesteren en medebewoners, compensatie, financiële haalbaarheid.</p>
Relatie andere projecten	<p>Visie kustzone, Vista.</p>
Verantwoordelijke	<p>Afdeling Ruimte.</p>

3. Verkenning inrichting Larserknoop

Doel	<p>Met het oog op de aanleg van de Zuiderzeelijn en het daadwerkelijk realiseren van de Larserknoop dient een verkenning te worden uitgevoerd naar de inrichting van dit knooppunt. Het gaat er hierbij om hoe infrastructuur en economische kansen, de archeologische waarden en de ecologische functies verknoot kunnen worden. Naast noties over de Larserknoop in de omgeving (raamwerk van groene kamers), gaat het in de verkenning om het detailleren van de Larserknoop (inrichting en fysieke relaties tussen A6, Zuiderzeelijn, vliegveld en economische functies).</p>
Onderdelen	<p>Belangrijk onderdeel van de studie is het situeren van het centrum van het knooppunt. Dit is de plek waar de uitwisseling tussen de Zuiderzeelijn, het vliegveld en de economische potenties tot wasdom komt. Deze plek moet aangeduid worden. Deze plek zal ook de halte worden van de efficiënte vervoerverbinding tussen de knooppunten in Lelystad. Specifiek dient de (fysieke) verbinding met het vliegveld, de halte van de Zuiderzeelijn en de A6 aangegeven te worden. In het inrichtingsmodel wordt aldus duidelijk welke functies op welke plek moeten komen.</p> <p>Ook moet aan de orde komen welke betekenis de Larserweg heeft in relatie tot de wegontsluiting van de Larserknoop. Indien de ontsluiting via een andere route loopt (mogelijk via een nieuwe afslag van de A6), dan kan de Larserweg een andere betekenis krijgen. Dit is mede van belang gelet op de ecologische verbindingen in het gebied.</p>
Afhankelijkheden	<p>Fasering en uitvoering Zuiderzeelijn, fasering afslag A6 Lelystad-Zuid, marktvrage bedrijven die zich op het knooppunt willen vestigen, aanleg snelle openbaar vervoerverbinding tussen knooppunten.</p>
Relatie andere projecten	<p>Zuiderzeelijn, vliegveld Lelystad, openbaar vervoer knooppunten, stadsranden.</p>
Verantwoordelijke	<p>Afdeling Ruimte.</p>

4. Uitwerking openbaar vervoer knooppunten	
Doel	Eén van de voordelen van een stedelijke structuur met knooppunten is dat activiteiten geconcentreerd zijn. Deze knooppunten bieden draagvlak voor een snelle en efficiënte openbaarvervoerverbinding. Deze verbinding zal uitgewerkt moeten worden. Gekomen dient te worden tot een keuze van tracé, type vervoer en haltes. Omwille van een snel en efficiënt vervoer zal het aantal haltes beperkt zijn. In ieder geval dienen de knooppunten Larserknoop, Stadshart, Kustknoop aangedaan te worden.
Onderdelen	In de uitwerking zal eerst een analyse van het aantal potentiële gebruikers aan de orde zijn. Dit is gebaseerd op de activiteiten die er (gefaseerd) op de knooppunten (gaan) plaatsvinden. De uitwerking resulteert uiteindelijk in het aangeven van de gewenste openbaarvervoersverbinding en de maatregelen die getroffen moeten worden om de verbinding te realiseren (tracé, profiel, haltes). Ook het investeringsniveau en de kostendragers worden aangegeven.
Afhankelijkheden	Draagvlak (fasering programma op knooppunten), financiële haalbaarheid.
Planning	De uitwerking wordt onmiddellijk gemaakt.
Relatie andere projecten	Kustknoop, Stadshart, Larserknoop.
Verantwoordelijke	Afdeling Mobiliteit.

5. Haalbaarheidsstudie doortrekken N23/A23	
Doel	Ten behoeve van een goede bereikbaarheid en het mogelijk maken van de ontwikkeling van buitendijkse wooneilanden in de baai van Van Eesteren, is het gewenst de N23 door te trekken. Deze loopt dan niet over de Houtribsluizen, maar wordt aan de noordkant van Lelystad direct aangesloten op de Houtribweg. De haalbaarheid dient hiervan onderzocht te worden. Het gaat dan niet alleen om de bereikbaarheid per auto, maar ook om vaarroutes.
Onderdelen	De haalbaarheidsstudie zal allereerst een doorgetrokken N23 moeten specificeren. Het gaat dan om een civieltechnische uitwerking van de weg. De vaarroute wordt hierbij gekruist. Mogelijke oplossingen bestaan in een brug dan wel een tunnel. De haalbaarheidsstudie wordt opgesteld in nauwe samenwerking met de belangrijkste betrokkenen (onder meer het ministerie van Verkeer & Waterstaat). De invloeden van het doortrekken van de N23/A23 op de ecologische en natuurwaarden van het IJsselmeer moeten eveneens aan de orde komen in de haalbaarheidsstudie. Ook zal bij de tracékeuze van de N23/A23 rekening gehouden worden met het observatorium Robert Morris. De voordelen van een doorgetrokken N23 dienen duidelijk in beeld te komen, alsmede de kosten en de mogelijke kostendragers.
Afhankelijkheden	Medewerking betrokken overheden, betekenis vaarroute Amsterdam – Lemmer en inpassing, financiële haalbaarheid.
Relatie andere projecten	Buitendijkse wooneilanden, Flevokust.
Verantwoordelijke	Afdeling Ruimte/Afdeling Mobiliteit samen met de provincie Flevoland.

6. Herstructureringsplan Lelycentre	
Doel	Ten behoeve van de herstructurering van het kantorengedeelte van het Lelycentre, dient samen met de eigenaren een plan gemaakt te worden. Bij de herstructurering bestaat een belangrijke samenhang met ontwikkelingen in het omliggende wooneiland. Zo kan bij de herstructurering ook onderwijs, zorg en jongerenhuisvesting aan de orde zijn.
Onderdelen	Het herstructureringsplan ten aanzien van het kantorengedeelte (het winkelgedeelte van het Lelycentre zal in de huidige, maximale, omvang worden gehandhaafd) dient samen met de eigenaren van het Lelycentre opgesteld te worden. De procesvoering verdient nadrukkelijk de aandacht. Ook zal een mate van onderhandeling aanwezig zijn bij de planvorming. De planvorming zal uitmonden in een specificering van de rol van het Lelycentre in Lelystad op het gebied van kantoorruimte. Ook zal het programma moeten worden aangeduid dat bestaat na herstructurering. Het Lelycentre omvat het gebied tussen de Zuigerplasdreef-Bastion en de Parkdreef. Het herstructureringsplan maakt onderdeel uit van het WOP-Noordoost.
Afhankelijkheden	Medewerking betrokken eigenaren, aansprekende nieuwe invulling mede gelet op wijkontwikkeling.
Relatie andere projecten	Stadshart, Wijkontwikkelingsplan (WOP-Noordoost).
Verantwoordelijke	Afdeling Projectmanagement /Afdeling Ruimte.

7. Wijkprofielen ten behoeve van wijkontwikkeling	
Doel	In het Structuurplan is aangegeven dat meer differentiatie gewenst is tussen de verschillende wooneilanden. In algemene termen zijn de wooneilanden in hoofdstuk 4 van het Structuurplan getypeerd. Nader aangeduid dient te worden op welke basis de differentiatie kan plaatsvinden. Aan deze opzet zal vorm worden gegeven in de op te stellen wijkontwikkelingsplannen.
Onderdelen	In de wijkprofielen dient aangegeven te worden op welke wijze woonmilieus differentiëren. Het vertrekpunt is hierbij de gewenste doelgroep in de wijk. Dit wordt bepaald door de huidige bewoners en gewenste ontwikkelingen (ouderenhuisvesting, jongerenhuisvesting, zorg, et cetera). De woonmilieus worden aangeduid in een typologie van woningen en een omschrijving van de woonomgevingen (openbare ruimte). Ook wordt de ruimtelijke verschijning van woningen en woonomgevingen aangeduid: het gaat hierbij om sfeer en uitgangspunten in architectuur en de inrichting van de openbare ruimte.
Afhankelijkheden	Het traject wordt doorlopen in relatie tot de wijkontwikkelingsplannen.
Relatie andere projecten	Wijkontwikkelingsplannen (onderling).
Verantwoordelijke	Afdeling Ruimte/Projectbureau Samenleving.

8. Uitvoeringsprogramma Groene en Blauwe Stad	
Doel	In het Structuurplan is aangeduid welke uitgangspunten gelden ten aanzien van de groen- en waterstructuur van de stad. Ook zijn doelstellingen aangeduid, onder meer in de begrippen Groene Stad en Blauwe Stad. Deze uitgangspunten dienen vertaald te worden in een uitvoeringsprogramma. Hiermee ontstaat zicht op de realisatie van de Groene en Blauwe Stad.
Onderdelen	In het uitvoeringsprogramma dienen aan de orde te komen het uitbouwen van de ecologische functie van het groen en het water. Ook het versterken van de oriëntatie op het water dient aan de orde te komen. Zoals bijvoorbeeld het geven van een stedenbouwkundige uitwerking van de Vista (door ingrepen in bebouwingsstructuren en waterstructuren het meer oriënteren van het westelijke stadslichaam op het Markermeer). Dit kan gecombineerd worden met het realiseren van waterbergend vermogen in de stad. Bijzondere aandacht verdient de plek waar de Groene Stad en Blauwe Stad samenkomen: de Campuszone. Ook de mogelijkheden voor toerisme en recreatie zijn van belang. Het beheer van groen en water verdient nadrukkelijk aandacht. Kansen om de beheerskosten te beperken, dienen benut te worden. Wat betreft de uitvoering kunnen werkzaamheden mogelijk gekoppeld worden aan werkzaamheden aan de infrastructuur van Lelystad. Ook is een koppeling met de wijkontwikkelingsplannen en de Groen in en om de Stad (GIOS)-projecten aan de orde.
Afhankelijkheden	Financiële haalbaarheid.
Relatie andere projecten	Wijkontwikkelingsplannen, uitvoering GIOS-projecten, Vista.
Verantwoordelijke	Afdeling Ruimte /Afdeling Stedelijk Beheer.

5.3 Doorwerking

Het Structuurplan werkt door in een groot aantal projecten en beleidstrajecten. Zonder volledig te zijn, wordt hieronder een overzicht gegeven van de doorwerking in projecten en beleidstrajecten. Dit overzicht dient om de consequenties van het Structuurplan te verduidelijken en om aan betreffende projectleiders en beleidsambtenaren op beknopte wijze aan te geven in welke mate het Structuurplan een relatie heeft met een project of beleidstraject.

- Masterplan Stadshart: uitvoering conform Masterplan, verruiming plangebied met Schouw-Oost;
- Kustvisie eerste fase: uitvoering conform eerdere besluitvoering;
- Uitvoering WOP-Noordwest: uitvoering conform vastgesteld WOP;
- Business airport Lelystad: uitvoering conform Planologische Kern Beslissing (PKB);
- Campuszone: functies op het gebied van zorg, onderwijs en hoogwaardige bedrijvigheid in een parkachtige omgeving. Detaillering bij concrete initiatieven;
- Larserpoort: ontwikkeling conform aanduiding plankaart, reservering ruimte om knooppunt (Larserknoop) te realiseren;
- Flevokust: haalbaarheidsstudie voor multimodaal knooppunt;
- Wijken: opstellen herstructureringsplannen per wooneiland, inclusief groenstructuur en wijzigingen in woningvoorraad;
- Lelystad-Zuid (Warande): ontwikkeling aan de hand van verwachte marktpraak en in relatie tot woningbouwprogramma kust;
- Zuigerplasbos: verhogen recreatieve functie;
- Overijsselse en Gelderse Hout: vergroten natuur- en gebruikswaarden;
- Ecologische verbindingen: versterken;
- Beheer openbare ruimte (groen en grijs): opstellen openbare ruimte inventarisatie;
- Uitgifte werklocaties: rekening houden met uitgangspunten Structuurplan bij acquisitie en uitgifte van bedrijven;
- Noordersluis: uitvoeren herstructurering en geleidelijke accentverschuiving naar kleinschaliger werken en wonen;
- Institutenlandschap: planvorming conform uitgangspunten Structuurplan;
- Voorzieningen: monitoring ontwikkeling buurtwinkelcentra en benodigde extra voorzieningen op het niveau van de stad bij verdere groei van de stad;
- Wegenstructuur: doorvoeren nota hoofdwegenstructuur;
- Ontwikkelen parkeerbeleid ter ondersteuning openbaar vervoer.
- Waterplan Lelystad.

5.4 Fasering

In hoofdstuk 4 van het Structuurplan, onder meer in de overzichtstabel aan het begin van hoofdstuk 4, is aangegeven welke onderdelen horen bij het Structuurbeeld van 2015 en welke onderdelen vallen onder het Streefbeeld voor de periode na 2015. Het Structuurbeeld en het Streefbeeld geven een raamwerk voor de ontwikkeling van Lelystad. De daadwerkelijke realisatie van het Structuurbeeld en het Streefbeeld is flexibel. De fasering van de verschillende onderdelen uit het Structuurplan is afhankelijk van diverse omstandigheden, bijvoorbeeld van:

- De marktpraak naar woningen of bedrijfsruimte;
- Voorzieningen die eerst aanwezig moeten zijn;
- De onderlinge afstemming tussen onderdelen.

Hieronder worden enkele specifieke opmerkingen gemaakt ten aanzien van de fasering.

De marktpraak naar woningen en bedrijfsruimte is van grote invloed op het moment van realiseren van het Streefbeeld van na 2015. In dit Streefbeeld zijn enkele grote ontwikkelingen opgenomen zoals de ontwikkeling van de kust en van Lelystad-Zuid. Hoewel met deze gebieden al voor 2015 gestart wordt, zal de grootste woningproductie na 2015 aan de orde zijn. Hierbij is het van belang te constateren dat de Kustknoop vooral een kwalitatieve aanvulling betekent op de bestaande woonmilieus van Lelystad (nieuwe woonkwaliteiten) en dat Lelystad-Zuid vooral tegemoet kan komen aan een manifeste kwantitatieve vraag naar (grondgebonden) woningen. De vraag naar betreffende woonomgevingen en de behoefte aan specifieke aanvullingen op de bestaande woningvoorraad, bepalen de fasering van beide locaties. Hierbij bestaat ook een relatie met de herstructurering van woonwijken. Bij de herstructurering van woonwijken is ook sprake van (vervangende) woningbouw. Dit aanbod aan woningen dient nadrukkelijk betrokken te worden bij de fasering van nieuwe

woongebieden. Wat betreft de vraag naar bedrijfsruimte is allereerst kantoorruimte in het Stadshart beschikbaar en ruimte voor bedrijven op de bedrijventerreinen die thans in ontwikkeling zijn. Vervolgens ontstaat op de Larserknoop ruimte voor een specifieke doelgroep aan bedrijven (gerelateerd aan Zuiderzeelijn, vliegveld en A6). Ook kan op termijn Flevokust ruimte bieden aan een specifieke doelgroep.

De fasering van onderdelen is ook afhankelijk van voorzieningen die eerst aanwezig moeten zijn. Het gaat dan met name om de verlegging van de N23 ten behoeve van de buitendijkse wooneilanden en de aanleg van de Zuiderzeelijn voor de Larserknoop.

5.5 Haalbaarheid

De haalbaarheid van het Structuurplan is geen vanzelfsprekendheid. Er zal hard gewerkt moeten worden aan het creëren van de goede randvoorwaarden voor de opgaven en aan het verkrijgen van de benodigde financiële middelen. Belangrijke opgaven liggen in het bestaand stedelijk gebied. Ingrepen in het bestaand stedelijk gebied zijn altijd complex en behoeven een uiterst zorgvuldige procesgang. Ook de ontwikkeling van de, in het Structuurplan genoemde, nieuwe stedelijke gebieden zal niet eenvoudig zijn. Over het algemeen geldt dat naarmate de complexiteit van projecten toeneemt ook de kosten van ontwikkeling toenemen. Om de projecten haalbaar te houden is het onder meer van belang om de middelen voor de planvorming zo efficiënt mogelijk te benutten en om continu oog te hebben voor potentiële opbrengsten in een project of in een opgave. Een aspect dat de haalbaarheid ook beïnvloedt, is de marktvrage naar woningen en bedrijfsruimte. De marktvrage is sterk bepalend voor het uiteindelijk te realiseren type woningen en type bedrijfsruimten. Marktfragen dienen derhalve scherp in beeld te zijn en in de planvorming dient flexibel ingespeeld te kunnen worden op het gewenste marktsegment. Dat betekent dat keuzen in een specifiek type wonen of type werken nog relatief laat in de planvorming mogelijk moeten zijn.

Ondanks de inzet om projecten zo haalbaar mogelijk te houden, zullen investeringen nodig zijn om het Structuurplan te realiseren. Deze investeringen zullen gedaan moeten worden door de gemeente, in de vorm van besteding van specifieke fondsen zoals het ISV, of in de vorm van algemene middelen. Daarnaast kunnen de mogelijkheden voor private investeringen gemaximaliseerd worden. Investerings door private partijen zijn wellicht niet alleen in de fase van de bouw van een voorziening of bouwwerk aan de orde, maar mogelijk ook in de fase van planvorming en beheer. Tenslotte kunnen nog bijdragen van andere overheidsorganisaties worden genoemd. Deze bijdragen kunnen bestaan in het creëren van randvoorwaarden voor (haalbare onderdelen van) opgaven, maar ook in specifieke investeringen. Veel zal afhangen van besprekingen en onderhandelingen die de gemeente hierover voert. Te denken is aan afspraken over verstedelijking en stedelijke vernieuwing en aan de planning van investeringen in infrastructuur.

Om een indruk te krijgen van de investeringen die gemoed zijn met de uitvoering van het Structuurplan zijn hieronder de financiële consequenties indicatief aangegeven. Hiervoor is een onderscheid gemaakt in lopende projecten waarvoor veelal reeds een financiële dekking aanwezig is. Vervolgens wordt ingegaan op de financiële consequentie van de ingrepen die aan de orde zijn tot 2015. De paragraaf sluit af met de ingrepen die na 2015 aan de orde kunnen zijn. Logischerwijs is de onzekerheid wat betreft kosten en mogelijke opbrengsten groter op de langere termijn. De opgenomen kostenposten betreft de mogelijke gemeentelijke bijdrage aan de projecten. De omvang van de opbrengsten zijn niet verder aangeduid omdat er grote onzekerheden mee gepaard gaan en op voorhand niet te zeggen is wat een opbrengst zal zijn.

Lopende projecten

Hieronder zijn de projecten opgesomd die reeds in uitvoering zijn en waarbij het financiële kader reeds vastgesteld is. Eventuele bijzonderheden zijn aangeduid.

Lopende projecten	Opmerkingen
Masterplan Stadshart	
Vormgeven Kustknoop	Boulevard, centrale (parkeer)plek, aanleg openbaar vervoersvoorziening
Transformeren wooneilanden WOP-Noordwest	
Eerste fase Lelystad-Zuid	Beperkte ontwikkeling (enige honderden woningen)
Business airport	Private ontwikkeling
Herstructurering Noordersluis	Vooral ingrepen in de openbare ruimte
Kustvisie deelplan 1	
Larserpoort	
Flevopoort	
Verkeer- en vervoersplan (o.a. hoofdwegenstructuur)	Thans in besluitvorming
Hanzelijn	
Station Lelystad Centraal	
Herontwikkeling Schouw-Oost	Uitvoering in voorbereiding
Insitutenlandschap/BioScience Park	

Ingrepen Structuurplan tot 2015

De belangrijkste ingrepen die moeten leiden tot het realiseren van het structuurbeeld voor 2015 zijn hierboven beschreven als sleutelprojecten. In onderstaande tabel is indicatief aangegeven welke investering gemoeid kan zijn met het sleutelproject en of er opbrengsten te verwachten zijn. De opsomming is indicatief en dient vooral om orde van grootte aan te duiden.

Kostenposten	Mogelijke opbrengsten	Opmerkingen
1-10 miljoen Euro	Geen omvang opbrengsten	
Kustknoop: eerste wooneiland	Opbrengsten woningbouw	Afhankelijk van omvang en typologie woningbouw. Streven naar kostendekkende exploitatie.
Herstructurering Lelycentre	Nieuwe woonruimte, werkruimte	
Uitvoeringsprogramma Groene en Blauwe Stad (waterplan Lelystad)	Besparingen op onderhoud mogelijk	
Verblijfs- en gebruiksfuncties groengebieden	Mogelijke opbrengsten wonen, recreatie en toerisme	
Transformatie wooneilanden	Opbrengsten in nieuwe woonruimte (werkruimte)	Afhankelijk van omvang toe te voegen programma. Streven naar neutrale exploitatie.
<1 miljoen Euro		
Gefaseerde ontwikkeling Lelystad-Zuid		Afhankelijk van marktvrage en typologie woningen
Verbeteren openbaar vervoer knooppunten		Stimuleren van het openbaar vervoer tussen de knooppunten
Ontwikkeling Vista		Het ruimtelijk concept Vista dient doorvertaald te worden in de ruimtelijke ingrepen die in de toekomst op stapel zijn. Het betreft daarmee een uitgangspunt voor die ingreep. Kosten dienen te worden meegenomen in die ingreep.
Faciliteren ICT	Mogelijke opbrengsten in verkoopprijzen grond en woon-werkruimte	Alleen faciliteren, kosten aanleg door private partijen

Ingrepen Structuurplan na 2015

Financiële consequenties van de belangrijkste ingrepen voor de periode na 2015 zijn hieronder aangeduid.

Kostenposten	Mogelijke opbrengsten	Opmerkingen
1-10 miljoen Euro	Geen omvang opbrengsten	
Verleggen N23	Potenties gebieden langs verlegde N23, vergroten mogelijkheden langs oude N23	Afhankelijk van onderhandelingen met andere partijen (Rijksoverheid, provinciale overheid)
Zuiderzeelijn		Bijdrage gemeente afhankelijk van uitvoering van Zuiderzeelijn en onderhandeling
Buitendijkse wooneilanden	Opbrengsten woningbouw	Kosten en opbrengsten sterk afhankelijk van omvang en typologie woningbouw. Streven naar neutrale exploitatie.
Larserknoop	Opbrengsten kantoor- en bedrijfsruimte en overige voorzieningen	Kosten en opbrengsten sterk afhankelijk van omvang en typologie toegevoegde functies. Streven naar positieve exploitatie.
Lelystad-Zuid	Opbrengsten woningbouw en overige functies	Kosten en opbrengsten sterk afhankelijk van omvang en typologie toegevoegde functies. Streven naar positieve exploitatie.
Flevokust	Opbrengsten bedrijventerrein	Kosten afhankelijk van mede-investeerders. Desalniettemin wegen opbrengsten niet op tegen kosten.
Noordersluis	Opbrengsten intensiveren ruimtegebruik (bedrijfsruimte, woonruimte)	Kosten en opbrengsten sterk afhankelijk van vrijkomen van terreingedeelten (bedrijven die wellicht verhuizen) en van omvang en typologie toegevoegde functies. Streven naar neutrale exploitatie
Openbaar vervoer tussen knooppunten	Indirecte opbrengsten in waarde grond en vastgoed	Kosten en opbrengsten afhankelijk van mede-investeerders. Opbrengsten wegen niet op tegen kosten.
A6 afslag Lelystad-Zuid	Indirecte opbrengsten in waarde grond en vastgoed	Kosten en opbrengsten afhankelijk van mede-investeerders. Opbrengsten wegen niet op tegen kosten.
Station Lelystad-Zuid	Indirecte opbrengsten in waarde grond en vastgoed	Kosten en opbrengsten afhankelijk van mede-investeerders. Opbrengsten wegen niet op tegen kosten.
Wortman eiland		
<1 miljoen Euro		
Verdere ontwikkeling Kustknoop	Mogelijke opbrengsten door intensivering grondgebruik	Private initiatieven

SAMENVATTING





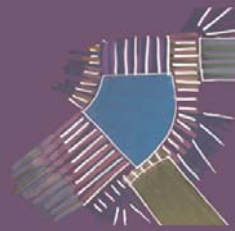
Lelystad



Knopen



Eilanden



Vlakken



Lijnen

De Stedelijke Structuur



Structuurplankaart 2015

SAMENVATTING

Wat voor een stad wil Lelystad uiteindelijk worden? Welke koers moet worden uitgezet voor de komende 25 à 30 jaar? Welke positie moet Lelystad innemen ten opzichte van de te verwachten onstuimige groei van Almere en de Deltametropool? Moet Lelystad wel verder groeien na 80.000 inwoners en zo ja, op welke wijze? Hoe verhoudt zich daarbij de kwaliteit van de bestaande stad versus de uitbreiding van de stad? Welke economische uitdagingen moet Lelystad aangaan? Hoe verhouden de plannen voor het Stadshart en de kuststrook zich? Welke ontwikkelingen zijn van belang in de stadsranden en het buitengebied?

Op deze vragen, die het gemeentebestuur van Lelystad in de tweede helft van 2002 aan de inwoners en het bedrijfsleven heeft voorgelegd, geeft het Structuurplan Lelystad 2015 antwoord.

Lelystad kiest voor een koers die recht doet aan de wensen van de bevolking en van het bedrijfsleven:

De hoofdstad van Flevoland, optimaal ontsloten over spoor, weg en water, is het regionale knooppunt tussen de drukke Deltametropool en het ruimere, rustiger achterland.

Lelystad: de poort naar de Randstad

Wonen in een groene en waterrijke omgeving. Wijken als wooneilanden met een variatie in wonen en voorzieningen tussen en in de eilanden. Elke wijk (eiland) heeft zijn eigen woonmilieu en specifieke eigenschap (identiteit).

Lelystad: de groenste stad van Nederland, ruim wonen in het groen en aan het water

Werken op grote bedrijventerreinen en kantoorlocaties en in de knooppunten Stadshart, Kust, Larserknoop/vliegveld en Flevokust.

Lelystad: dynamische bedrijfsomgeving, zonder hinder voor woning en woonomgeving

Recreëren aan de levendige kust, het internationaal bekende Oostvaardersplassengebied, in de groene gebieden in en rond Lelystad en in het waardevolle buitengebied.

Lelystad: rust en ruimte én toerisme en recreatie op nationaal niveau

Een nieuw Structuurplan voor Lelystad

Dit Structuurplan kent geen groeidoelstelling in die zin dat een snelle groei na het bereiken van 80.000 inwoners voorop staat. Wel is duidelijk dat, teneinde een meer compleet voorzieningenniveau en een kwantitatief en kwalitatief woon- en werkmilieu aan te kunnen bieden, een kwaliteitsslag nodig is. In dat kader is een inwonertal van ongeveer 100.000 in de toekomst aan te bevelen. Voor die 100.000 inwoners biedt het stedelijk gebied van Lelystad, inclusief het zuidelijke stadsdeel 'Warande', voldoende ruimte.

Lelystad wil een complete stad zijn, die alles aan bewoners te bieden heeft. In bestaande studies, plannen en visies zijn daarover verschillende ambities uitgesproken. Om te kunnen komen tot een koers voor een dergelijke complete stad is het nodig die verschillende ambities tegen het licht te houden en daar meer samenhang in aan te brengen. Om de groei en ontwikkelingen op te kunnen vangen is daarbij ook een herijking van de stedelijke structuur aan de orde.

Het Structuurplan schetst het raamwerk waarbinnen Lelystad zich de komende jaren kan ontwikkelen tot een zelfstandige en complete stad. Lelystad ontwikkelt met dit Structuurplan een eigen opvatting over de gewenste kwaliteit en omvang van de stad en stelt zich daarmee onafhankelijk op van de opvatting daarover van andere overheden. Dat betekent dat Lelystad weet hoe te reageren op mogelijke verzoeken in de toekomst, van bijvoorbeeld de Rijksoverheid, als het verdere groei van de stad betreft.

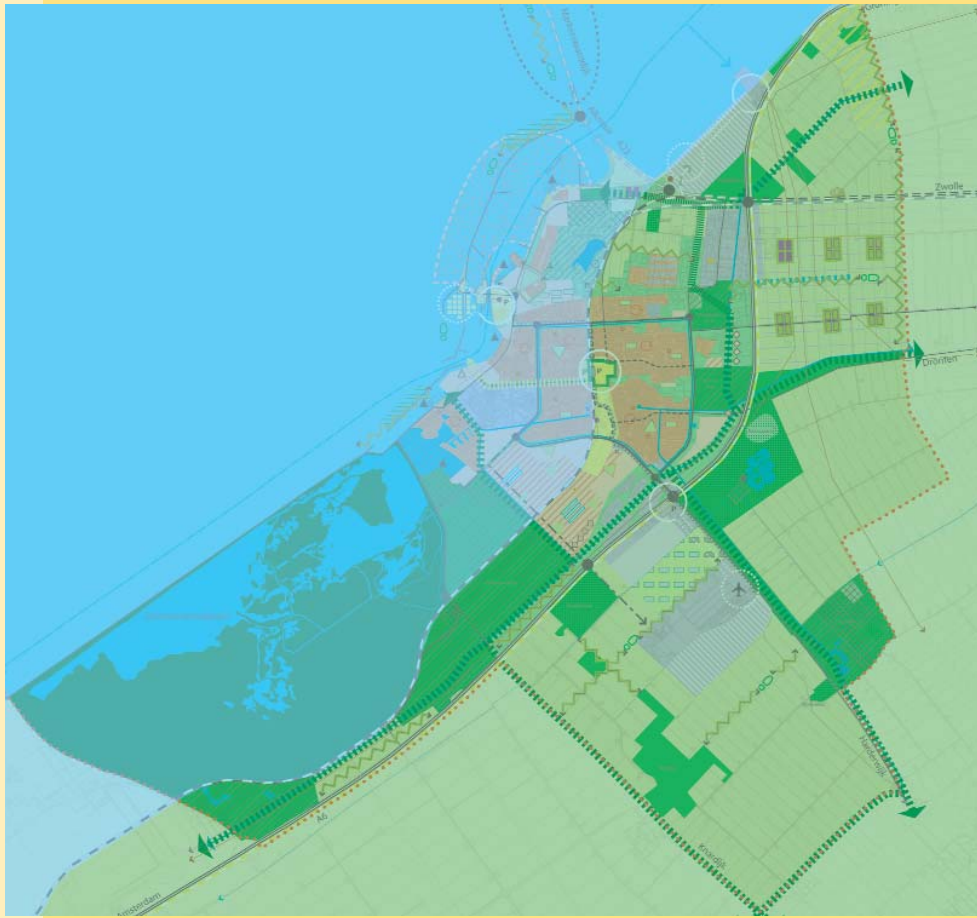
Een Structuurplan op basis van de huidige Wet op de Ruimtelijke Ordening is een weergave van de opvattingen van de gemeente over de ruimtelijke ontwikkeling die in een bepaalde periode wordt voorgestaan. Vooruitlopend op een nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening zijn in dit Structuurplan al de nieuwe, ruimere opvattingen en bepalingen, zoals die gelden voor een Structuurvisie, opgenomen. Dat betekent dat een visie is ontwikkeld op de integrale leefomgeving - waarbij ook aandacht is voor bijvoorbeeld duurzaamheid, milieu en verkeer - met daarbinnen de hoofdzaken van het door de gemeente te ontwikkelen ruimtelijk beleid. Omdat de nieuwe wet nog niet van kracht is,

Dilemma's
Bron: Jan Blom



- Wonen: Opzet woonwijken behouden of veranderen?
- Ruimte: Gaan we in of buiten de stad bouwen?
- Werken: Kantoren verspreid, of in het Stadshart?
- Recreatie: De kust als recreatieoord, of woonwijk?

Groene & Blauwe Stad



Groenstructuur



Watersstructuur



wordt formeel nog gesproken van een Structuurplan.

Een interactief en vooral inspirerend proces met bewoners, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties hebben voor een belangrijk deel de inhoud van dit Structuurplan bepaald. Een interactieve project-website, diverse bijeenkomsten met een zeer breed samengestelde klankbordgroep en een publieksdiscussie over drie mogelijke scenario's zijn daarbij de belangrijke ingrediënten geweest. De discussie over de drie voorgelegde scenario's en de inhoudelijk beoordeling daarvan heeft geleid tot een koers die recht doet aan de wensen van de inwoners, maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven: het verder ontwikkelen van de wooneilandenstructuur, met op termijn de groei naar een netwerkstad.

Lelystad anno 2005

"Er is geen stad in Nederland en daarbuiten te vinden die gesitueerd is in een groene vlakte, bijna aan het IJsselmeer en op een half uur rijden van het randstedelijk gebied. Uitzonderlijk in al haar uitingen. Uitzonderlijk in haar ontstaansgeschiedenis. Uitzonderlijk in haar potenties. Jong en onervaren. Een stad die niet te vergelijken is met enige andere Nederlandse stad. Een stad die haar eigen koers moet vinden, zich niet kan spiegelen aan al die andere op dit moment succesvolle steden. Een stad die niet past in de regels en kengetallen die gelden voor historisch gegroeide steden. Een stad die op alle fronten afwijkt."

Citaat uit 'Lelystad, visie op een uitzonderlijke stad'.

Lelystad, provinciehoofdstad van Flevoland, is een relatief jonge stad, met een kenmerkende structuur van wooneilanden. Lelystad heeft unieke kernkwaliteiten zoals groen, water, rust en ruimte en één duidelijk centrisch gelegen Stadshart. De uitzonderlijke ligging met de weidse polder enerzijds en het Markermeer anderzijds heeft veel potenties.

De mogelijke komst van onder andere de Zuiderzeelijn, de Hanzelijn en de aanpassingen aan het rijkswegennet zal de ligging van Lelystad verder verbeteren, ook dit biedt kansen. Tevens dient Lelystad rekening te houden met de veroudering van de bevolking en ligt er een opgave om de werkgelegenheid op peil te houden.

Lelystad kijkt verder

Bestaande kwaliteit als basis

Lelystad ziet het handhaven en versterken van de kernkwaliteiten rust, ruimte, groen en water als één van de belangrijkste opgaven. Maar ook het benutten van de potenties van de stad en het bieden van ruimte voor verdere ontwikkeling kunnen tot de belangrijkste ambities beschouwd worden. Lelystad kiest nadrukkelijk voor een geheel eigen rol. Niet een omvangrijke(r) groei van de stad is het doel, maar het realiseren van een woon- en bedrijfsklimaat dat zich, op basis van de kenmerken ruimte en kwaliteit, onderscheidt onder andere ten opzichte van het aanbod van wonen, werken en recreëren in de Randstad. Kwaliteit staat voorop.

Groei

Groei van Lelystad is nodig om te kunnen blijven investeren in de stad (continue vernieuwing), maar ook om draagvlak te creëren voor een bestendig voorzieningenniveau en om de stad adequaat te kunnen beheren. Het Structuurplan accommodeert deze groei.

Naar verwachting worden 80.000 inwoners en 32.000 arbeidsplaatsen omstreeks 2015 bereikt. Na het bereiken van 80.000 inwoners is Lelystad bereid eventueel versneld te groeien tot 100.000 à 120.000 inwoners. Deze versnelde groei moet ten dienste staan van de positie van Lelystad als hoofdstad van de provincie Flevoland en van de ontwikkeling, ondersteuning of uitbouw van de kwalitatieve en kwantitatieve voorzieningen van de stad. Om de verschillende knooppunten te kunnen ontwikkelen en de strategische ligging van de stad te benutten, is er binnen het raamwerk dat in het Structuurplan wordt geschetst daarvoor voldoende ruimte aanwezig.

Economische koers

De aanleg van de Hanzelijn en Zuiderzeelijn biedt kansen voor de economische ontwikkeling van Lelystad. De Zuiderzeelijn, gesitueerd aan de A6 en met een halte nabij Larserpoort en het vliegveld, kan resulteren in het ontwikkelen van een knooppunt met hoogwaardige werkgelegenheid. Hiermee geeft dit knooppunt een toevoeging van functies die Lelystad nu niet heeft. Het Structuurplan speelt in op deze externe ontwikkelingen, door de aanduiding van het tracé van de Zuiderzeelijn en het geven van een visie op het ontwikkelen van een knooppunt. Andere speerpunten van de economische koers zijn het ontwikkelen van een industrieel-logistiek

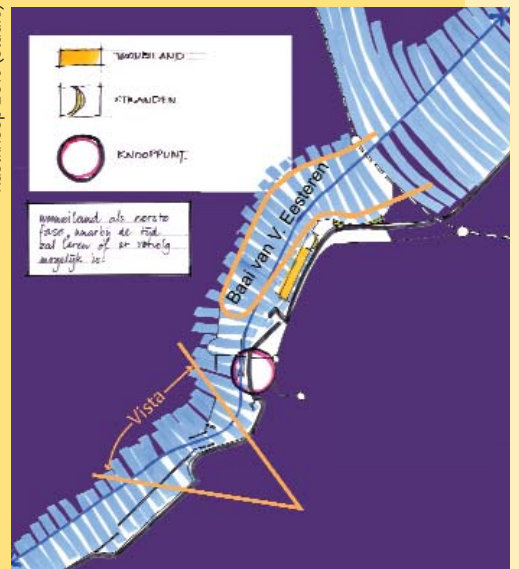
Knooppunten



Masterplan Stadshart



Kustknoop 2015 (studie)



profiel, het verder ontwikkelen/herstructureren van de bestaande werkeilanden, het geven van een extra impuls aan hoogwaardige, kennisintensieve bedrijvigheid (BioScience Park) en het vormgeven van de kust als bovenregionale toeristisch-recreatief knooppunt.

Een diverse stad

Lelystad is in het Structuurplan een aantrekkelijke, diverse stad voor een gevarieerd samengestelde bevolking. Diversiteit in de woonomgeving wordt gecreëerd door het ontwikkelen van gebieden met een eigen sfeer en uitstraling. De diversiteit in de stad neemt toe door de ontwikkeling van intensieve, dynamische knooppunten. Deze dynamische knooppunten staan in contrast met de rustige, groene wooneilanden. De kust wordt als toeristisch, recreatief knooppunt ontwikkeld. Door het toevoegen van recreatieve voorzieningen en nieuwe woonkwaliteiten wordt de diversiteit verhoogd. De unieke ligging aan het Markermeer wordt hiermee optimaal benut.

Verschillende voorzieningen, verschillende locaties

Een duidelijke voorzieningestructuur wordt bereikt door het beter ordenen van de voorzieningen. Stedelijke voorzieningen vinden een plek in de goed bereikbare knooppunten (Stadshart, Kust). Grootschalige detailhandel wordt juist buiten het Stadshart gesitueerd. De voorzieningen voor dagelijkse boodschappen en (gezondheids)zorg blijven in de wooneilanden. Deze zijn voor de sociale cohesie van groot belang. Door de in het Structuurplan voorgestelde heroriëntatie is een bestendig voorzieningenniveau te garanderen.

Investeren in de bestaande stad

Ten aanzien van de levensduur van woningen en duurzaamheid van woonomgevingen is vernieuwing nodig. De wooneilanden zijn immers het fundament van Lelystad. Ook zal er geïnvesteerd worden door het toevoegen van woningen binnen de bestaande stedelijke contour, zodat de bestaande stad echt afgemaakt wordt. De koers zet dus in op het investeren in bestaande wooneilanden en (her)ontwikkelen van binnenstedelijke locaties waar functieverval en/of -wijziging plaatsvindt.

Groene en Blauwe Stad

Lelystad, de groenste stad van Nederland (bron: Alterra, 2003), blijft ook in de toekomst groen. De kwaliteit, variëteit, het natuurlijke aspect en het recreatieve gebruik worden gehandhaafd en waar nodig versterkt. De herkenbaarheid van de groen- en waterstructuur wordt vergroot door in het westelijk deel van de stad het accent op water te leggen (Blauwe Stad) en in de oostkant het accent juist op groen te leggen (Groene Stad) bij de (her)inrichting van de openbare ruimte. De waarborg van het groene karakter van Lelystad vindt zowel plaats op het niveau van de gemeente (stad en buitengebied) als op het niveau van de wooneilanden.

De opgaven tot 2015

Hieronder volgen de belangrijkste ruimtelijke ingrepen in de periode tot 2015: de transformatie van wooneilanden en de ontwikkeling van knooppunten.

Transformatie wooneilanden

In elk wooneiland wordt een prettige, veilige en duurzame woon- en leefomgeving gecreëerd. De transformatie van de wooneilanden betreft niet alleen het aanbrengen van meer variatie in woonmilieus en woningtypes, maar ook een optimalisering van de inrichting van de openbare ruimte en een passend voorzieningenniveau voor de betreffende bewonerdoelgroepen. Aandachtspunt hierbij is aandacht voor de verwachte vergrijzing. Concreet houdt dit in dat de wijkontwikkelingsplannen, WOP Noordoost en WOP Noordwest, worden uitgevoerd. Daarnaast worden nieuwe wijkontwikkelingsplannen (herstructureringsplannen) opgesteld en gefaseerd uitgevoerd en worden diverse binnenstedelijke locaties, waar functieverval en/of wijziging aan de orde is, benut.

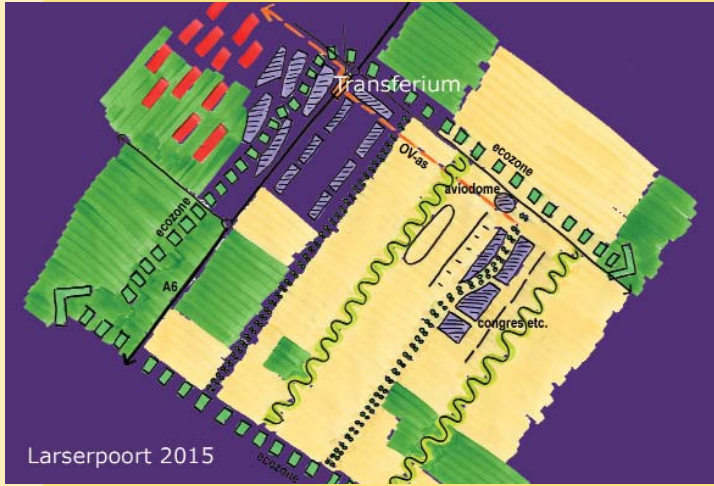
Hierdoor krijgt elk wooneiland zijn eigen identiteit en sfeer, waarmee sociale samenhang bevorderd wordt en Lelystad een breed scala aan woonmilieus biedt aan een gedifferentieerd samengestelde bevolking.

Ontwikkeling van knooppunten

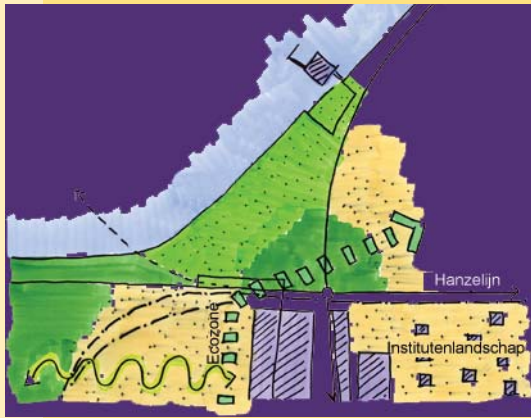
Het Structuurplan voorziet de ontwikkeling van **vier** knooppunten. De knooppunten hebben een functie op stadsniveau of zelfs op regionaal of nationaal niveau. De knooppunten zijn hoogdynamische en intensieve gebieden, goed bereikbaar voor zoveel mogelijk vervoersvormen:

1. Het **Stadshart** wordt ontwikkeld volgens het bestaande plan Masterplan Stadshart. Ook de ontwikkeling van Schouw-Oost wordt tot het Stadshart gerekend. Tevens biedt het Structuurplan een kader voor de ontwikkeling van de Campuszone, waar bedrijvigheid, zorg en onderwijs gezamenlijk een plek in een parkachtige omgeving dienen te krijgen.

Larserknoop/Vliegveld 2015 (studie)



Flevokust 2015 (studie)



Hoofdwegenstructuur



2. De ontwikkeling van de **Kustknoop** omvat het vormgeven en realiseren van een centrale entree, inclusief een centrale parkeerplaats en een opstapplaats voor een snelle en adequate openbaarvervoerverbinding. Een boulevard fungeert als 'verbindende route' door de gehele kustzone. De relatie tussen het Markermeer en het woongebied aan de westzijde van de stad wordt versterkt door het gefaseerd realiseren van de zogenaamde Vista (oriëntatie en uitzicht op het Markermeer). De toegankelijkheid en bereikbaarheid van de kust wordt gegarandeerd door de doortrekking van de N23/A23.
3. Inspelend op de komst van de Zuiderzeelijn zullen in de periode tot 2015 voorbereidingen getroffen moeten worden voor de ontwikkeling van de **Larserknoop**. Het vliegveld wordt ontwikkeld tot business airport. Het opstellen van een inrichtingsvisie voor het totale knooppunt is een opgave, waarbij zowel economie als ecologie en archeologie ingrediënten zijn. In de periode tot 2015 dient rekening gehouden te worden met de knooppuntontwikkeling op langere termijn. Er dient voldoende ruimte veilig gesteld te worden voor economische activiteiten die aan de orde zijn bij de ontwikkeling van het knooppunt (Zuiderzeelijn, vliegveld, A6).
4. De ontwikkeling van **Flevokust** is vooral aan de orde na de doortrekking van de N23 en de realisering van de Hanzelijn. Er zijn verschillende ontwikkelingsmogelijkheden aanwezig. Zo zijn er bijvoorbeeld kansen op een multimodaal knooppunt voor transport, logistiek en overslag en een binnendijks gelegen havenbekken. Flevokust zal wellicht ook ruimte kunnen bieden voor industriële bedrijven of voor grootschalige recreatieve projecten. Op de Structuurplankaart wordt uitgegaan van bedrijvigheid, maar op provinciaal niveau is nog niet duidelijk waar het logistieke zwaartepunt van Flevoland komt, zodat voor Flevokust meerdere opties aanwezig zijn. In de periode tot 2015 kan sprake zijn van andersoortige functies mits die een tijdelijk karakter hebben.

Bereikbaarheid

Essentieel voor het functioneren van de wooneilanden en de knooppunten is de bereikbaarheid. In het Structuurbeeld is de ordening van de wegen, conform de nieuwe hoofdwegenstructuur, de basis. Bereikbaarheid tussen de verschillende knooppunten wordt gegarandeerd door de aanleg van een goed en adequate openbaarvervoerverbinding. De uitvoering van het parkeerbeleid, onder andere de ontwikkeling van gecombineerde opstapplaatsen (transferia) ondersteunt het gebruik van deze efficiënte openbaar vervoerverbinding. De nieuwe hoofdwegenstructuur tezamen met de openbaar vervoerverbinding tussen de knooppunten stimuleert de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid in de stad.

Doorkijk na 2015

Afhankelijk van ontwikkelingen, is in 2015 de 'Masterplan-grens' van 80.000 inwoners en 32.000 arbeidsplaatsen gepasseerd. Er wordt dan verder gebouwd aan de ontwikkeling van de knooppunten, Lelystad-Zuid en de realisering van buitendijks gelegen woningbouw. Hiervoor worden de gebieden rond de Markermeerdijk en rond de Houtribsluizen benut. Een verdere intensivering van de recreatieve voorzieningen aan de kust vindt plaats. Op basis van getroffen voorbereidingen in de periode voor 2015 krijgt de ontwikkeling en realisering van de Larserknoop in combinatie met het vliegveld en de Zuiderzeelijn vorm. De Flevokust wordt ontwikkeld. Indien mogelijk wordt Noordersluis verder ontwikkeld naar een gebied met de functie van kleinschalig werken en wonen. Lelystad-Zuid kan een belangrijke rol spelen bij het tegemoetkomen aan een getalsmatige aanvulling voor het woningbouwprogramma, maar zal ook een kwalitatieve betekenis moeten hebben, als aanvulling op de woningvoorraad in de bestaande stad.

Tengevolge van de in uitvoering zijnde wijkontwikkelingsplannen, die gericht zijn op de versterking van de identiteit van de eilanden en het meer levensloopbestendig maken daarvan, kan de bestaande stad de concurrentie met de nieuwbouw aan.

Met de zuidelijke aansluiting op de A6 richting Lelystad-Zuid en het vliegveld is de bereikbaarheid van de verschillende functies gewaarborgd.

Uitvoering van het Structuurplan

De uitvoering van het Structuurplan is geen gemakkelijke opgave. De financiële haalbaarheid en een optimale fasering van de onderdelen vergen continue aandacht. De doorwerking van het Structuurplan vindt plaats in enkele sleutelprojecten en daarnaast in reguliere trajecten en projecten, zoals het Meerjaren OntwikkelingsProgramma (MOP) en projecten als het Stadshart. De sleutelprojecten die essentieel zijn voor het realiseren van het Structuurplan zijn:

1. Visievorming kustzone
2. Visievorming Baai van Van Eesteren
3. Verkenning inrichting Larserknoop
4. Uitwerking openbaar vervoer knooppunten
5. Haalbaarheidsstudie doortrekken N23/A23
6. Herstructureringsplan Lelycentre
7. Wijkprofielen ten behoeve van wijkontwikkeling
8. Uitvoeringsprogramma Groene en Blauwe Stad (Waterplan Lelystad)

In Hoofdstuk 5 zijn deze sleutelprojecten kort beschreven.



LELYSTAD

Structuurplan 2015



BIJLAGEN STRUCTUURPLAN LELYSTAD 2015
met een doorkijk naar 2030



BIJLAGE 4 BESTUURLIJK OVERLEG

Resultaat overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 over voorontwerpstructuurplan Lelystad 2015

Het college van de gemeente Lelystad (hierna te noemen "het college") heeft het voorontwerpstructuurplan Lelystad 2015 in het kader van het overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening op 4 november 2003 verzonden naar de onderstaande instanties, met het verzoek eventuele op- of aanmerkingen vóór 30 december 2003 kenbaar te maken.

1. Ministerie van Economische Zaken, Regio Noord-West
2. VROM-Inspectie, Regio Noord-West
3. Provincie Flevoland
4. Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek
5. Burgemeester en wethouders van Almere
6. Burgemeester en wethouders van Zeewolde
7. Burgemeester en wethouders van Dronten
8. Burgemeester en wethouders van Urk
9. Burgemeester en wethouders van Enkhuizen
10. Burgemeester en wethouders van Stedebroec
11. Burgemeester en wethouders van Venhuizen
12. Burgemeester en wethouders van Hoorn
13. Rijkswaterstaat Directie IJsselmeergebied
14. Regionale directie Domeinen IJsselmeerpolders
15. Dijkgraaf en Heemraden van het Waterschap Zuiderzeeland
16. Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Directie Noordwest
17. Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Flevoland
18. NV NUON
19. Hydron Flevoland NV
20. ProRail
21. NV Nederlandse Spoorwegen
22. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Luchtvaart
23. Staatsbosbeheer
24. Connexion
25. NLTO
26. KPN Telecom Netwerkdiensten
27. Tennet bv
28. N.V. Nederlandse Gasunie
29. Bedrijfskring Lelystad
30. Centrada
31. Overlegorgaan Bouwnijverheid Lelystad
32. Lelystad Airport
33. Stichting Biologisch Centrum Lelystad
34. Stichting Flevolandschap
35. Milieufederatie Flevoland
36. OMS Lelystad
37. Commissie ex artikel 28 Luchtvaartwet
38. Animal Sciences Group, Praktijkonderzoek

De instanties genoemd onder 5, 6, 7, 10, 12, 14, 18, 19, 20, 22, 25, 26, 29, 30, 31, 32, 33, 36 en 37 hebben niet gereageerd.

De van de overige 19 instanties ontvangen reacties en de antwoorden van het college hierop zijn in de hierna volgende matrix weergegeven.

Thema Buitendijks bouwen

- Het water en de ruimte vormen belangrijke kernkwaliteiten van Lelystad. Om de kwaliteit van de stad verder te verbeteren is het noodzakelijk om de kernkwaliteiten bij de ontwikkeling van de stad betrekken. Parkhaven, Museumkwartier en de Suyderseeboulevard vormden de eerste stappen van de Lelystadse kustontwikkeling.
- De noodzaak om de kust te ontwikkelen wordt weliswaar door alle overheden ondersteund, maar uit de reacties op het voorontwerp Structuurplan kan tevens worden afgeleid dat de betekenis van de centrale positie van Lelystad in het IJsselmeergebied in belangrijke mate wordt ondergewaardeerd.
- In de Nota Ruimte wordt de goede inpassing van menselijke activiteiten in de culturele en natuurwaarden van het IJsselmeergebied nagestreefd. Selectief ruimte wordt geboden voor buitendijks wonen in de vorm van 'nieuwe waterfronten net over de rand'. Zo krijgt Lelystad een gezicht aan het water, net als de Zuiderzeesteden in het verleden.
- Lelystad beschouwt daarbij de in de Nota Ruimte genoemde zone van de Houtribdijk (respectievelijk de Markerwaarddijk) tot aan de toekomstige N23/ A23. Op basis van dit inzicht wil Lelystad haar nieuwe waterfront verder te ontwikkelen in de zogenaamde "Baai van Van Eesteren".
- Met het wonen aan en in het water kan zodoende een woonkwaliteit geboden worden die elders in Nederland niet aanwezig is. Ook voor de economische ontwikkeling van de stad zijn onderscheidende huisvestingsmogelijkheden een vestigingscriterium.
- De Integrale Visie IJsselmeergebied voorziet in hoofdlijnen dezelfde ontwikkelingen. Het noordelijk kustgebied wordt tevens aangewezen als voorkeurslocatie voor intensivering van de recreatie. Voor de kust van Lelystad wordt ruimte gevonden voor een intensivering van recreatieve vaardoelen met natuurontwikkeling. De kernbegrippen zijn "ruimte", "recreatief aantrekkelijk", "rust waar nodig" en "land-water relaties".
- Het provinciale omgevingsplan legt een zwaartepunt voor toerisme en recreatie op de Lelystadse kust en zet in vergelijking met de Nota Ruimte de stedelijke ontwikkeling nog wat zwaarder aan.-De conclusie is gerechtvaardigd dat de door de overheden beoogde ontwikkeling van de kust een intensivering tot gevolg heeft. Terecht wordt ook geconstateerd dat bij de ontwikkeling van de kust een groot aantal belangen een rol spelen.
- Om tot een goede belangenafweging te komen zal de gemeente na vaststelling van het Structuurplan een geactualiseerde visie op de kust ontwikkelen. Deze visie zal in goed overleg met betrokken instanties worden opgesteld (Ministeries VROM, VenW, LNV, provincie en waterschap).

Thema natuurgewichtenkaart

- Ongeveer 35% van het Lelystadse grondgebied geniet op grond van Europese of rijkswet- en regelgeving een beschermde status. Inclusief water loopt dat percentage zelfs op tot meer dan 70%. De vraag is gerezen op welke wijze zowel de natuurwaarden in en om de stad als de stedelijke kwaliteit kunnen worden gehandhaafd en zelfs kunnen worden versterkt. Om dat in beeld te brengen is een Natuurgewichtenkaart opgenomen voor het binnendijkse gedeelte van Lelystad. Deze Natuurgewichtenkaart is een middel om een zorgvuldige afweging te kunnen maken tussen verstedelijking en natuur.
- Voor het maken van de Natuurgewichtenkaart is voor Lelystad-Zuid en de Kustzone gebruik gemaakt van soorteninventarisaties uit 2003. Voor het resterende gebied is, bij gebrek aan betrouwbare gebiedsdekkende inventarisaties, een voorspelling gedaan op basis van een modelmatige benadering. Dit kaartbeeld is 'geijkt' met de hulp van lokale experts (terreinbeheerders, natuurvrijwilligers).
- In de Natuurgewichtenkaart staat aangegeven voor hoeveel strikt beschermde soorten (sub)optimaal habitat aanwezig is. Overigens is het mogelijk dat de betreffende soorten in het gebied in het geheel niét aanwezig zijn of dat er ook andere strikt beschermde soorten voorkomen. De kaart geeft louter een zo goed mogelijke voorspelling van het voorkomen van strikt beschermde soorten.
- Vanuit de lijst met 23 strikt beschermde soorten die in Lelystad voorkomen is een keuze gemaakt voor 14 zogenaamde ecoprofielen. Deze 14 ecoprofielen vertegenwoordigen het gehele spectrum aan planten- en diersoorten dat in Lelystad aanwezig is en in de nabije toekomst verwacht kan worden.
- Tijdens de integratie van alle ecoprofielen zijn de afzonderlijke habitatkaarten vergeleken met de normen zoals die uit het Handboek Robuuste Verbindingszones (LNV) en het Alterra-kennissysteem LARCH komen. Dit leverde een goed beeld van de gebieden die voor een ecoprofiel kunnen fungeren als sleutelgebied, stapsteen of corridor en daarmee van de 'ecologische samenhang'. Door de combinatie van Ecologische Hoofdstructuur en natuurcompensatiezones ontstaat een ecologisch netwerk dat een goede ruimtelijke basis biedt voor het duurzaam voortbestaan van beschermde soorten in Lelystad. In een later planstadium zullen de voorwaarden voor een duurzaam ecologische

netwerk nader ingevuld worden. Hierbij zijn de volgende criteria van belang: dimensionering ecologische verbindingen, inrichting, beheer, passages van wegen en steile vaartoevers, verstoring en zonerings, het dempen van invloeden van buitenaf. Een belangrijk aandachtspunt is monitoring van de natuurwaarden, zodat eventueel bijsturing in het functioneren van het ecologisch netwerk mogelijk is. Voor de uitgebreide onderbouwing wordt verwezen naar het rapport 'Natuurgewichtenkaart structuurvisie Lelystad' (Oranjewoud, 24 juni 2003).

- In het Structuurplan wordt de beweging om de stad heen gemaakt. Binnen het stedelijk gebied is het uitgangspunt om ruimte te bieden voor menselijke activiteiten. Natuurontwikkeling is daaraan weliswaar ondergeschikt, maar vaak goed inpasbaar. Buiten het stedelijk gebied kan in ruimtelijke zin worden volstaan met de invulling van de geplande Ecologische Hoofdstructuur. Er is in beginsel uitsluitend ruimte voor natuurontwikkeling buiten de Ecologische Hoofdstructuur en voor gemeentelijke nuancerings indien dit wordt gedragen door zowel rijk als provincie.

Thema Hanzelijn/Zuiderzeelijn

- De Hanzelijn is de nieuwe spoorlijn tussen Lelystad en Zwolle. Deze nieuwe spoorlijn zal zowel geschikt worden gemaakt voor zowel reizigers- als personenvervoer. De realisatie van deze spoorlijn zal tevens leiden tot aanpassing van het station. De aanleg van de Hanzelijn betekent een impuls voor de bereikbaarheid van de stad in oostelijke en noordelijke richting.
- De Zuiderzeelijn is een snelle openbaar vervoerverbinding tussen Amsterdam en Groningen, die de bereikbaarheid van het Noorden verbetert en de regionale economie stimuleert. De Zuiderzeelijn kan op verschillende manieren worden gerealiseerd. Er zijn twee snelle varianten die de voorkeur hebben en twee terugvalopties in de vorm van een intercityverbinding. De voorkeur van de gemeente gaat uit naar een Magneetweefbaan met halteplaats in Lelystad. De eerste terugvaloptie betreft het doortrekken van de bestaande lijn Amsterdam - Lelystad via Emmeloord, Heerenveen en Drachten naar Groningen zodat een volledige intercityverbinding ontstaat. Deze optie is vanaf de gemeentewording opgenomen in de gemeentelijke plannen. De tweede terugvaloptie betreft de verbetering van de bestaande spoorlijnen Amsterdam-Lelystad en Zwolle-Groningen, zodat na oplevering van de ontbrekende schakel Lelystad-Zwolle (Hanzelijn) een intercityverbinding ontstaat. Omdat Lelystad de aanleg van de Hanzelijn als uitgangspunt neemt, wordt dus rekening gehouden met de aanleg van de Zuiderzeelijn als Hanzelijn+ variant. Voor beide terugvalopties geldt overigens dat in de bundeling van de Zuiderzeelijn met het bestaande spoor de combinatie van het langzame goederenvervoer met vooral de snellere intercityvarianten op grote problemen stuit. Het realiteitsgehalte van de terugvalopties staat daarmee onder druk.

Thema Veiligheid

- Veiligheid staat in al zijn facetten hoog op de bestuurlijke agenda. Momenteel wordt een integrale visie op veiligheid voorbereid, waarin zal worden ingegaan op alle in de ontvangen reacties genoemde veiligheidsaspecten. Gestreefd wordt naar een goede implementatie van het aspect veiligheid in de ruimtelijke ordening.

Thema Watertoets

- Het Structuurplan is opgesteld toen er nog geen regeling bestond voor een watertoets of waterparagraaf. Bij de totstandkoming van het structuurplan hebben wateraspecten desalniettemin een volwaardige rol gespeeld. In een vroeg stadium is overleg gevoerd met het Waterschap over de waterhuishoudkundige aspecten van het plan. Wateraspecten hebben een rol gespeeld bij de beschrijving van het watersysteem, de relatie met verstedelijking en de discussie over de modellen en het uiteindelijke streefbeeld. Daarnaast zullen in de uitwerkingen van het Structuurplan, wateraspecten wederom een volwaardige plaats moeten krijgen. Bij deze uitwerkingen is kan gebruik worden gemaakt van de Stroomgebiedsvisie, het Nationaal Bestuursakkoord Water, het Waterplan en de watertoets ('de watertoets toegepast').

Thema Verdichting

- De groei van de stad dient uiteindelijk een kwalitatief doel. De bestaande stad en de bestaande woonwijken moeten dus van die groei aantoonbaar profiteren. Voor het college zijn dan ook het bouwen in de uitleggebieden en het toekomstig verbeteren van de bestaande wijken twee kanten van dezelfde medaille. Lelystad mag niet de fout maken alleen wervende woonmilieus te scheppen in de uitleggebieden en de bestaande wijken, met hun soms gedateerde en eenzijdige woningsamenstelling, bij

het oude te laten. Op termijn ontstaat er dan onvermijdelijk een tweedeling in de stad.- Via verstandig herstructureren, sloop en nieuwbouw valt in bestaande wijken veel te verbeteren. Maar er zal in een aantal gevallen ook gebouwd moeten worden op nu nog open, soms groene, plekken in een wijk. Het kan dan gaan om nieuwe woningtypes die beter aansluiten bij de vraag van vandaag en morgen, woningen voor ouderen, jongeren, een uitbreiding van een belangrijke buurtvoorziening, etc.

Thema multimodale overslag

- Omdat alle vervoersstromen in Lelystad bij elkaar komen, biedt de strategische ligging van Lelystad goede mogelijkheden voor multimodale overslag. Realisatie van multimodale overslag staat echter nog ter discussie. Op korte termijn moet het duidelijk worden of het interessant genoeg is om de vervoersstromen bij Lelystad aan elkaar te koppelen.
- In afwachting van een nadere uitwerking is de multimodale overslag aangegeven op het bedrijventerrein Flevokust met een indicatieve aanduiding. Een meer gedetailleerde aanduiding kan in dit stadium nog niet gegeven worden. Bijvoorbeeld kan worden gedacht aan een inlandse haven.
- Met activiteiten van tijdelijke aard zijn bedoeld activiteiten die vóór het realiseren van de multimodale overslag c.a. aan de orde kunnen zijn.
- De plankaart en de tekst wordt aangepast. Een overslagcentrum wordt indicatief aangegeven op het beoogde bedrijventerrein Flevokust.

Thema Visvijverbos

- De werklandschappen in het Visvijverbos worden geschrapt uit het Voorontwerp. De tekst en kaart van de knoop Flevokust wordt aangepast. Ontwikkelingen zullen van het Visvijverbos af aangegeven worden.

Thema planologisch relevante kabels en leidingen

- De planologisch relevante kabels en leidingen (hoofdinfrastructuur) worden opgenomen in een facetkaartbeeld.

Instantie	Reactie	Antwoord
Provincie Flevoland	<ul style="list-style-type: none"> - Waarom niet groei Lelystad aan noordzijde zoals in Omgevingsplan? - ZZL gebundeld met bestaande spoor reserveren voor als IC(+). - Overweging om afslag A6-Dronterweg op te nemen. - Faseren afslag Lelystad-Zuid voor 2015 i.v.m. Lelystad-Zuid en Larserpoort. Studie naar bereikbaarheid nodig? - Overweging om reservering (H)OV-lijn Larserknoop - Lelystad-Zuid op te nemen. - Voor bereikbaarheid centrum maatregelen nodig om te voorkomen dat te veel doorgaand verkeer op centrumring rijdt. - Verzoek om de vrijwaringszones rond de dijken, de A6 en de Hanze-lijn op te nemen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Met de huidige bouwlocaties, de inbreidingslocaties, de locaties Kustknoop en Lelystad-Zuid bestaan voldoende bouw mogelijkheden voor de groei van Lelystad tot ongeveer 100.000 tot 120.000 inwoners. - Zie thema Hanzelijn/ Zuiderzeelijn. - Het rijksbeleid is gericht op het beperken van het aantal afslagen. De gewenste nieuwe aansluiting op de A6 ter hoogte van Lelystad Zuid is vanuit dat oogpunt geen vanzelfsprekendheid. In overeenstemming met de intentieafspraken verstedelijking richt Lelystad zich op de realisatie van de aansluiting Lelystad Zuid voor 2015. Nog afgezien van ecologische en technische aspecten, ligt ook in het licht van de ontwikkeling van de N23 een afslag ter hoogte van de Dronterweg niet voor de hand. Indien er wel sprake is van een vierde aansluiting heeft Lelystad de voorkeur voor een veel goedkopere aansluiting ter hoogte van de Runderweg. - Geheel in lijn met de intentieafspraken verstedelijking wordt momenteel hard gewerkt aan de opening van Station Lelystad Zuid. Tot die tijd wil Lelystad echter niet wachten met de start van een goede openbaar vervoerverbinding tussen de knooppunten. Deze verbinding loopt vanaf de Kustknoop langs de Houtribdreef en de Stationsdreef naar het Stadshart en vanaf daar via de Larserdreef/ -weg naar de Larserknoop en de luchthaven. Bij de eventuele openstelling van Station Lelystad Zuid kan deze wellicht worden opgenomen in het tracé. De verbinding vanaf Lelystad Zuid met de Larserknoop en de luchthaven kan nader worden onderzocht. - Ja. Zie betreffende opmerkingen in het Structuurplan. - Zie thema Veiligheid.

	<ul style="list-style-type: none"> - Locatie buitendijks bouwen moet onderbouwd worden. Provinciale expertise wordt aangeboden. - onduidelijk hoe watertoets is doorlopen. Verzoek om watertoets in te vullen. - Is ruimtelijk beeld t.a.v. kennisinstututen in lijn met gesprekken die worden gevoerd? De bouwvlakken passen niet zonder meer in provinciale beleid. - Zijn er mogelijkheden voor wind-energie te benutten? 	<ul style="list-style-type: none"> - Zie thema buitendijks bouwen. De gemeente maakt graag gebruik maken van aanbod provincie. - Zie thema watertoets. - Het betreft een indicatieve aanduiding van bebouwing. De plankaart zal wat betreft de kennisinstututen worden aangepast. Getracht wordt de aanduiding uit het Omgevingsplan te integreren. - Zie tevens Kennislandgoed. - Gemeente alert op kansen.
VROM	<ul style="list-style-type: none"> - Betwijfelen nut en noodzaak van ontwikkeling buitendijks bouwen: voor volwaardig waterfront volstaan de plannen Meerdijkhaven en Bataviastad. Daarnaast tast deze ontwikkeling de openheid van het Markermeer aan en bestaan waterstaatkundige bezwaren. - Par 2.3: niet duidelijk of genoemde 500 à 600 woningen ambitie of realisatie is. 	<ul style="list-style-type: none"> - Zie thema buitendijks bouwen. - In het Masterplan Versnelde Groei is een groeiambitie opgenomen die overeenkomt met 600 à 700 woningen per jaar. Dit aantal is sinds het Masterplan realiseerbaar gebleken. Tussen 1998 en 2002 zijn ruim 3.400 woningen gebouwd. Overigens is de teruggang in verkoop en productie het afgelopen jaar ook in Lelystad zichtbaar geweest. - Het huidige aantal inwoners is 70.000. Dit Structuurplan spreekt de verwachting uit dat in 2015 de 80.000 inwoners worden gehaald. Lelystad heeft tot die tijd dus nog 10.000 inwoners te gaan. Daarvoor zijn 4500 tot 5000 woningen nodig. Omgerekend zou dat resulteren in een opgave van 375 tot 425 woningen per jaar. Dat doet echter te kort aan de bijzondere positie waarin Lelystad verkeert, waardoor Lelystad genoodzaakt is om althans te proberen de groei te versnellen. Lelystad kan de groei versnellen door zo goed mogelijk in te spelen op de markt, maar kan het zich daarbij niet veroorloven om de sociaal-economische positie uit het oog te verliezen. Aan de versnelde groei liggen immers kwalitatieve doelstellingen ten grondslag. De groeiopgave is nader uitgewerkt in het

	<ul style="list-style-type: none"> - Groene Kamers en Oorsprong: 50-wijken aanpak. VROM gaat uit van goede afstemming. - Wenselijk dat Lelystad en Almere de ontwikkeling van werklocaties en woningaanbod met elkaar afstemmen. 	<p>meerjaren bouwprogramma.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vanuit het perspectief van dit Structuurplan blijft het dus de ambitie om, zo snel mogelijk als redelijkerwijs verantwoord is en met oog voor de wensen uit de samenleving, door te groeien naar 80.000 inwoners. - Na het bereiken van 80.000 inwoners is Lelystad bereid eventueel versneld te groeien naar 100.000 à 120.000 inwoners. Deze versnelde groei moet dan ten dienste staan van de positie van Lelystad als hoofdstad van de provincie Flevoland en van de ontwikkeling, ondersteuning of uitbouw van de kwalitatieve en kwantitatieve voorzieningen van de stad. - Vanzelfsprekend. - Met betrekking tot de groei van Almere en Flevoland rekent de provinciehoofdstad Lelystad op een constructieve samenwerking met rijk, provincie, Almere en omliggende gemeenten.
Ministerie van LNV	<ul style="list-style-type: none"> - Wooneilanden m.b.t. buitendijks bouwen gaan verder dan het ontwikkelen van een Waterfront en zijn niet in overeenstemming met het rijksbeleid voor de grote wateren. - Betekenis en belang van het IJsselmeer en Markermeer heeft in het structuurplan onvoldoende aandacht. - Een waterparagraaf in de vorm van een watertoets ontbreekt. - H. 2.5 beleidskader moet aangevuld worden met het onderdeel 'beschermde soorten' in het kader van de Flora- en Faunawet. 	<ul style="list-style-type: none"> - Zie thema buitendijks bouwen. - In paragraaf 4.11 wordt de betekenis en het belang van Markermeer/IJsselmeer uiteengezet. - Zie thema watertoets. - Het beleidskader wordt aangevuld met het onderdeel 'beschermde soorten' in het kader van de Flora- en Faunawet.
Ministerie van EZ	In het voorontwerp Structuurplan zijn de ruimtelijke condities volop aanwezig om de beoogde doelstelling van 32.000 arbeidsplaatsen te realiseren.	
Rijkswaterstaat	<ul style="list-style-type: none"> - De 'nieuwe' eilanden doen geen recht aan de randvoorwaarden uit de 5^e Nota RO, de IVIJ en van de hoofdvaarweg Amsterdam Lelystad. - Een integrale ontwikkelingsvisie op de kust ontbreekt nog. De volgende punten zouden onderdeel moeten uitmaken van een dergelijke vi- 	<ul style="list-style-type: none"> - Zie thema buitendijks bouwen. - Het opstellen van een visie op de kust(zone) betreft sleutelproject 1. De verschillende genoemde aspecten zijn onderdeel van uitwerking en

	<p>sie:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Ecologie: er moet worden aangetoond dat er geen andere locaties voor woningbouw beschikbaar zijn, inclusief maatschappelijk belang. o IJsvorming. o Klimaatverandering: rekening houden met waterpeilstijging, de gerelateerde vrijwaringzones opnemen op plankaart. o Recreatievaart: aanleg wooneilanden belemmert recreatievaart, verkeersveiligheid komt onder druk te staan. o Spuikommen: wooneilanden zijn deels in spuikommen van de spuisluisen gesitueerd. De noordelijke spui kom vervult functie als vaargebied, vlucht- en rusthaven voor beroeps- en recreatievaart. In voorhaven van Houtribsluisen is capaciteitsprobleem (wordt meegenomen in MIT). <p>- De realisatie van een multimodaal overslagcentrum kan ook gerealiseerd worden wanneer een buitendijkse terminal wordt aangelegd i.p.v. een binnendijkse terminal. Tevens dienen de mogelijkheden van Short Sea Shipping te worden meegewogen. En de mogelijkheden voor ontsluiting door het spoor dienen te worden verkend. Hoe verhouden de plannen voor tijdelij-</p>	<p>onderzoek i.h.k.v. dit sleutelproject.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zie tevens de thema's buitendijks bouwen en veiligheid. - Met de keuze voor buitendijks bouwen in de "Baai van Van Eesteren" wordt dit aspect, gezien de ligging, beter beheersbaar. Vanzelfsprekend moet dit verder worden uitgewerkt in het kader van het sleutelproject. - De ruimte die benodigd is voor dijkversterking en de afstemming met de ontwikkeling van onze stad zijn vastgelegd in afspraken die de gemeente heeft gemaakt met de provincie en de water(kering)beheerders. Deze afspraken liggen ten grondslag aan dit Structuurplan, maar zullen in het sleutelproject 1 verder worden gepreciseerd. Uiteindelijk zullen de uitkomsten in bestemmingsplannen worden vastgelegd. - Bebouwing en de verdere ontwikkeling van de kustknoop (recreatie) zal altijd leiden tot een intensivering van de pleziervaart en wellicht ook van de beroepsvaart. Het is onvermijdelijk dat deze scheepsoorten in de toekomst meer hinder van elkaar zullen gaan ondervinden. Tegelijkertijd zal het vervoer van gevaarlijke stoffen en de vluchthaven ter plaats van de huidige spuisluis ook op gespannen voet staan met de verder voorgestane ontwikkelingen. Vandaar dat de gemeente Lelystad ervoor kiest om in het sleutelproject 1, met betrokken partijen te zoeken naar een oplossing waarbij de beide scheepsoorten via gescheiden vaarroutes kan verlopen. - Zie thema multimodale overslag.
--	---	---

	<p>ke activiteiten zich tot huidige plannen (niet als tijdelijk bedoelde) plannen voor overslagterminal bij Flevocentrale?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Terughoudendheid vereist bij nieuwe aansluitingen op A6. Een betere benutting en eventuele uitbreiding van Larserknoop kan worden onderzocht in het kader van 'gebiedsgericht benutten'. - RWS heeft waardering voor de visie t.a.v. doortrekken N23/A23, maar op grond van verkeersprognose onderschrijft RWS de noodzaak van deze verbinding niet. De N302 volstaat om huidige en toekomstige verkeersstromen tussen Lelystad en Noord-Holland af te wikkelen. - Blz. 87: Markerwaarddijk moet zijn: Houtribdijk. - Opnemen van de vrijwaringzones langs de A6. - De realisatie van een P&R voorziening op Larserknoop gekoppeld aan ZZL resulteert vermoedelijk in sterke toename van de verkeersdruk op het knooppunt en is derhalve niet acceptabel. - Het is onjuist het huidige Station Lelystad Centrum als IC-station te bestempelen, de NS beslist over de status van het station. - Er dienen voldoende K&R en P&R voorzieningen te zijn in de omgeving van het station. 	<ul style="list-style-type: none"> - De bereikbaarheid van en vanuit Lelystad via de A6 is momenteel onderwerp van studie. Geheel in overeenstemming met de intentieafspraken verstedelijking heeft een extra aansluiting ter hoogte van Lelystad Zuid nadrukkelijk de gemeentelijke voorkeur. De inrichting en bereikbaarheid van de Larserknoop worden integraal uitgezocht i.h.k.v. sleutelproject 3. Resultaten van het project 'gebiedsgericht benutten' worden meegenomen in uitvoering van dit sleutelproject. - Het sleutelproject 5 voorziet in een haalbaarheidsstudie van het doortrekken van de N23/A23. Deze haalbaarheidsstudie wordt in nauwe samenwerking met belangrijkste betrokkenen (zoals o.a. Rijkswaterstaat) verricht. - De Markerwaarddijk ligt nagenoeg geheel binnen Lelystads grondgebied. De naam Markerwaarddijk is definitief vastgesteld bij besluit van de Landdrost d.d. 8 februari 1977. - Vrijwaringzones zullen worden opgenomen in bestemmingsplannen. Zie tevens thema veiligheid. - Het sleutelproject 3 betreft een verkenning naar de inrichting van de Larserknoop. Bereikbaarheid en mobiliteit zijn integraal onderdeel van deze verkenning. - Gelet op de ligging op het knooppunt van verbindingen, gelet op de groei van Lelystad en gelet op het feit dat Lelystad als enige provinciehoofdstad in Nederland geen intercitystation heeft, is het de ambitie van Lelystad om in Lelystad een intercitystation te ontwikkelen. - Het realiseren van voldoende K&R en P&R voorzieningen is een opgave die hoort bij het ontwikkelen van de opstappunten voor het (H)OV.
--	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> - Ter waarborging van de externe veiligheid in de toekomstige omgeving van de Hanzelijn is vastgesteld dat in een zone van 30 meter uit de as van de buitenste 2 sporen geen kwetsbare bestemmingen worden gerealiseerd. - Het is wenselijk dat er een watertoets wordt uitgevoerd, met als resultaat een waterparagraaf in het definitieve Structuurplan. 	<p>Wat betreft het stadscentrum wordt gedacht aan het realiseren van een opstappunt ten westen en zuiden van het stadshart.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Voor Lelystad geldt dat het meetpunt van de dertig meter zone in het hart van de twee middensporen ligt. Hierbij hoort een beperking van het gebruik van de buitenste sporen door treinen met gevaarlijke stoffen, waarbij het persoonlijk risico buiten de hier bedoelde 30 meter zone de 10^{-6} niet zal mogen overschrijden. Dit geeft dus beperkingen voor het gebruik van de buitenste sporen. In paragraaf 4.5 (onderdeel externe veiligheid Hanzelijn) wordt deze zone opgenomen. - Zie thema watertoets.
Waterschap Zuiderzeeland	<ul style="list-style-type: none"> - Opnemen relevante punten uit Stroomgebiedvisie Flevoland en Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) die 11 december 2003 zijn vastgesteld. - Bij ontwikkeling kuststrook rekening houden met veiligheidsnormen en vrijwaringzones langs de dijken. - Mogelijk directer verwijzen naar het Waterplan in het Voorontwerp. - Hemelwaterafvoer niet of zo weinig mogelijk op het rioleringsstelsel aansluiten. - Er dient een watertoets uitgevoerd te worden. 	<ul style="list-style-type: none"> - Overnemen van de relevante tekstvoorstellen van het Waterschap. Nieuwe tekst in paragraaf 4.4 (onderdeel water). - Wordt meegenomen in de uitwerking van het Structuurplan (sleutelproject 1). - Wordt meegenomen in paragraaf 4.4 (onderdeel water) - Wordt meegenomen in paragraaf 4.4 (onderdeel waterhuishouding en waterkwantiteit). - In de komende maanden wordt de watertoets uitgevoerd, zodat de resultaten kunnen worden opgenomen in het definitieve Structuurplan.
Gemeente Venhuizen	De aandacht die in het voorontwerp structuurplan wordt besteed aan de waarden van het Markermeer en de verbinding tussen Alkmaar via Hoorn, Enkhuizen, Lelystad, Dronten en Kampen naar Zwolle wordt als positief beoordeeld.	
Gemeente Enkhuizen	Geen inhoudelijke vragen en/ of opmerkingen.	
Gemeente Urk	Geen opmerkingen.	
Kamer van Koophandel Flevoland	<ul style="list-style-type: none"> - Geen bezwaren tegen transformatie van Noordersluis naar een woon-werk gebied, mits toekomstige woningbouw de bedrijfsvoering van de bestaande bedrijven niet belemmert. Tevens dienen bedrijven zo snel als mogelijk duidelijk- 	<ul style="list-style-type: none"> - De transformatie van Noordersluis is een ontwikkeling die na 2015 aan de orde zou kunnen zijn. Te zijner tijd wordt in de uitvoering van dit voornemen rekening gehouden met bedrijfsvoering van bestaande bedrijven. De gemeente is voorne-

	<p>heid te krijgen over de toekomstige situatie.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Naast personenvervoer zou er ook vrachtvervoer mogelijk moeten zijn bij de ontwikkeling van het business airport. - Niet eens met het terugbrengen van de verkeersfunctie van de Houtribweg i.r.t. het aanleggen van de N23/A23 (blz. 87). - Er ontbreekt een P&R-voorziening bij het NS-station. - De reservering van het MOL (Multimodaal Overslagcentrum) dient opgenomen te worden in tekst en beeld. Niet als activiteiten van tijdelijke aard. - Op de plankaart is de Binnenhavenweg gedeeltelijk verdwenen. Dit is geen goede ontwikkeling. - Het vaarwegennet dient in het kaartbeeld opgenomen te worden (blz. 80). - De aanleg van buitendijkse wooneilanden is niet bevorderlijk voor de toegankelijkheid van het vaargebied voor binnenvaart en watertoe- 	<p>mens om een actieve rol te spelen in het creëren van voor de gezonde bedrijfsvoering belangrijke randvoorwaarden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Binnen de planperiode van het Structuurplan is uitsluitend de ontwikkeling van vliegveld Lelystad tot een regionale luchthaven aan de orde. Het kabinet is van mening dat het zwaartepunt moet liggen op het accommoderen van general aviation, met name zakelijk verkeer. - De Houtribweg maakt geen deel uit van de Lelystadse hoofdwegestructuur. Daarnaast staat het gebruik van de Houtribweg door een aantal ontwikkelingen onder druk. De belangrijkste is een ontwikkeling bij Almere, waar de Oostvaardersdijk wordt “geknipt” en de weg dus feitelijk zijn stroomfunctie verliest. Daarnaast zal, na voltooiing van de dijkversterking, de Oostvaardersdijk worden afgewaardeerd naar een 80 kilometerweg met een toeristisch recreatieve inrichting. - Het realiseren van voldoende K&R en P&R voorzieningen is een opgave die hoort bij het ontwikkelen van de opstappunten voor het (H)OV. Wat betreft het stadscentrum wordt gedacht aan het realiseren van een opstappunt ten westen en oosten van het station. - Zie thema multimodale overslag. - De Binnenhavenweg staat niet op de plankaart gezien dit geen ‘invalsweg’ betreft. De Binnenhavenweg blijft wel gehandhaafd als ontsluiting van de wooneilanden. - Het vaarwegennet is niet opgenomen op de plankaart. Wel zal de vaarweg Amsterdam-Lemmer worden aangegeven (route door de Houtribsluizen). - Zie thema Buitendijks bouwen.
--	---	---

	<p>risme.</p> <ul style="list-style-type: none"> - De brug tussen de Houtribdijk en Houtribweg moet voldoende doorvaart hoogte hebben (minimaal 20 meter) en kunnen openen voor bijzonder transport. In het geval van een tunnel is voldoende diepgang vereist. - Het huidige sluiscomplex dient behouden te worden en niet te worden verschoven naar een andere locatie (zie kaart blz. 122) i.v.m. bereikbaarheid jachthavens voor pleziervaart. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wordt rekening mee gehouden bij uitwerking Structuurplan (sleutelproject 1). In paragraaf 4.5 (onderdeel N23/A23 en paragraaf 4.9 (onderdeel kustknoop) wordt toegevoegd dat rekening wordt gehouden met de voorwaarden van de hoofdvaar-routes. - Op de indicatieve kaart zal de ligging exacter worden aangegeven.
Animal Science Group (Universiteit Wageningen)	<ul style="list-style-type: none"> - Nog geen reactie. Momenteel wordt plan voor gebied tussen Lelystad en Dronten ontwikkeld. (Kennislandgoed Flevoland) Gaarne dit plan op later moment mee te nemen in Structuurplan. 	<ul style="list-style-type: none"> - Provincie Flevoland en de gemeenten Lelystad en Dronten hebben kennisgenomen van het initiatief van Wageningen Universiteit en Research voor het ontwikkelen van een Kennislandgoed Flevoland in het gebied tussen Lelystad en Dronten. Het initiatief komt inhoudelijk in grote lijnen overeen met de autonome ontwikkeling van het gebied en de ideeën die de overheden hebben over het gebied. - Het Structuurplan zoals het er nu ligt biedt dan ook ruimte voor ontwikkelingen in de richting van een Kennislandgoed Flevoland.
Staatsbosbeheer	<ul style="list-style-type: none"> - Oostvaardersplassen (tussen A6 en spoor) bestemming: natuur (ook i.v.m. compensatie H'lijn). - Visvijverbos: onderdeel EHS: geen bedrijfsmatige ontwikkelingen. - Argumentatie van zuidelijk gedeel- 	<ul style="list-style-type: none"> - De gemeente is in overleg met Staatsbosbeheer over de ontwikkeling van een integrale visie op de eigendommen van Staatsbosbeheer binnen de gemeente Lelystad. - De aanduiding op de plankaart blijft gehandhaafd. De gronden hebben volgens het vigerende bestemmingsplan de bestemming "Agrarisch gebied met bebouwing". Ook zijn delen bestemd als hoogspanningsverbinding. Het is de bedoeling dat het gebied zich, in samenhang met de Lage Vaart, zou ontwikkelen tot een onderdeel van een recreatieve verbindingzone tussen Almere en Lelystad. Mogelijk dat het gebied op termijn een natuurontwikkeling zal krijgen. Mede gelet op compensatie is de aanduiding "ecologische verbinding, zoekgebied, compensatie" toegevoegd. - Zie thema Visvijverbos. - Het tracé is overgenomen uit rele-

	<p>te van het tracé ZZI gebundeld aan A6 ontbreekt.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Afstemming bestemmingsplan en Voorontwerp t.a.v. NAC. - Vergaand buitendijks bouwen is niet realistisch. 	<p>vante stukken van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (o.a. De Zuiderzeelijn, Ontwerp/ Inpassing/Kosten/Effecten uit december 2000). Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen een Zuiderzeelijn als Magneetweefbaan en een Zuiderzeelijn over bestaand spoor. Het op de plankaart getekende spoor is de uitvoering als Magneetweefbaan, parallel aan de A6.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zie tevens thema Hanzelijn/ Zuiderzeelijn. - De gemeente Lelystad ondersteunt de intentie van Staatsbosbeheer om een Natuuractiviteitencentrum op het Oostvaardersveld te realiseren en zal ook medewerking verlenen aan het starten van de noodzakelijke procedures voor het verkrijgen van toestemmingen en vergunningen. - Zie thema buitendijks bouwen.
<p>Stichting Flevo-landschap</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Larserknoop: <ul style="list-style-type: none"> o bedreiging voor natuur en recreatie; o directe ontsluiting vanaf A6 noodzakelijk (met aandacht voor Burchtkamp); o Larserweg: groene, lokale, recreatieve inrichting. - Bundelen ZZL, H'lijn, Flevolijn. - Tracé ZZL: ten koste van Natuurpark. - Vliegveld: negatieve consequenties voor Natuurpark en Larserbos. - Natuurpark: <ul style="list-style-type: none"> o wens om uit te breiden richting 	<ul style="list-style-type: none"> - Sleutelproject 3 betreft een studie naar de inrichting van de Larserknoop. Hierin detaillering van Larserknoop en functie Larserweg. Wel afhankelijk van of magneetbaan of intercity (+). - Zie thema Hanzelijn/ Zuiderzeelijn. - De loop van het tracé van de Zuiderzeelijn is nog niet bekend. Voor zover het tracé ten koste gaat van het Natuurpark, zal de gemeente er op toezien dat dit deel naar genoeg wordt gecompenseerd. Nader te beoordelen, t.z.t. als besluitvorming aan orde is - Uit het PKB blijkt dat het Natuurpark en het Larserbos geen negatieve invloeden ondervinden van het vliegveld. PKB: De route naar het noorden is zo gekozen dat deze tussen de Oostvaardersplassen en de bebouwing van Lelystad doorloopt. Het natuurpark valt buiten de geluidscontouren van het vliegveld. - Indien concrete plannen aan de orde zijn, zal de gemeente deze te

	<p>noorden of oosten;</p> <ul style="list-style-type: none"> o vergroten verblijfsrecreatie. - Larserbos: geen verdere ontwikkeling van verblijfsrecreatie gewenst. - N23/A23: bij tracékeuze aandacht voor observatorium Robbert Morris. - Buitendijks bouwen: terughoudendheid gewenst i.v.m. waterberging, watervogels en openheid landschap. - Buitengebied: afstemming met oorspronkelijke landschapsonwerp Oostelijk Flevoland. - Verdichting in stad: voorzichtigheid gewenst. 	<p>zijner tijd beoordelen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gelet op de aard van het park, ligt het niet voor de hand om in het natuurpark vormen van verblijfsrecreatie te ontwikkelen. - Het Larserbos kent reeds verblijfsrecreatie. Een verdere ontwikkeling van verblijfsrecreatie ligt daarom voor de hand in het Larserbos. - Wordt rekening mee gehouden bij uitwerking Structuurplan (sleutelproject 5). In de tekst van het sleutelproject 5 wordt dit aandachtspunt opgenomen. - Zie thema buitendijks bouwen. - Wordt rekening mee gehouden bij uitwerking Structuurplan. In paragraaf 4.11 (Buitengebied) wordt de aanbeveling opgenomen om bij ontwikkelingen afstemming te zoeken met het oorspronkelijke landschapsonwerp Oostelijk Flevoland. - Zie thema verdichting.
Milieu Federatie Flevoland	<ul style="list-style-type: none"> - Kunnen niet instemmen met grootchalige bebouwing in Markermeer/IJsselmeer (waardevolle natuurgebieden). - Niet akkoord met bebouwing en ontwikkeling van werklandschappen in het Visvijverbos (onderdeel van PEHS). - Tracékeuze voor mogelijke ZZL wijkt af van huidige opvattingen Rijk en Provincie. Zorgvuldige analyse nodig van alternatieve tracé. - Natuurgewichtenkaart gaat voorbij aan de zogenaamde externe wer- 	<ul style="list-style-type: none"> - Vanuit de kernkwaliteiten van de stad is Lelystad zich zeer bewust van de ligging te midden van uitgestrekte natuurgebieden en een robuust en gevarieerd ecologisch en landschappelijk raamwerk en tevens van de waarde daarvan. Behalve dat Lelystad deze kernkwaliteiten wil respecteren en verder ontwikkelen, is Lelystad tevens van mening dat het vanuit kwalitatief oogpunt van belang is om de kernkwaliteiten bij de ontwikkeling van de stad te betrekken. - Zie tevens thema's buitendijks bouwen, Natuurgewichtenkaart en Visvijverbos. - Het voorontwerp schetst ambitie van gemeente Lelystad. Het project ZZL verzorgt analyse. Tevens zal dit aspect onderdeel kunnen zijn van sleutelproject. - Zie tevens thema Hanzelijn/ Zuiderzeelijn. - Zie thema Natuurgewichtenkaart.

	<p>king van bepaalde gebieden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kaart met voorstellen voor natuurcompensatie suggereert dat natuurcompensatie mogelijk is in gebieden die onderdeel zijn van de (P)EHS of onder de Vogel- en habitatrichtlijn vallen: dit is onjuist. 	<ul style="list-style-type: none"> - Zie thema Natuurgewichtenkaart. - Het grootste deel van de voorstellen voor natuurcompensatie liggen (bewust) buiten de (provinciale) ecologische hoofdstructuur. Een klein deel ligt buiten de (provinciale) - Buiten het stedelijk gebied kan in ruimtelijke zin worden volstaan met de invulling van de geplande Ecologische Hoofdstructuur. Er is in beginsel uitsluitend ruimte voor natuurontwikkeling buiten de Ecologische Hoofdstructuur en voor gemeentelijke nuancerings indien dit wordt gedragen door zowel rijk als provincie. - Over de wijze van compenseren zal Lelystad in overleg treden met de provincie.
Connexxion	<ul style="list-style-type: none"> - Structuurplan behelst een tijdshorizon (tot 2030) waarvan het onduidelijk is of Connexxion nog verantwoordelijk is voor OV in Lelystad. - Voldoende aandacht gewenst voor rol OV (zowel in stad als naar omringende gebieden). 	<ul style="list-style-type: none"> - Tot het moment dat Connexxion verantwoordelijk is voor OV in Lelystad, zal afstemming plaatsvinden tussen beide partijen over ontwikkeling/realisatie en beheer van het OV-netwerk. - Vanzelfsprekend.
Tennet	<ul style="list-style-type: none"> - Aandacht voor hoogspanningslijn in bestemmingsplannen. 	<ul style="list-style-type: none"> - De 380 kV leiding wordt opgenomen op de plankaart. - Zie thema planologisch relevante kabels en leidingen.
Rijksdienst voor het oudheidkundig Bodemonderzoek	<ul style="list-style-type: none"> - Wellicht ook in andere delen van de stad en buitengebied archeologische waarden beleefbaar maken. - Tekstueel aanpassen: blz. 83: 5.000 jaar (i.p.v. 500 jaar). 	<ul style="list-style-type: none"> - Gemeente besteedt bij nieuwe ontwikkelingen in een vroegtijdig stadium aandacht aan de archeologische waarden. Wanneer archeologische waarden worden aangetroffen kan het college besluiten om de aangetroffen waarden beleefbaar te maken. - Wordt aangepast.
Gastransport Services	<ul style="list-style-type: none"> - Aantal gastransportleidingen en buisleidingenstrook zijn niet aangegeven op plankaart. - Inachtnemen van veiligheidsafstanden etc. 	<ul style="list-style-type: none"> - Zie thema planologisch relevante kabels en leidingen. - Zie thema veiligheid.
Nederlandse Spoorwegen, afdeling bedrijfs- en productontwikkeling	Geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.	

BIJLAGE 5 INSPRAAK

5.1 EINDVERSLAG INSPRAAKPROCEDURE VOORONTWERP

Eindverslag van de inspraakprocedure voorontwerpstructuurplan Lelystad 2015

De inspraakprocedure, als bedoeld in de "Inspraakverordening Lelystad", is gestart door bekendmaking in de Flevopost van woensdag 29 oktober 2003 en op het publicatiebord aan het Stadhuis, van het voornemen van de gemeenteraad het "Structuurplan Lelystad 2015" vast te stellen.

Het voorontwerp van het structuurplan heeft vanaf maandag 3 november 2003 tot en met maandag 29 december 2003 ter inzage gelegen bij de publieksbalie in de hal van het Stadhuis en de wijkposten. Tevens kon het voorontwerp worden gedownload van www.structuurplan.lelystad.nl. Gedurende genoemde termijn bestond voor ingezetenen en, in de gemeente een belang hebbende, natuurlijke en rechtspersonen de mogelijkheid hun mening over dit beleidsvoornemen schriftelijk, mondeling of digitaal via een inspraakformulier op www.structuurplan.lelystad.nl kenbaar te maken.

Binnen de termijn van terinzagelegging is van 1185 adressen een inspraakreactie ontvangen (1086 schriftelijk en 99 digitaal).

Buiten deze termijn zijn 3 schriftelijke inspraakreacties ingekomen van R.D. Dijk, A. Dijk en Stichting Waterrecreatie IJsselmeer en Randmeren, allen te Lelystad. Omdat de indieners geen feiten of omstandigheden aanvoeren die het te laat indienen van de reacties zou kunnen rechtvaardigen, zijn deze reacties buiten behandeling gelaten.

Een groot deel van de inspraakreacties, te weten 1009 (932 schriftelijk en 77 digitaal), van bewoners uit voornamelijk de Zuiderzeewijk, Groene Velden en Jagersveld, sprak zich uit tegen het kappen van "de hele strook bos vanaf Langezand tot de Vecht" ten behoeve van woningbouw.

Hoorzitting

Conform de op 30 september 2003 door het college van de gemeente Lelystad (hierna te noemen "het college") vastgestelde inspraakprocedure zijn de insprekers bij brief van 5 februari 2004 uitgenodigd hun inspraakreacties toe te lichten tegenover de portefeuillehouder ruimtelijke ordening in een hoorzitting op 18 februari 2004.

Onderstaand is het verslag van deze hoorzitting weergegeven.

Datum hoorzitting:

Woensdag 18 februari 2004 om 19.00 uur in de raadszaal van het stadhuis te Lelystad.

Aanwezig:

Namens de gemeente Lelystad wethouder T.J. van der Zwan, voorzitter en de heer W. van der Vlugt (afdeling ruimte) en in de zaal insprekers en belangstellenden.

De voorzitter heet de aanwezigen welkom en geeft een korte introductie.

Het Structuurplan is in eerste instantie in een informele fase aan de orde geweest. Op basis van drie scenario's zijn daarbij onder meer discussieavonden gehouden. In april van het vorige jaar heeft de gemeenteraad een nota van uitgangspunten vastgesteld, waarbij de gelegenheid bestond om commentaar te geven.

De hoorzitting vanavond maakt onderdeel uit van het formele inspraakgedeelte. Van deze bijeenkomst wordt aan de hand van bandopnamen een verslag gemaakt. Het verslag en de inspraakreacties zijn onderdeel van de uiteindelijke afweging die de gemeenteraad maakt over het Ontwerpstructuurplan Lelystad 2015.

De hoorzitting is niet bedoeld om te discussiëren, maar geeft de indieners van een reactie de gelegenheid om daarop een mondelinge toelichting te geven.

Op het Voorontwerp Structuurplan zijn ± 1.100 reacties binnengekomen. Dat is een goede zaak. Het geeft aan dat het onderwerp sterk leeft. Het gemeentebestuur heeft veel aan de reacties; zo kan zij komen tot een breed gedragen en goed Structuurplan Lelystad 2015.

Veel van de reacties hadden als onderwerp de Binnenhavenweg. Blijkbaar is het zo dat uit de structuurplankaart de suggestie kan worden gelezen, dat deze weg en de omliggende groenstroken tussen de Groene Velden, de Zuiderzeewijk en het Jagersveld zullen worden verwijderd en dat er gebouwd zal gaan worden. Dat is een misverstand.

In december van het vorige jaar is over dit onderwerp een inspraakreactie binnengekomen met 900 handtekeningen. De gemeente heeft daarop actie ondernomen, omdat er onrust bleek te bestaan over iets dat niet het geval was. Er is vervolgens bij de omwonenden een brief bezorgd, waarin staat dat de

groene strook intact blijft en dat de plankaart zal worden aangepast. De aanpassing zal in de fase van het Ontwerpstructuurplan geëffectueerd worden.

Alle mensen die hun handtekening hebben gezet onder de inspraakreactie Binnenhavenweg hebben een uitnodiging gekregen om vanavond hier te zijn. Dit heeft geleid tot verwarring. Mensen vroegen: "Wat is er aan de hand, het was toch geregeld?" Er is echter niets nieuws aan de hand. De bewonersbrief die is verspreid, is vanavond beschikbaar. Deze bewonersbrief geeft de actuele stand van zaken weer.

Mensen die vanavond wat over de Binnenhavenweg willen zeggen, hebben formeel dat recht. Maar materieel is het zo dat hun bezwaar is weggenomen.

De voorzitter stelt een lijst samen van degenen die het woord wensen te voeren.

De heer Joenje geeft een toelichting op de schriftelijke reactie van 23 december jl., die is ondertekend door drie personen, de Werkgroep Behoud Groene Noordzoom en de vier volkstuinverenigingen in de Noordzoom.

De keuze die in het Voorontwerp Structuurplan gemaakt wordt voor groen, rust en ruimte wordt van harte onderschreven. Het zijn elementen die nu ook de kernkwaliteiten van Lelystad zijn. De indieners gaat het met name om het gebied tussen het Karveel en het Zuigerplasbos, dat bekend staat als de Noordzoom en soms ook wel de gouden zoom wordt genoemd. Over de toekomstige invulling van de Noordzoom bestaat verschil van inzicht tussen de gemeente en de belanghebbenden, met name over fase twee en verder. De gemeente wenst er woningen te realiseren. Daartegen zijn zwaarwegende bezwaren ingebracht. De gemeente heeft er voor gekozen de besluitvorming hierover uit te stellen, totdat overleg met belanghebbenden heeft plaatsgevonden. De heer Van der Zwan heeft toegezegd dat eventuele herziening van de plannen mogelijk is als de gemeenteraad hiermee zou instemmen. Spreker is daarom hoopvol gestemd. De Noordzoom moet als duurzame kernkwaliteit van Lelystad behouden blijven. Het gebied is gevarieerd en doet met zijn tuintjes en dierenweiden landelijk aan. In deze jachtige tijden is dat voor veel mensen een oase van rust. Het gebied is het tafelzilver van Lelystad. Het mag niet en zeker niet met overhaast, verkocht worden. De indieners zien de komende 15 tot 30 jaar geen noodzaak tot woningbouw. De plankaart geeft echter aan dat het gebied een wooneiland zal worden vóór 2015. Daarmee wordt voorbijgegaan aan alle gedachtewisselingen met bewoners en gebruikers en aan de toezegging van de wethouder. Zij gaan er van uit dat de plankaart niet berust op een expliciete instructie van de beleidsmaker, maar op een vergissing. Verzocht wordt op de plankaart de aanduiding wooneiland te vervangen door een nieuwe aanduiding, waaruit duidelijk naar voren komt dat de bestemming van het gebied nog ter discussie staat.

Mevrouw De Jong merkt op dat rust, ruimte en groen uitgangspunten zijn van het Structuurplan. Dat is goed. Zij wil echter haar zorg uitspreken over het in de praktijk brengen van het uitgangspunt "rust". In het Structuurplan kom je het verder nauwelijks tegen. Integendeel. Er staat dat de Oostranddreef en de Larserdreef als buitenring worden ingericht, waar een snelheidsgrens van zeventig kilometer geldt. De geluidsoverlast die er al is, zal alleen maar toenemen. De omwonenden zijn hier de dupe van. Verkeerslawaaï schaadt de kwaliteit van de woonomgeving. Het heeft een negatief effect op mens en dier. Sinds de Oostvaardersdijk afgesloten is, heeft zij meer last van de Oostranddreef en de A6 dan vroeger. Bovendien is het verkeer van de inmiddels beruchte Geldersedreef en het verkeer naar Dronthen hoorbaar.

Daarmee hangen samen de plannen voor het centrum. De centrumring is alleen bedoeld voor bestemmingsverkeer, zo staat in het Structuurplan. Een stad die te veel nadruk legt op bestemmingsverkeer ten gunste van voetgangers, fietsers en omwonenden loopt het gevaar een dode stad te worden. Het centrum is al saai en onzichtbaar. Niet-Lelystedelingen en Lelystedelingen vragen zich af waar de ontmoeting plaatsvindt. Het plan stelt onvoldoende gerust dat dit gaat veranderen. Zij vraagt om meer rust rondom de woonwijken en meer leven in en rond het stadscentrum.

Zij begrijpt dat de stad uitbreidt en het autoverkeer toeneemt. Zij wil echter ook idealist zijn en doet een beroep op het gemeentebestuur om zo ver het in haar mogelijkheden ligt alvast te anticiperen op één van de grootste toekomstige problemen van ons land: de geluidsoverlast. Er zijn stimuleringsregelingen van het rijk en andere mogelijkheden om geluidsoverlast tegen te gaan.

Zij heeft bij enkele buurtbewoners een briefje in de bus gedaan om te onderzoeken of zij alleen stond in haar mening. Hierop zijn zeer veel reacties gekomen. Spontaan heeft zij negentig handtekeningen ontvangen, ook uit wijken waar zij geen briefje in de bus heeft gedaan. Het blijkt dat veel mensen niet in de tuin kunnen zitten vanwege de geluidsoverlast. Kinderen moeten met de ramen dicht slapen. De geluidswal is ingeklonken. Een vrachtwagenchauffeur bekende dat hij de afslag bij een woonwijk nam omdat de draai er beter te maken was dan bij de afslag naar het industrieterrein.

Een andere klacht is, dat het steeds gevaarlijker wordt de Oostranddreef over te steken. Zij zal de handtekeningen overhandigen.

Boven de handtekeningen is aangegeven dat volgens de huidige regelgeving rond geluidsoverlast, onze huizen niet meer gebouwd zouden mogen worden. Meer geluidsoverlast is ontoelaatbaar. Zij hoopt dat de gemeente er aan wil werken om samen met de bewoners het uitgangspunt "rust" zo goed mogelijk gestalte te geven.

De heer Schuitema, directeur van het Sportbedrijf Lelystad, deelt mee dat zijn bedrijf eigenaar is van de ijsbaan in Lelystad. Uit de media is vernomen dat het college voornemens is ter plaatse woningen te bouwen. Daarover is een brief geschreven. Met wethouder De Vries heeft overleg plaatsgevonden. Er zijn goede afspraken gemaakt. Hij gaat er van uit dat het verslag van dat overleg onderdeel zal gaan uitmaken van het Structuurplan.

De voorzitter zegt dat hij navraag zal doen bij de heer De Vries.

De heer Dijkstra constateert dat in het plan een 180 meter brede ecologische hoofdverbinding langs de Noordtocht staat getekend. In het Omgevingsplan van de provincie is deze zone aan de andere kant van de Noordtocht gesitueerd.

Door het plan van de gemeente raakt hij 18 ha. grond kwijt. Dat is waarschijnlijk niet de bedoeling van de gemeente. Hij hoopt dat de gemeente terugkomt op haar voornemen.

De heer Van Rijn merkt op dat hij sinds anderhalf jaar in Lelystad woont. Voorafgaand aan de koop van een woning in Parkhaven heeft hij zich over het gebied geïnformeerd. Er waren verschillende plannen waarin wel en niet sprake was van stranduitbreiding. Het Structuurplan gaat wel uit van stranduitbreiding. Dat was in het vorige plan niet opgenomen.

Hij kan de afmetingen niet terugvinden in het Structuurplan. Hij heeft het gevoel dat het strand tot aan zijn achtertuin komt. Hij begrijpt dat er mogelijkheden moeten zijn voor recreatie, maar begrijpt niet waarom plannen zo vaak moeten veranderen. Hij is net als andere bewoners bezorgd dat de auto's van bezoekers van het strand geparkeerd worden in de woonwijk. Dat is zijn formele bezwaar.

De heer Zwaanswijk deelt mee dat het om twee zaken gaat. Ze betreffen beide de ijsbaan. In de bosstrook ten noorden van de ijsbaan kan hij auto's van de Houtribdreef horen. Hij vreest dat de woningen die ingetekend staan op de ijsbaan, niet mogen worden gebouwd in verband met de geluidsoverlast. Het andere punt betreft dat het om een jachtgebied gaat van roofvogels. Voor een hockeyveld is een stuk bos gekapt en later weer ingeplant. De aanwezige valken zijn echter verdwenen. Er zijn wel buizerds, maar die zullen straks door de bouw mogelijk ook verdwijnen.

Hij is verontrust over de geluidsoverlast en vraagt zich af of er onderzoek is gedaan naar de habitat van de dieren.

De heer Visser leest de tekst voor van zijn buurman, de heer Van der Post, die door ziekte niet aanwezig kan zijn. In de toespraak worden nog wat zaken benadrukt en enkele frustraties aangegeven over het functioneren van de gemeente.

Hij heeft bezwaar tegen de verkeersstructuur. In de gekozen opzet zal hij in zijn woning meer last hebben van verkeerslawaaï op de Oostranddreef. Hij verzoekt om een geluidswal of een scherm om de hinder tot een aanvaardbaar niveau terug te brengen.

Het plan geeft in bewoordingen hoog op van fietsverkeer en openbaar vervoer. In de uitwerking blijft daar niets van over. Met name de recreatieve fietsring om de stad is zeer gebrekkig weergegeven en is zonder ambities. Noodzakelijke nieuwe verbindingen met het omliggende landschap, zoals de brug naar de Landerijen en het Natuurpark, worden niet genoemd. Bestaande verwaarloosde verbindingen langs de Noordtocht worden op de kaart niet aangegeven. Niet genoemd worden een fietstunnel onder het spoor tussen de Bronsweg en het Zuigerplasbos en het fietspad tussen de noordzijde van het Zuigerplasbos en het strandje. De kreet "Lelystad groene stad" wordt op het vlak van fietsverbindingen geheel niet uitgewerkt en ondersteund. Dat is een gebrek aan ambitie.

Het belang van het openbaar vervoer is door invoering van het nieuwe bussysteem al tot een farce gedegradeerd. Woorden, louter woorden. Het is verkocht als een verbetering, maar het is een verslechtering. Het aantal verbindingen per uur blijft vier, maar de reistijden worden langer. Een fraai versierde bezuiniging: het kost de helft van de bushokjes. Er worden geen maatregelen genomen. Het blijft theorie.

Het derde bezwaar betreft het bouwen in het ostrandgebied. Bouwen in groengebieden is makkelijk en levert inkomsten op. Er verdwijnen echter kwaliteiten, maar er worden geen nieuwe toegevoegd.

Het Structuurplan geeft in het gebied hoge natuurwaarden aan en zegt dat de bestaande waarden gehandhaafd moeten blijven. Het plan maakt echter bouw mogelijk op een plek waar een andere kaart een gebied met een hoge concentratie diersoorten laat zien. Er is een eco-route in het gebied aangegeven. Zeer inconsequent en onlogisch. Laat dit gebied met rust.

Met de voorgestelde bebouwing van de ijsbaan wordt een unieke voorziening geschrapt. Een ijsbaan kan weliswaar beter centraal in de stad liggen, maar zonder discussie deze voorziening schrappen voor een paar bungalows gaat te ver.

Circa twee jaar geleden is het Langevelderslag gebouwd. De bouw is gereed, maar de buurt zit nog op een bouwplaats. Op de resterende stukken Polderdreef zou een park worden gemaakt. Er ligt nog steeds een half afgebroken weg, die gebruikt wordt als gronddepot en als illegale stortplaats.

De heer Van Wees is als bewoner van de Zuiderzeewijk blij dat de tekening wordt aangepast en dat het gebied rond de Binnenhavenweg een groenstrook blijft. De enige zorg die er nog is betreft de gele sterren. Er staat een gele ster tussen Slinge en Langezand. Verdwijnt ook hier de mogelijkheid om iets te bouwen? De ster staat op een paar honderd meter afstand van zijn woning. De grasvelden moeten blijven. Hij verzoekt om duidelijkheid.

Door bebouwing van de Binnenhavenweg zou geld vrijkomen om de Zuiderzeewijk op te knappen. Hij vindt het niet goed dat de gemeente zo aan geld wil komen. Waar betalen de inwoners van Lelystad belasting voor? De wijk is dertig jaar oud en moet op korte termijn opgeknapt worden.

De heer Steenbergen wijst er op dat het bestuur van de ijsclub niet begrijpt waarom de ijsbaan, die onderdeel uitmaakt van het sportcomplex Langezand, de bestemming wonen moet krijgen. De ijsbaan kan als onderdeel van het sportcomplex van haar faciliteiten gebruik maken. Er is een goede bereikbaarheid en parkeergelegenheid. De benutting wisselt elkaar zomers en 's winters af. De ijsbaan is op de huidige locatie verzekerd van goed oppervlaktewater, een belangrijk gegeven voor een voorziening die afhankelijk is van het bevriezen van water.

De ijsbaan ligt nu beschermt voor wind en geluidsoverlast. Op een nieuwe locatie kan hier niet aan worden voldaan of het zal nog jaren duren voor het zover is.

Het is de ijsclub niet duidelijk welke argumenten een rol hebben gespeeld bij het toekennen van de bestemming wonen en welk alternatief er geboden kan worden.

Het bestuur van de ijsclub is tegen het Structuurplan op het punt van de ijsbaan en vraagt om een heroverweging.

Mevrouw Edelaar merkt op dat een groepje buurtbewoners al enige jaren met de gemeente in gesprek is over de Houtribdreef. Deze weg mag volgens het bestemmingsplan 50 dBA aan geluid produceren. Het geluid ligt nu boven de 61 dBA, mede door het toegenomen verkeer naar Bataviastad. Het cijfer is gebaseerd op gegevens van zeven jaar geleden. De autonome groei is hierin niet meegenomen. Het werkelijke getal ligt dus nog hoger. Er is nooit een ontheffing aangevraagd voor de overschrijding. Wettelijk is het maximum 55 dBA. Bij 60 dBA is een gemeente verplicht maatregelen te nemen omdat de gezondheid leidt onder een constante belasting van meer dan 60 dBA.

De berekeningsmethode van geluidsoverlast geeft aan dat het geluid van de Houtribdreef het driedubbele is van wat het mag zijn. Omdat de stille nacht ook meegerekend wordt in het gemiddelde, is het geluid overdag nog hoger.

De gesprekken met de gemeente willen echter niet vlotten. Het groepje buurtbewoners wordt met een kluitje het riet in gestuurd. "Dan doet u toch het raam dicht?" kwam er als advies. Of "de brief is geschreven door iemand met minder dan 61 dBA op zijn gevel en is dus niet ontvankelijk". Op brieven van bewoners met meer dan 61 dBA wordt vervolgens niet geantwoord. Plannen van de bewoners om het geluid te verminderen worden niet serieus genomen. De wethouder wil hen zelfs niet ontmoeten. De bewoners zijn het meer dan zat.

Het Structuurplan gaat uit van aanpassingen van de weg, waardoor de geluidsoverlast vermindert. Dit duurt echter vijftien jaar. Dat is te lang. Er zijn geen aanvullende maatregelen in het Structuurplan opgenomen.

Dat het Structuurplan geen geluidsoverlast op de Houtribdreef constateert, stoort de bewoners. Een plan dat zich op de toekomst richt moet geluidsoverlast tegen gaan, zeker als er sprake is van wettelijke overschrijdingen. Wat denkt de gemeente te gaan doen aan de onleefbare situatie?

Mogelijke oplossingen zijn betonnen muurtjes van maximaal een meter hoog. Zij worden gebruikt bij bouwwerkzaamheden aan snelwegen. Ze zijn goedkoop en automobilisten gaan automatisch langzamer rijden. Bromfietzers krijgen een eigen strook langs de weg, maar zijn toch zichtbaar. Ook de zichtassen op de fraaie bebouwing en het groen blijven behouden.

Er zijn meer oplossingen te bedenken. Geluidsarm wegdek, de galmkast van de spoorbrug bespuiten met een geluidwerend middel, grond verkopen aan omwonenden. Met dat geld wordt een muurtje langs de weg gezet. Controle op de maximum snelheid, enz. enz.
Zij verzoekt de gemeente iets te doen aan de onhoudbare en onwettelijke situatie langs de Houtribdreef.

De voorzitter stelt voor om aan het einde van de hoorzitting een afspraak te maken. Omdat mevrouw Edelaar meteen vertrekt, zal hij het initiatief nemen om later een afspraak te maken.

De heer Teerds vindt het plan goed doordacht en geeft een compliment. Er zijn een paar puntjes waar de ambitie omhoog kan of waar oplossingen bedacht kunnen worden.

De afslagen op de A6 worden ook gebruikt door het verkeer naar de industriegebieden. Door een afslag bij de Runderweg krijgen mensen die in het noorden van Lelystad wonen een vrije toegang tot de A6.

Hij heeft zorgen over de toekomstige bereikbaarheid van het centrum. Om een centrum leefbaar te houden is ook bereikbaarheid buiten winkeltijden nodig en moeten zo weinig mogelijk barrières worden opgericht.

De meerwaarde van een strand is het weidse uitzicht over het water. De meerwaarde wordt nu beperkt door de dijk die er ligt. Het strandje kan beter naar het zuiden worden opgeschoven.

De heer Vreeswijk is bewoner van Parkhaven. Op het strand is nog een aantal flats gepland, zo kan van een foto uit het Structuurplan worden afgeleid. Ook wordt de Baai van Van Eesteren verder uitgebouwd. Op pagina 21 kan worden opgemaakt dat de gemeente zich zorgen maakt over de compensatieplicht in verband met de Vogelrichtlijn.

De grootschalige dagrecreatie gaat voorbij aan het gezondheidsaspect, met name de algen. De sportvisserij zoekt er beschutting. Boten hebben ruimte nodig om zonder motor uit de baai te laveren. Er is sprake van een veiligheidsrisico door voorbijkomend transport. De gemeente moet een volledige risicoanalyse uitvoeren, voordat sprake kan zijn van recreatie-uitbreiding en bebouwing. Voor veel fietsers en wandelaars is het een rustpunt vanwege het fraaie uitzicht. In de baai rusten zwermen vogels uit.

Het grootschalige strand past niet in het rustieke gebied van Parkhaven. Lelystad heeft, als ze er mee doorgaat, minder visie dan Almere. Almere heeft wel zonder overlast voor bewoners haar grootschalige stranden gepland. Het strand kan beter liggen aan de dijk naar Enkhuizen of in de richting van de energiecentrale.

Hij verzoekt de gemeente er naar te kijken en wil zich hiervoor graag beschikbaar stellen.

De heer Huijbregts vindt de afrit Lelystad-Zuid erg belangrijk voor de ontwikkeling van de stad. Voor het overige maakt hij complimenten voor het Structuurplan. Er is veel visie op de toekomst. Economie en recreatie zijn daarbij erg belangrijk. Bruggen mogen geen belemmering zijn voor de bruine vloot. Daarom moet bijvoorbeeld gedacht worden aan een aquaduct. Zo behoudt Lelystad de, overigens enige, verbinding met de Noordzee vanaf het IJsselmeer.

De heer Portegies wil namens de bewoners van de Beukenhof nog één punt toelichten. Eventuele bebouwing ten zuiden van de Beukenhof zal waarschijnlijk niet voldoen aan het Omgevingsplan van de provincie. Daar is sprake van een bestaande groenstructuur waarvoor geen ontwikkeling is gepland. Dit werd bevestigd bij navraag door de provincie.

De heer Van der Starre spreekt namens Volkstuinvereniging Bosweg. De vereniging moet een grote verandering ondergaan om de visie van de gemeente mogelijk te maken. Er is gekozen voor een passieve houding, zodat de gemeente alle mogelijkheden heeft om de vereniging te benaderen. Dat is helaas nog niet gebeurd. Dit baart zorgen, omdat de plannen steeds vastere vormen krijgen. De verenigingen wil graag een keer met de gemeente praten.

De voorzitter zegt dat hij de vereniging hiervoor zal uitnodigen.

De heer Van der Molen spreekt namens de stichting De Groene Oostrand. De stichting zet zich in voor de verbetering van de groene kwaliteit en zo mogelijk verbetering van de groene oostzijde van de stad. De inspraakreactie gaat uitvoerig in op de bestaande kwaliteiten van de oostrand.

Er zijn drie opmerkingen. Er is geen noodzaak om het gebied te bebouwen; er is elders voldoende ruimte beschikbaar in Lelystad. De oostrand is ontworpen als polderlandschap en wordt door de ge-

meente ook als zodanig erkend. Het is geen reservegebied voor stedelijke uitbreiding en mag dat ook niet worden. Zeshonderd bewoners hebben in het jaar 2000 bij het provinciaal omgevingsplan laten weten geen woningbouw te willen.

De stichting hoopt dat de gemeente het Structuurplan zal bijstellen.

De heer Van Wijlen gaat in op het groen als visitekaartje van Lelystad. Het Structuurplan onderschrijft het belang van het groen voor de stad. Hoe kom je er achter hoe waardevol het groen is? Het plan zegt dat er onderzoek is gedaan en dat gekeken is naar toekomstige potenties. Er is een natuurgewichtenkaart gemaakt.

Hij vraagt zich af hoe het rapport tot stand is gekomen. Had hij rapportcijfers moeten geven, dan hadden de cijfers er anders uit gezien. Op basis van zijn kennis van de natuur in Flevoland moet hij constateren dat sommige gebieden veel belangrijker zijn en andere juist minder.

Hij doet de suggestie om de ecologische waardering nog een keer te evalueren. Hij heeft het vermoeden dat lang niet alle informatie die er is, is benut. Aanpassing heeft consequenties voor de uitbouw van de stad, in ieder geval op het punt van wettelijke compensatie.

De heer Kalmijn is bewoner van Parkhaven. Door een derde van de bewoners is een bezwaarschrift ingediend. Daarin is op verschillende punten gerefereerd aan behoorlijk bestuur. De gemeente is wettelijk verplicht te reageren op het bezwaarschrift. Dit is niet gebeurd. Kan dit alsnog?

Het Structuurplan is in strijd met een behoorlijke gang van zaken, en dan gaat het met name over het strand. Het plan had niet zo mogen worden voorgelegd aan de bewoners van Lelystad. Er zijn grote fouten gemaakt.

De voorzitter vraagt of de fouten gespecificeerd zijn in de reactie. De heer Kalmijn bevestigt dat dit het geval is.

De voorzitter vraagt de aanwezigen of alsnog iemand het woord wil voeren.

De heer Komen deelt mee dat groen, ruimte en rust wezenlijk zijn. Uit allerlei reacties blijkt dat inbreiden wordt gezien als verlies van kwaliteit van de woonomgeving. Vele reacties vanavond geven dat ook aan. Groene gebieden brengen natuurlijk gemakkelijk geld op door woningbouw. Hij verzoekt de gemeente echter ook naar andere mogelijkheden te kijken om de financiële huishouding van de gemeente op orde te brengen.

De voorzitter merkt op dat velen ongetwijfeld meteen graag een reactie willen hebben op wat gezegd is. Dat is echter niet de bedoeling van deze avond. Bovendien is het beter om de tijd te nemen en de reacties goed te bestuderen voordat de gemeente zelf een reactie geeft.

Deze hoorzitting gaat over het Voorontwerp Structuurplan. De volgende fase is het Ontwerpstructuurplan. Daarna volgt besluitvorming door de gemeenteraad over het Structuurplan. Hij wijst er op dat de vaststelling van het Structuurplan door de gemeenteraad niet automatisch leidt tot uitvoering van de voornemens in het Structuurplan. Voor het bouwen op de ijsbaan geldt bijvoorbeeld, dat eerst een bestemmingsplan gewijzigd moet worden. Ook daar moet een formele procedure voor gevolgd worden.

De heer Van der Vlugt geeft uitleg over de verdere gang van zaken.

Van deze hoorzitting wordt een verslag gemaakt. Het college zal het verslag betrekken bij haar standpuntbepaling op de ingediende inspraakreacties. Het verslag en het standpunt van het college worden opgenomen in het zogenoemde "eindverslag van de inspraakprocedure". Het eindverslag zal worden toegestuurd aan alle indieners van een reactie. Volgens de planning zal dat halverwege april het geval zijn.

Voorts wordt het eindverslag opgenomen in de toelichting bij het Structuurplan en wordt het Structuurplan aangepast aan de resultaten van de inspraak. Daarmee is de inspraakprocedure afgerond. In deze fase wordt het Voorontwerp Structuurplan een Ontwerpstructuurplan.

Het Ontwerpstructuurplan wordt vervolgens vier weken ter inzage gelegd. Dan kan een zogeheten "zienswijze" bij de gemeenteraad worden ingediend. In de brief met het eindverslag zal hiervan melding worden gemaakt. Voor degenen die van dit recht gebruik maken, wordt weer een hoorzitting georganiseerd waarop de zienswijze nader kan worden toegelicht. Daarna zal de gemeenteraad beslissen over de vaststelling van het Structuurplan.

Het structuurplan is niet aan hogere goedkeuring onderworpen. Evenmin kan tegen het raadsbesluit beroep worden aangetekend.

Dit is wel het geval bij de bestemmingsplannen die ter uitvoering van het Structuurplan door de raad worden vastgesteld. Zo'n raadsbesluit moet worden goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Flevoland. Tegen de beslissing van dat college staat beroep open op de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Op een vraag uit de zaal om het Ontwerpstructuurplan niet vlak voor de zomervakantie ter inzage te leggen, antwoordt de voorzitter dat hij hier naar zal kijken en een eventuele langere procedure voor lief zal nemen.

De voorzitter antwoordt op een vraag uit de zaal dat hij nog niet met de gedeputeerde van de provincie over het Structuurplan heeft gesproken. De heer Van der Vlugt zal na afloop van de vergadering aan de vragensteller uitleggen wat de juridische rol is van de provincie bij het Structuurplan.

De voorzitter constateert dat er geen vragen en opmerkingen meer zijn en dankt de aanwezigen voor hun komst.

De ingekomen inspraakreacties en de antwoorden van het college hierop zijn in de hierna volgende matrix weergegeven.

Algemeen			
Cases	Namen insprekers	Samenvatting inspraakreacties	Antwoord
Visie Structuurplan	Milieugroep Lelystad, Wijkraad Kustwijk, R. Kalmijn	Groei en dynamiek mag niet ten koste gaan van het open en rustige karakter van de stad. Wat opvalt is dat de stad aan alle kanten ingeklemd zit. De visie achter het voorontwerp deugt niet. Dit leidt tot een stad met te veel woningen, te weinig werk en te weinig snelle verbindingen naar plekken waar wel werk is. Gebrek aan werk voor grote groepen Lelystedelingen kan sociale isolatie en verpaupering tot gevolg hebben, niet alleen voor de mensen maar ook voor de stad.	Op de plankaart kan worden afgelezen dat Lelystad niet wordt 'ingeklemd'. De stad wordt aan de zuid- en oostkant begrensd door groen. Ten westen en ten noorden is de stad omzoomd door water. Het rustige karakter van Lelystad blijft gewaarborgd in de wooneilanden, dynamiek krijgt plaats in de knooppunten. Daarmee wordt een goede balans bereikt tussen woonmilieus en intensieve werklocaties, passend bij deze stad tussen de drukke Randstad en het ruime, rustige achterland. Versterking van de kwalitatieve en kwantitatieve werkgelegenheid blijft een van de speerpunten van beleid van de gemeente Lelystad. In aanvulling op het streven naar circa 32.000 arbeidsplaatsen in 2015, streeft Lelystad naar goede samenwerking met rijk, provincie en de gemeente Almere om te zorgen voor voldoende werk op aanvaardbare reisafstand.
Structuur van de stad	N. Dijkshoorn	Lelystad heeft de afgelopen jaren vooral gebouwd aan de buitenkant van de stad. Daarmee is Lelystad een sterk uitgedijde stad geworden. Ook zijn er bedrijventerreinen ontwikkeld op grote afstand van de stad (Flevopoort en Larserpoort langs de A6). Een slechte vorm van ruimtelijke ordening. Voor werknemers per fiets en openbaar vervoer zijn deze bedrijventerreinen en woonwijken (Hollandse hout) slecht bereikbaar. Waarschijnlijk is dit een van de oorzaken van het hoge autogebruik in Lelystad. Het lijkt mij dan ook wenselijk de woningbouw en vestiging van bedrijven voorlopig in het centrum van de stad te concentreren. Dus van binnenuit naar buiten bouwen.	Het Structuurplan beoogt voornamelijk dat Lelystad zoveel mogelijk binnen haar grenzen blijft. De bestaande stad krijgt een impuls, daar waar nodig. Werkgebieden zijn aan de randen van het stedelijk gebied gesitueerd, zodat de eventuele overlast op woongebieden zoveel mogelijk wordt beperkt. Het is gebleken dat de Lelystedelingen wel kiezen voor gedeeltelijke verdichting, maar dat een 'compacte stad' (een van de afgevallen scenario's) niet het wensbeeld is.

Rapport	Milieugroep Lelystad, Dr.ir. J. Nicolai	Het Structuurplan heeft in een mooi ogend rapport het licht gezien. Het geduld van de lezer wordt op de proef gesteld door een eindeloos aantal herhalingen. Daarnaast worden de plannen verwoord in een gezwollen, ideologisch taalgebruik (een pr-verhaal). Een inhoudelijke onderbouwing van de gewenste of thans noodzakelijk geachte ontwikkelingen mist af en toe.	Het Structuurplan heeft drie functies: het schetst de hoofdlijnen van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling, het heeft de functie van richtingaanwijzer en het brengt de projectagenda in beeld. Een concrete vertaling van de in het Structuurplan beschreven gewenste ontwikkelingen, komt aan de orde bij de uitvoering van het Structuurplan (sleutelprojecten). Op te stellen bestemmingsplannen vervullen daarbij een belangrijke rol, want zij leggen het juridisch kader vast. Het Structuurplan is geen pr-verhaal. Het geeft aan welke ontwikkelingen Lelystad voor ogen staat.
Lelystad in de regio	Dr.ir. J. Nicolai	Op blz. 39: in enkele varianten van de Zuiderzeelijn stopt de trein niet in Lelystad. Op blz. 39: het project CRAAG is nu opgeknipt in vier deelprojecten, waaronder de A1/ A6 Muiderberg -Almere Stad -West Oostbaan. Wellicht zijn de inspraakreacties op de Trajectnota CRAAG en de antwoorden daarop (op 1 december 2003 door Rijkswaterstaat gepubliceerd) voor de gemeente Lelystad interessant: daarin wordt onder andere voorgesteld, (een deel van) de groei van Almere elders in de provincie te realiseren.	Het is de doelstelling van de gemeente om te groeien naar een stad met een omvang van circa 80.000 inwoners en circa 32.000 arbeidsplaatsen en een bij de provinciehoofdstad behorend aantal voorzieningen. Naar verwachting worden deze doelstellingen omstreeks 2015 bereikt. Na het bereiken van 80.000 inwoners is Lelystad bereid eventueel versneld te groeien naar 100.000 à 120.000 inwoners. Deze versnelde groei moet dan ten dienste staan van de positie van Lelystad als hoofdstad van de provincie Flevoland en van de ontwikkeling, ondersteuning of uitbouw van de kwalitatieve en kwantitatieve voorzieningen van de stad.
Trends	Dr.ir. J. Nicolai	Blz. 44: De grafiek van de bevolking en de cijfers over de pendel hebben voor een enigszins betrouwbare interpretatie een "omgeving" nodig. Wellicht kunnen ze vergeleken worden met bijvoorbeeld dezelfde gegevens van enkele andere gemeenten, of met het gemiddelde voor ons land.	In het definitieve Structuurplan zal naast deze grafiek een grafiek van Totaal Nederland en een qua inwonertal vergelijkbare gemeente in Nederland worden afgebeeld.

Scenario's	Dr.ir. J. Nicolai	Blz. 51: De drie scenario's zijn niet realistisch: de figuren wekken de indruk, dat bestaande wijken en buurten in elk scenario over enkele jaren anders zullen zijn dan nu.	De drie scenario's zijn gebruikt om de discussie over de toekomst van Lelystad te faciliteren. Ze beschrijven drie mogelijke ontwikkelingsrichtingen, die elk in een ander ruimtelijk toekomstbeeld voor de stad resulteren. Zo zijn de verschillende keuzemogelijkheden goed in beeld gebracht.
Ontstaansgeschiedenis	Dr.ir. J. Nicolai	Blz. 32: De Structuurvisie uit 1992 hoort niet in deze rij thuis, want deze structuurvisie is niet volgens een planologische procedure definitief vastgesteld. Blz. 33: De invloed van Van Eesteren op de structuur van Lelystad is veel kleiner dan hier genoemd. Het Structuurschema van 1969 is opgesteld door De Bruijn, Van Embden, Kuiper en Hofstee. Een (kritische) analyse van het Structuurplan Lelystad 1975-2000 en een (summiere) beschrijving van de verschuivingen in het beleid en in de ruimtelijke ontwikkelingen sinds het vaststellen van dat structuurplan, wordt gemist.	De tekst in het definitieve Structuurplan zal een nadere positionering en het belang + analyse van de hier genoemde documenten en personen weergeven.
Bestaande beleidskaders	Dr.ir. J. Nicolai	Blz. 39: Het is gewenst, het nationaal en het regionaal kader een aparte paragraaf te geven. Nationale en provinciale overheid hebben immers een eigen en duidelijk te onderscheiden invloed op de planvorming van Lelystad. Blz. 40: Een actualisering van het op deze bladzijde vermelde schema is gewenst.	Indien relevant is onderscheid gemaakt tussen het nationaal en provinciaal beleid. De tabel op bladzijde 40 zal in het Structuurplan geactualiseerd worden.
Kaartmateriaal	Herman Verheij, Dr.ir. J. Nicolai	Blz. 57: Uit de figuren valt niet af te lezen dat de Zuiderzeelijn langs de A6 ligt. Het kaartje op blz. 120 en 122 is in tegenspraak met het ontwerpbestemmingsplan Meerdijkhaven!	De Zuiderzeelijn zal duidelijker worden aangegeven. Verder zal een duidelijker onderscheid worden gemaakt tussen formeel vastgestelde kaartjes en wat nog als schets moet worden gezien.

Participatie			
Cases	Namen insprekers	Samenvatting inspraakreacties	Antwoord
Betrokkenheid wijkraden	Wijkraad Kustwijk	Gesteld wordt dat het structuurplan in nauwe samenwerking met de wijkraden tot stand is gebracht. Dit is niet correct. De wijkraadsleden namen op persoonlijke titel deel aan de klankbordgroep en hebben verschillende klankbordgroepavonden bezocht en daar hun persoonlijke mening gegeven. Deze meningen zijn echter niet binnen de wijkraad besproken en kunnen dus niet als mening van de wijkraad worden betiteld.	De passage hierover in het definitieve Structuurplan wordt aangepast.
Wensen bewoners	Dr.ir. J. Nicolai	Blz. 59: Lelystad wenst "een koers die recht doet aan de wensen van de inwoners". Tot nu toe is nog niet het resultaat van een inventarisatie van die wensen in het Structuurplan vermeld.	In paragraaf 3.2 van het Voorontwerp Structuurplan wordt een beknopte uiteenzetting gegeven van de reacties van onder andere bewoners op de drie scenario's. In de Nota van Uitgangspunten, die als basis heeft gediend voor het Structuurplan en is vastgesteld door de gemeenteraad, worden de wensen van onder andere de bewoners uitgebreid belicht.

Sociaal, cultureel, economisch en maatschappelijke koers			
Cases	Namen insprekers	Samenvatting inspraakreacties	Antwoord
Differentiatie	P. Neessen	Differentiatie van culturen, economie en maatschappij voortzetten en verbeteren, onder andere door aantrekkelijke werking van toekomstige inwoners.	De reactie sluit aan op datgene wat in het Structuurplan uiteengezet wordt
Ouderenvoorzieningen	Wijkraad Kustwijk	Er zijn meer voorzieningen en woonruimte voor ouderen gewenst in met name de Kustwijk.	Sommige eilanden kunnen toegespitst zijn op bepaalde doelgroepen (o.a. ouderen), zoals bijvoorbeeld het wooneiland 'Noordelijke Boszoom'. Deze eilanden zullen dan ook op hen toegespitste voorzieningen herbergen. Aandacht wordt besteed aan de koppeling van wonen, zorg, welzijn en sociale veiligheid (blz. 67 Voorontwerp Structuurplan). Als uitwerking van het Structuurplan is het sleutelproject 'Wijkprofielen ten behoeve van wijkontwikkeling' geformuleerd (blz. 149). Dit sleutelproject voorziet in een nadere uitwerking van de verschillende wijkprofielen (o.a. ten aanzien van gewenste doelgroep en voorzieningen) als bouwsteen voor de op te stellen wijkontwikkelingsplannen.

<p>Basisvoorzieningen in wooneilanden</p>	<p>Wijkraad Kustwijk</p>	<p>Het is een gemiste kans dat geen aanzet wordt gegeven om de voorzieningen voor de dagelijkse boodschappen te versterken in de verschillende wooneilanden. Met name in de Noordelijke Boszoom is geen enkele supermarkt of gezondheidscentrum. Op dit moment zijn er teveel supermarkten geconcentreerd in het stadscentrum.</p>	<p>Op blz. 57 van het Voorontwerp Structuurplan wordt aangegeven dat goede voorzieningen in de wooneilanden noodzakelijk zijn. Elk wooneiland of cluster van wooneilanden krijgt zijn eigen basisvoorzieningen op winkelgebied, basisonderwijs, kinderopvang, eerstelijnsgezondheidszorg en op sociaal cultureel gebied. Indien er in een wooneiland niet voldoende draagvlak is voor voorzieningen (zoals bijvoorbeeld eiland 'Noordelijke Boszoom') zijn de bewoners aangewezen op de voorzieningen in het aangrenzende wooneiland. In de uitvoering van het definitieve Structuurplan zal een afstemming van de winkelvoorzieningen plaatsvinden. Daarbij wordt ook gekeken naar een mogelijk andere (betere) spreiding van het aantal supermarkten over de stad. Als voorbeeld refereren wij aan wat hierover op pagina 105 ten aanzien van bedrijventerrein Tjalk hebben geschreven.</p>
---	--------------------------	--	---

Economische basis			
Cases	Namen insprekers	Samenvatting inspraakreacties	Antwoord
Speerpunten werkgelegenheid	P.Neessen, Wijkraad Kustwijk, R. Kalmijn	De bestaande economieën in Lelystad waarden en aandacht geven, naast het inzetten op nieuwe economieën. Lelystad moet migreren van een typische forensenstad naar een stad met meer eigen werkgelegenheid. De speerpunten zoals aangegeven in het Structuurplan zijn niet realistisch. De noodzaak stuwende werkgelegenheid in met name productie en zakelijke dienstverlening te realiseren wordt wel herkend, maar met name ruimtelijk gezien onvoldoende uitgewerkt. Daarnaast is Lelystad ongeschikt als distributiestad.	In het Structuurplan (blz. 71) staat: 'Naast het behouden van voldoende werkgelegenheid voor de thans aanwezige beroepsbevolking, zal er een verdere groei van de werkgelegenheid dienen te worden verkregen t.b.v. nieuwe bewoners'. De reactie sluit dus aan op datgene wat in het Structuurplan uiteengezet wordt. De economische speerpunten zijn geformuleerd om aan te geven in welke richting Lelystad zich bij voorkeur ontwikkelt op economisch gebied. In paragraaf 4.8 (werkeilanden) worden deze speerpunten vertaald naar de ontwikkeling van de verschillende werkeilanden. Tevens moet nader onderzoek uitwijzen in hoeverre de speerpunten haalbaar en realistisch zijn. Dit geldt ook voor het speerpunt 'Logistiek Lelystad'.

Omgeving, kwaliteit en veiligheid			
Cases	Namen insprekers	Samenvatting inspraakreacties	Antwoord
Bosgebied Binnenhavenweg	P. Bavel, B. Wiemers, Wiemers, G. Koot, Rol, B. Pieken, L. van Asselt-Brethouwer, Masee, A.G. Versluis, J. Leemhuis, Van Ommeren, Van Hamelink, Van Delft, C. Wijdenes, Nieuwenhuijs, H.G.F. Bezema, S.M. Simonian, E. Knol, M. Voorwijk, J.B. Jeths, Richard, H.R.E. Jansen, S. Jakuponie, J. Koeman, Pc Basisschool Ichthus, L. Bokhorst, I.C. Suijk, Fam. Brandwijk, P. van Nimwegen, E. Zwart, Verwijk, B. Boele, W.S.P. Kok, Chr. Jonker, A. Biemans, Leurink, Deden, Doorenbosch, F. v.d. Heijden, V.C. Bol-Lage, M. Teuben, W. Vonk, Velstra, B. van Dijk, H. Bergen-Lucht, A. Nonni, L. den Besten, Nourdin, C. Koelink-van der Velden, F. Maulabaks, S. Pander-Bank, A. Atsma, Mohamed, R. van Isselt, Koku, M. Güler, P. Bechan-Akloe, R. Stift, J. v.d. Parente, J. Tomas, C.S.B. de Vries, J.E.L. Cremers, H.E.M. Cremers-van Helvoort, H.G. Nguyen, O.J. Bosker, T. Backer-van Overbeek, J.R.D. Backer, Binnerts, W. de Weerd, J. Nicolai, C. Hoyink van Papendrecht, J van Erven-Sanderse, B. Fokkens, K.J. Reitsma, M. Jellema, A.M. Poeze-Munneke, A. ter Weyden, J.H. Schuringa, H. Pijl, M.L. Ebbens-Smit, R.J. Ebbens, A. Witte, C. Boonman-de Baar, R. Vos, Fam. Homme Siebenga, W. de Jong, W.B.I. Stoopman, K.A. Reuvers, P. Pasman-Jacobs, R. Kraan, J. Westra-Grooters, A.C. van Vliet, D.G. Koopmans, Koch, Ph. van den Hoek, J.G.H. van der Vijver, B.J. Olde Rikkert, J. van Efferink, V. Gangaram Panday, R.W. Baartman, G. Dijkstra, M.P. Witter, H. Gathier-Visser, W. Vuijk, N.S. Taylor, F.P. Haslinghuys, P. Heirbant, H. van Willigen, A.J. Louwes, C. van den Adel, A. Bokhout, T. Weide-Bonsma, A.	Tegen het laten verdwijnen van de strook groen langs de Binnenhavenweg. De bewoners van de wijk hebben hier een huis gekocht , op basis van gemeentelijk beleid om het groen in de wijk met rust te laten.	In een bewonersbrief d.d. 22 december 2003, in een bekendmaking in de Flevo Post d.d. 31 december 2003 en in een persbericht heeft het college van Lelystad bekendgemaakt dat zij heeft besloten de plankaart behorende bij het Voorontwerp Structuurplan Lelystad 2015 aan te passen. De groenstrook begrensd door Zuiderzeewijk, Groene Velden en Jagersveld blijft intact. Dat geldt ook voor de groenzone tussen Jagersveld en de Groene Velden. De roze kleur met groene vakken behorende bij de bestemming 'woningbouw + natuurlijk/stedelijk groen' wordt vervangen door de kleur lichtgroen met bestemming 'natuurlijk/stedelijk groen'. Op de detailkaarten op pagina 96 en 106 zal de gele ster in dit gebied, die aanduidt dat nieuwe ontwikkelingen mogelijk zijn, niet meer worden opgenomen. Met deze beslissing is het college tegemoetgekomen aan de wensen van de bewoners. Daarmee zijn de ingediende inspraakreacties op dit punt verwerkt en maken ze deel uit van de aanpassing van voorontwerp- naar ontwerp-structuurplan.

	<p>de Moel, H.G. v.d. Brog, H.W. de Vries, Fam. Rosheuvel, Makkinje, G. van Dijk, G. Slagter, J. Hamepagt, R.W. Alink-v.d. Wal, J.M. Hilberink-Smits, L. Jousma, M.J. Langebeeke, H.J. Bekius, W. Rijkers, Smeets, Van Beek, S.P. Hilberink-Meijer, L. Stempfer, R. Riet, T. Suijkerland, R.H. Voerman, J.G. Koopman, J. Jonkman, E. Verkaik, J.W. Rippen, A. Homan-Veerkamp, Fam. van Andel, J. Smit, S.J. de Vries, M. Groen-van Hees, A.D. Rubers-v.d. Berg, M.A. Dwars-Tiddens, S.J. Paulusma, M.M. Godschalk, M. Ellenbroek, Th. de Vries, H. Kamphuis, I. Maurits, Y. van Kulet, P. Kalsbeek, P.F. Seng, H.B. Kiekenbosch, Bonomo, A.R. Bakelaar, C.A.B. Schmittmann, H. Schmittmann, C.N. Schmittmann, Y.M. v.d. Vlist, C.S. Spaans-Waderlander, R. Duijnhouwer, Fam. Gijsberts, M. Hester, S. Rijken, C.J. Schmeits, M. Schmeits, C. Dam, B.J. van Wilderen, L. Schoonhoven, N. Haasbroek, S. Mikkers, G. Mikkers, M. Hoegsteden, R.M. Otten, A. Kok, E. Koenders, H. Oostrom, F. Rosier, J. v.d. Valk, A. Wolfs, S.G. Koopmans, E.B. van Kooten-de Jong, S. Boddeus, A. van Arnhem, W. Wisse, B. Bosbe, A. Mikkers, B. van Kooten, F.J. Roelofs, G. van Pul, S. Janink, Gennissen, M.E. Mieremet, R. Huiberts, I. Koopman, O. Rosier, H.C. Smeets, T. Kuijpers, R. Hoekstra, J.H. Kuijpers-Ten Hove, M. Bron, S.M.E. Bron, Arkoo Lelystad, W. Keijer, F.C. van Eeten, M. Buisman, S. van Abeelen, Nagengast, C. Millenaar, W. Millenaar, J.A.M. de Rooi, Piet, V. Pieters, P. Zwaan, S. Boonstra, A. Demirci, D. Haakma, M. Bos, D.O. Karst, D. Reijnders, J. van Tol, H. Veenstra, R.F. v.d. Velde, Van 't Hof, M. de Boer, M. Mangal, Chantal, M. Timmerman, Doorenspleet, E. Wierenga, K. Plessius, G.F. Karst, Van 't Hof, Veldhuizen,</p>		
--	---	--	--

	<p>B. de Vries, M. de Soet, K. Plessius, Meret, Shirley, M. Jacobs, G. Jacobs, H. Jacobs, V. Heijnen, J.W. Cohen, A.C. van den Brink, A. Hoksbergen, G.F.I. Weymans, J. Dillen, Kok, Flali, A. Saghi, R. Gerbenzon, P. Lucassen, S. de Plers, S. Blokker, J. Kok, N. Kok, De Jong, P. Brandjen, Y. Brandsen-Van Velzen, T. Maerman, H. Zilder, J.R. Zwartbol, B.J. Weidenaak, K. van der Velde, L. Broekman, Kuiper, V. v.d. Velde, A.C. Broekman-Hueting, C. Udvardi, M. v.d. Laan, M.R. Drieman, K. Nentjes, R. van Leeuwen, G.J. Bakker, A. Putter, M. Riegman, G. Geertsma, Dorissen, K. Daans, C. Bruijn, R. Wijburgs, Van Wezel, H. Nijenkamp, D. Roseboom, O. de Weerd, S. Laouikili, F. Ijven, H.J. van Leeuwen, Bos, A. Fonken, I. Royen, T. Yildirum, M. Jungen, A.C. Mur, T. Nijenhuis, M.J. Bolt, De Bruijn, J. te Stroet, E.G.M. Beenders, E. Smid-Nelisse, A. Monden, S. de Ridder, L. de Ridder, E. Heere, M. Dal, J. Duijker, A. Velting, D. Toorneut, K. Becker, A. de Wit, D. Jongebloed, D. Haagmans, R. Romeijn, R. Diepenbroek, A. van Langen, R. de Roos, M. Kokshoorn, A. Nolles, T. Muller, A. Onderwater, Michael, F. Back, H. Steinlein, N. v.d. Stelt-Heus, J.H.E. Konijnendijk, H.M. Luijben, Chevrat, G.P. Steenhuis, K. Raghoeath, Fam. Mulsch, A. ten Brinke, R. Beugel, T. Kruisweg, J. Grippelius, S. Broekman, T. Sooters, H.S. Sandhu, K. El Hamouchi, R.G. Hagevaart, A. Hassoun, J. Pol, F. Ozquien, E. Broekman, S. Orman, S. van Mastrigt, M. Stitou, A. de Graaf, M. van der Blom, A. Zondoros, A. van Ommeren, A. Aouada, P. van Weissenbruch, M. Romijn, Korevaar, J. Slins, P. Gobind, K. Moskala, K. Pekcan, Belali, J. de Vroomen, A.J. van Taarling, Fam Boerkoop, R. Coskun, D. Kok, Fam. Edelbroek, J. Groenhuis, Ciano, J.A. Kapi-</p>		
--	---	--	--

	<p>tein, R.M. Wiersma, C.N. Falch, R.F. Lewis, Arrahmouni, Ernst, B. Cosman-Boele, Naciye, Y. Kelders, A. Bot, P.J. v.d. Berg, P. Tooms, L. Vieijra, N. Boumans, Van Hilten, Farah, Van Ast, Wullems, S. Clarke, A.G. Slabbekoorn, H. Ronny, J. de Vroomen, Van de Vrie, N. Bennamar, S. Ozguven, H. Ozguven, E.R. Komen, A. de Keijzer, A. Loukili, C.F. de Bont, I. Varlik, E. Strijdonck, J.A. Schokker, G. Hoeben, R. Veldkamp, A. Hoekstra, R. Vink, P. Kool, A.J. Schouten, B. Goemans, B. de Vries, J.J. de Kleine, Dirksen, Fam. Brouwer, H. de Boer, P. Kamstra, D. Meyer, G.H. ter Veer, M. Out, J. Dul-Rorije, N.A.M. Buisman, R.A. Boersbroek, R. Rol, E. Dunnewold, J. Zwarts, N. Hulst-Mars, M. Schoolenaar, G. Kiviet-Meijer, J. Vlasveld, S.W. Bosman, P. van Altena, R. van Ee-Maas, P. van Dijk, Tuininga, E.J. Mulde, J. Weel, B. Slagter, G. van Eisden, T.A. v.d. Kloet, M. Damingus, M.L. Bakker, H. Meerveld, E. Schuiling, J. van Driel, J.D.J. van Velsen-Noordbeek, C. Beijer, E.B. Agaatsz, H. Preuter, Binnema, S.E. Plomp, R. de Lange, H.T. Ven, G. Breekveldt, A. Tas, N.W.M. van Schaik, J. Berkers, I.D. Schmidt, J.J. van Zwieten, Dhr. Boom, Stradmann, P. Boekestein, J.J. Offerman, H. Abrahamse, Mulder, C.P. Koppert, C. Koster-Sperling, J. Koster, W.F. Verburgt, A.W. van Wilgenburg, K. van Wilgenburg, P.A. van Wilgenburg, D. Millenaar, O. Millenaar-v/d Stelt, J.H. Millenaar, K. Leeuw, Zwiers, J. Roelofsen, T. Hoksbergen, J.M.J. Hoksbergen, L. Minnen, E. Minnen, E. Makkinje, T. Sertorelli, H. Alberts, R.J. Sedney, M.Y. Sedney, M. Millenaar, A. Bakker, H.W. Ernst, J. Boterman, F. Boterman, S. Joustra, F. Boterman, B. Bosch, M. Bosch, D. van Nieuwenhuyzen, E. Bosch, J.E. Berendse, H.R. Planier-Zantingh, J. Planier, J. de Ruy-</p>		
--	--	--	--

	<p>ter, J. van der Heyden, L. Bremmers, D.M. Kuyvenhoven, Y. Dobelman, L. Artz, E. Floor, J. Floor, P. Floor, A.F.M. van Drielen, A. Verhey, J.C. Bakker, A. Huisraad, R. Huisraad, Y.R. Huisraad-Atma, G. v/d Bell en T. Brijder, G.J. Aberson, H. Aberson-Schaafsma, T. Pardoens-Peeters, M. Ophof, F. van Gobberdinge, C.J. Seijnen en T. Seijnen-Vingerhoe, L. Deegens, L. Pieters, J. Pieters, J. Niemoller, I. Wittebrood, E. Pieters en Y. Pieters-Bosma, R. Jansen, D. van Nieuwenhuyzen, R.G. Joosten, A. Kouwenberg, Fam. Sungur, D. Plomp en M. Plomp-Kuijper, Th. Hilster, T.V. Buys, W. Plomp, P.R. Machielse en A.R. Stoker, M. Pieters en R. Moinat, D.A. Baank, B. Spelbrink, J. Stowe-Kersten, M.G. Boer en B. Ockhuijsen, K. Heijboer, K. Heijboer, C.J. Morelissen, E.A. Zwaanswijk en E. Zwaanswijk-Koch, K.M. Louws, W. Smoor, H. van Rossem, S. Huis in 't Veld, Kastermans, H.G. Ploeg, F. v/d Wolde, G. de Boer, D.H. Wijn Nobel, M.J. Huisman, R. de Rooter, Tromp, D. Rooter, R. Kist, C. Rinkema, P. Perrels, H. Koot, L. Scholte, W. Wentink, Asman, F. Joffer, W.J. De Boer, G. Flemming, J.C. Bakker, T. Schutte, Engeland, E.J. Budou, T. Hylott, Ignatius, L. Kruiswegt, Bayens, A. Trizit, G. Kus, M. Kaal, Meijer, Boubkari, C.C. Gorden, H. Hubman, Van Wilgenburg, B. Hal, Fam. Nobre Canha, Lantinga, K. Foster, Blauwgeers, A. Satir, Y. Bayens, N. Trizit, D. Veldhuis, D. Meijer, Fam. Ralt, L. v/d Bielerd, J. de Jong-Luman, F. Offringa, Tj. Bos en B.M.A. Bos-Schoutrop, H. Veenstra, W. Defourry, A. Westerveld, P.G. de Haas, R. Masee, R. Gardenier, De Boer, A. Scheepers, A. van Tesseling, J. van Duin, M.W. Bodegom, S. van Wissen, M.B. Beenders-Bos, G. Wind, A. Elmousse, J. v/d Berg-Smedeman, C.M. van</p>		
--	--	--	--

	<p> Straaten, N.I.M. van de Wetering, M. van Rooij, Fam. Massee-Carolina, H.J. Dijkman, Abdulkadir, L.J. van der Stelt, H.F. Zikking, F.A.L. van Wegen, D.B.M. Dijkman, A. Abarkhan, Weelstra, M. Cherrat, Bouwman, T. Veen, J. Muller, M. Kuiken, E.H.W. Klansens, C. Spaans, W. Bannink, M. Lefering, Fam. Buitenhuis, Fam. van Wees, R.E.G. Monden, P. Monden, A. de Ridder, A. de Ridder, M.C.T. Dijkstra, J. van den Berg, A.A. Heere, De Heus, J.H. de Heus, J. van Wijk, F. Baddouri, A. Brouwer, R.F. Alberto, D. Achterberg, T. Karaca, Van der Lem, H. ten Broeke, F. Jongkind, R. van der Graaf, R. Betten, J.A. van der Horst, N. Loukili, D.M. van Slingerland, B. Staal, R. Beekelaar, S. Hornstra, D. Cleintuas, M. Enzerink, T. Lindert, A. Hof, M. Loukili, H.P. Verwijk, J.W.H. Verwijk, R. Ooswouden, Fam. Loukili, M. Dulgel, Pinas, M. Reekers-Duivenvoorden, J. Rattan, L.M. Haring-van Velden, B. Cetintas, Fam. Duinkerker, A. Libert, H.J. Koster, V/d Bielerd, J. Staal, Fam. Claassens, H. Johnsen, H. Dwars, Fam. Whitfield, J. de Vries, D. Vedder, Oostwal, J. de Greeuw, A. Pols, J.A. Hylkema, M.C. van der Marel, A. Abendanon, M. Andel, H.J. Calvelage, Chr. Mulders, B.M. van der Linden, R. Ekhoof, M. Gesman, J.E. Koanting, T. Baatje en M. Melief, Fam. van der Heul, R. Heijselaar, Fam. Dienthel, H. Coorengel, A.H. Walsteijn, V/d Bijl en T. Bos, Z. Adamov, W. van Brederode, Fam. Aurik, J.A. Dijstelberge, E. Docter, H. van Haren, J.R. Kuiper, B.M. Wisman, J.H. Boiten, Veldhuizen, Appleby, A.J. Iske, Willekens, D. Kooijman, G. Mastenbroek-Schuur, E. Meinema, B. Karsen en B. Jansen, A.H. Schuur, F. Cherrat-Lanarti, W. Pos, J. Tiendari, R.F. Addens, D. Smid, R. Eminger, J. Lampe, A.A. Halma, J.A. Smienk, M. Spaan, C.W. Markus, S. </p>		
--	--	--	--

	<p>Jallot, H. De Kievit, A. Smit, H. Schuur, Ozdemir, Insat, E.A. Buis, A. Zwaan, J.G. Inlandt, D.A.A. Tesselaar, Fam. van Harten, F.K. Morny, M. Kauffman, M. Hooijboon, A.M. Schlaghecke, T. Teunissen, L. Geelen, D. Davelaar, W.B. Roth, S.N. Mol, J. Metscher, C. Wartanian, Engels, R. Wijnands, C.Cekic, Verschoof, D. Blond, A.E. Sollie-Visch, R. Bakker, Y. Tumundo, A. Kruijten, A. Bensch, El Hadouti, A.R. Coorengel, M. El Younoussi, H.J. Sonak, Meurninge, Lenstra, C. Mostaard, P.C. van Markensteijn, W. Bekker, S. van Blerk, K. de Lange, Van Lubeck, H. Woltjer, Alie, G.D. Steenhuis, H.J. Bunning, C.J. Batenburg, H.F. Anches, E. Pietersma, L.B. Oosterloo-Morsink, R. Buijs, C. Meinhardt, J.C. Klok, B. Berge, Fam. Abbra, E.P.B. Klokkers, C. Verlaan, C.C. Prins-van Dissel, Bierschot, H.J. Lindenhols, N. Saris-van Tuiteren, Y. Boskaljon, J. Kalsbeek, L. Spanjer-de Vries, Zwezerijnen, Griffioen-Smit, Janmaat, S. Visser, R. Buijs, D.M. Smit, C.M. Bonder-Barendreft, L. Tiebest, M. Taheij, Bakker, W. Staal, Staal, A.T. Balke, Y. Benjamins, Fam. Schaafsma, R. Pool, R. Pool, Van Kollenburg, Levij, W. v/d Maat, R.E. Troost, M.J. Heemskerk, I. Amiabel, Wiggermans, D. Koch, Fam. Gosman, E. Hommes, S. van Hees-Velle, L. Rijg, G. Koot, Fam. Rassel, A. Lemozoric, M. Post, C.P. van Houten, C.C. de Booij, W.G. Posgo, Bastiaan, Bechellot, S. Groeneveld, Popavgim, P.T. van Bragt, A. Belal, Beljaards, Fam. Bory, J. Driessen, J. Bart, Sherone, C. Benjamin, G.W. van Hees, Fam. Driessen, C.M.T. van der Lelij, Fam. Vonk, C.K. Nieuwenhuyse, Bune, E.J. Sanbilie, K. Efstorf, F. v/d Valk, Amrani, Touati, J.G. Kooiman, Kooiman, Boer, Fauser, Verwijk, R. Albers, P. Albers, Fam. Berg, Saslami, J. Harder, K. Verkley, S. de Fe-</p>		
--	--	--	--

	<p>ber, H. Hoekeman, Van Schalkwijk, M. Snijders, A. Schingenga, H. Dijkstra, C.H. Michels, H.J.G. Michels-Rouwenhorst, M. Kraak, A. Harder-Blom, D. Den Hartog, J. Vellinga, G.J. van Wingerden, S. van Wereld, N. Malabier, A. Visser, B.S. Baroud, A. Elmoumni, D. Verkuijl, Jildeeks, H. Lagerburg, H. Koers, H. Youssef, W. Moerkoet-Krouwel, J. Hiemstra, P. Kluit, F. Bol, B. Maclean, Gebben, C.J. Moerkoet, P. de Moor, A. Willemse, D. v/d Pol, Bottelier, R. v/d Wijer-Kramers, Huisman en Kist, M. Slijkhuis, G. Bainhart, Zwart en Captijn, A. Dijk, A. Vellinga, A.R. Bakeelaar, C. Driessen, C.P. Koppert, D. Achterberg, G. Bokhorst, G.M. Schraa, J.C. van Wees, Jan van der Heyden, K. Heijboer, M. van Veggel, R.D. Dijk, T. Weide-Bonsma, Tom Kuijvenhoven, W. Vuyk en B. de Haas,</p> <p>A. Alphenaar, A. Koot, A. Liefers, A. Visser, A.A.B. Heere, A.F. Hulst, A.M. Poeze-Munneke, B. Kamstra, B. Spelbrink, B.M. Wisman, Berg-Streefkerk, Betty Staal, Bokhorst, C. Boonman, C. Doevendans, C. Spaans, C. van der Elst, C.J. van Wingerden, D. Veldhuis-Faber, de Heus, Dijkstra, E. Pieters en Y.Ch. Pieters-Bosma, Fam. A. van Nieuwenhuijzen, Fam. Hop, Fam. Kist, Fam. Koot, Fam. Staal, Fam. van de Valk, Fam. Werts, Foster, G. Koot, H. Blauwgeers, H.G. van Harten, Hm. Scholte, I.C.W. Goemans den Hartog, Ir Anthonie van Vliet, J. Berkers en B. Groen, J. de Ridder, J. de Vries-Hummel, J. Harder, J. Hiemstra, J. Koster en C. Koster-Sperling, J. van den Berg, J.J.M. Offerman, Jasper van Turnhout, Johann de Vries, John, John Huisman, Joyce Binnema, K.H.D.M. Stephan, Klasens, Koch, L. Brouwer, L. Teerling, Lisette en Ruud Kraan, Manon Reekers, Marianne Buys, Mariette Kuiper,</p>		
--	--	--	--

	Michel Taheij, Ophof, P.A. Brouwer, Pardon-Peters, Pol, R. Hermans, R. Pool, R.G. Joosten, Roxanne Troost, S. Hornstra, Saskia Stradmann, T. de Ruiten-van Steensel, Timothy, Van Zoeren, W. van Brederode, W.F. Verburgt, Wendy Koot, Wi van de Maat, Stichting Behoud Groenstructuur van Lelystad, Kon. Ned. Natuurhistorische Ver. afd. Lelystad		
Ecologische corridor Wortmantocht	A. van Wijlen	Aandacht voor de aan te leggen ecologische corridor over het traject van de Wortmantocht is vereist. De corridor zal in maatvoering en diversiteit als een mozaïek in het landschap moeten liggen. Daarbij is diversiteit in gradiënt belangrijker dan maatvoering in de breedte. Indien de corridor als compensatie dient, moet deze compensatie reeds zijn bewerkstelligd voordat het te verstedelijken groen daadwerkelijk wordt geëlimineerd. Op de structuurplankaart dient de corridor aangegeven te worden als een groene zone, met centraal daarin gelegen een waterader.	Deze opmerking wordt meegenomen in de uitvoering van het project. Op de plankaart staat de tocht nu aangegeven als ecologische verbinding. Door aanwezigheid van de Wortmantocht krijgt deze corridor in de uitvoeringsfase uiteraard een groen-blauwe inrichting.

Natuurgewichtenkaart	A. van Wijlen, L. J. Gilde	Op basis waarvan zijn de natuurgewichten toegekend? Het is algemeen bekend dat de oudste groengebieden van de stad (noordflank van Lelystad, natuurgebied Het Zand, etc.) hoge natuurwaarden hebben, dit is niet zichtbaar op de natuurgewichtenkaart. Er wordt niet aangegeven welke natuurwaarden in de betreffende habitats door de voorgenomen plannen het buitendijkse bouwen, de Zuiderzeelijn en de N23/A23 worden bedreigd. De voorgenomen wijzigingen in de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), zijn daarom niet goed te beoordelen. Het lijkt er evenwel op dat de voorgestelde maatregelen, zoals de twee genoemde wijzigingen in de EHS en de vele overige verbeteringsvoorstellen het verlies aan habitats en natuurwaarden verre overtreft. Daarbij komt nog dat de uitbouw van de EHS aan de oostkant van Lelystad verdere groei van de stad beperkt.	Indien het Wijkontwikkelingsplan daartoe aanleiding geeft zullen de ecologische waarden van het gebied nader in beeld worden gebracht. Op grond van het Structuurplan bestaat er geen noodzaak om voor het afzonderlijke gebied een ecologische visie te ontwikkelen. In de natuurgewichtenkaart worden de relatieve waarden van de gebieden in de omgeving gemeten. Hoewel in de legenda wel die indruk wordt gewekt doet het geen uitspraken over de afzonderlijke soorten. De legenda zal daarop worden aangepast. De voorgenomen wijzigingen in de EHS en de effecten daarvan op de habitats en natuurwaarden, worden in een later stadium beoordeeld, voordat bestemmingsplannen worden opgesteld.
Ecologische corridor Noordertocht	Maatschap Dijkstra-Heikens	Waarom is de ecologische hoofdverbinding 'Noordertocht' getekend op kavel G71 en niet conform het omgevingsplan van de Provincie Flevoland aan de andere zijde van de Noordertocht? Dit heeft ernstige gevolgen voor ons bedrijf, 18 hectare wordt onttrokken van ons bedrijf. Voor ons bedrijf geeft dit tevens planschade en enorme waardevermindering.	De ecologische verbinding is op het provinciaal omgevingsplan op het hart van de Noordertocht aangegeven. De Structuurplankaart zal op dit punt worden gecorrigeerd. Overigens is de groen geblokte lijn een aanduiding. De definitieve breedte zal bij de uitvoering worden vastgesteld op grond van provinciale richtlijnen.

Windenergie	L. J. Gilde, Wind Constructors International	Windmolens tasten de weidsheid van het specifieke Flevolandse polderland aan en zouden daarom niet moeten worden toegestaan, behalve rondom de Flevocentrale. Deze locatie zou in het Structuurplan opgenomen kunnen worden als geschikt zijnde locatie voor een grootschalig windturbinepark. Deze locatie past ook binnen het Rijksbeleid.	In principe heeft de gemeente Lelystad de ambitie 100% van de energiebehoefte in Lelystad duurzaam op te wekken. Daarbij zijn de bijdragen uit biomassa en zonne-energie naar verhouding gering, zodat het overgrote deel moet worden behaald uit windenergie. Uitgedrukt in capaciteit betekent dit dat wellicht nog ruim 80 Megawatt moet worden bijgeplaatst. Daarvoor is onvoldoende structurele landlocatie beschikbaar. Uit landschappelijk oogpunt wordt daarom langs de Markerwaarddijk, ten noorden van de aansluiting op de N23/A23, en ten zuiden van Trintelhaven, een potentiële locatie in het Structuurplan opgenomen.
Externe veiligheid	L. J. Gilde	Bij het scheppen van afstand tussen een risicobron en een kwetsbaar gebied dient expliciet rekening te worden gehouden met de overheersende windrichting. Te denken valt aan de bandenopslag op Noordersluis. Wanneer daar brand zou uitbreken, komt bij een westenwind een groot deel van Lelystad onder de rookpluim.	Binnen de gemeente wordt momenteel een visie op veiligheid voorbereid. In afwachting daarvan houdt het Structuurplan, daar waar noodzakelijk en relevant, rekening met de verschillende facetten van externe veiligheid. Het vestigingsbeleid van bedrijven wordt standaard beoordeeld in het licht van de normen uit de VNG brochure 'Bedrijven en Milieuzonering'.
Duurzaamheid	Milieugroep Lelystad	Aandacht gewenst voor duurzaamheid, gebaseerd op een stevige basis. Het bevorderen van goede ecologische omstandigheden in de EHS-gebieden en de ecologische verbindingstroken vereist in het kustgebied en langs de kanalen (met name waar er industriegebieden langs liggen) en binnen het stadsgebied oplettendheid en een zorgvuldige invulling. De gemeente is het afgelopen jaar gestegen op de duurzaamheids-ranglijst. We hopen dat het Structuurplan werkelijk aan een verdere stijging op die ranglijst zal bijdragen.	Het Structuurplan besteedt inderdaad aandacht aan duurzaamheid: 'Speciale aandacht in het Structuurplan gaat uit naar aspecten van duurzaamheid. Hoewel een Structuurplan in eerste instantie een ruimtelijk plan is, bestaan grote raakvlakken met het beleid om een duurzame ontwikkeling te realiseren.' (blz. 83 Voorontwerp Structuurplan).

Beheer van groen	Milieugroep Lelystad	<p>Het Structuurplan wijst op de grote hoeveelheid groen, die goed onderhoud voor de gemeente moeilijk betaalbaar maakt. In de praktijk is vaak weinig respect voor de waarde van de beplanting. Dat bederft in hoge mate een bevredigende uitstraling van het groen. Het in het Structuurplan beoogde eigen karakter van woongebieden gaat daardoor achteruit. Om nadruk op dit eigen karakter te leggen is het in oudere wijken vaak beter delen van oude beplanting te rehabiliteren. Het verguisde snippergroen biedt voor kinderen speelmogelijkheden dicht bij huis, die niet erg zorgvuldig onderhouden hoeven te worden. Dreven kunnen ieder een eigen karakter krijgen door ze met een eigen boomsoort te beplanten.</p>	<p>Voor het beheer van de openbare ruimte, inclusief groen, zijn criteria opgesteld in het door de gemeenteraad vastgestelde Kwaliteits Structuur Plan (KSP). In de gebiedsgerichte aanpak van het KPs kan in samenspraak met de bewoners de differentiatie in het groen worden afgesproken. Uitwerking van sleutelproject 7 (pag. 149 van het Voorontwerp Structuurplan) levert daarvoor de nodige input in de vorm van het opstellen van wijkprofielen. Het Structuurplan maakt onderscheid in vier soorten groen, waaronder groen langs wegen. Dreven kunnen inderdaad een eigen identiteit krijgen door de wegen met verschillende typen bomen te beplanten. Dit is beschreven op blz. 77: 'Aanbrengen van differentiatie in het groen om de herkenbaarheid te verhogen'.</p>
Ecologische verbindingen	Kon. Ned. Natuurhistorische Ver. afd. Lelystad, Okkerse en Schop Advocaten, ANWB	<p>Uit het Voorontwerp kan niet worden afgeleid op grond van welke concrete regelgeving of overwegingen zowel ter hoogte van Flevo Marina als Lelystad-Haven een ecologische verbinding (zoekgebied) zal moeten ontstaan. Ter plaatse van de ecologische verbinding in de berm van Hanzelijn en N23 kunnen in de toekomst juist ook economische activiteiten plaatsvinden. De ecologische verbindingen zijn zeer belangrijk voor de uitwisseling van in Flevoland schaars voorkomende dieren en planten. Er dient serieus omgegaan te worden met de veiligstelling en inrichting van deze verbindingstroken. Om te voorkomen, dat nu nog niet bestemde ecologische verbindingen door verdere ontwikkelingen in het buitengebied moeilijk meer in te passen zijn, verzoeken wij u nu reeds in dit Structuurplan de "zoekgebieden voor ecologische verbindingen" nader uit te werken.</p>	<p>De beschreven zoekgebieden zijn een resultante van bestaand beleid van hogere overheden en de gemeente Lelystad. Bij de afweging tussen ecologie en economie is ter plaatse van de Hanzelijn en de toekomstige N23/A23 voor een ecologische verbinding gekozen in het verlengde van de provinciale ecologische hoofdstructuur. Het iets noordelijker gelegen gebied Flevokust is bij uitstek de locatie waar de economie het primaat krijgt.</p>

<p>Inbreiden</p>	<p>Milieugroep Lelystad, ANWB, Kon. Ned. Natuurhistorische Ver. afd. Lelystad</p>	<p>Inbreiden op een weloverwogen en kleinschalige manier moet mogelijk zijn, mits met terughoudendheid en in goed overleg met omwonenden. Er moet genoeg groen overblijven om aangenaam wandelen in de omgeving mogelijk te houden. Het inbreiden van woningen past niet wanneer inderdaad op kwaliteiten, zoals groen, water, rust en ruimte wordt ingezet.</p>	<p>Bij inbreiding wordt uiteraard rekening gehouden met behoud van de aanwezige kwaliteit van het groen. Groen is een van de kernkwaliteiten van de stad en hier zal dan ook met zorg mee worden omgesprongen.</p> <p>De groei van de stad dient uiteindelijk een kwalitatief doel. De bestaande stad en de bestaande woonwijken moeten dus van die groei aantoonbaar profiteren. Voor dit college zijn dan ook het bouwen in de uitleggebieden en het toekomstig verbeteren van de bestaande wijken twee kanten van dezelfde medaille. Lelystad mag niet de fout maken alleen wervende woonmilieus te scheppen in de uitleggebieden. En daarbij de bestaande wijken, met hun soms gedateerde en eenzijdige woningsamenstelling, bij het oude te laten. Op termijn ontstaat er dan onvermijdelijk een tweedeling in de stad.</p> <p>Via verstandig herstructureren, sloop en nieuwbouw valt in bestaande wijken veel te verbeteren. Maar er zal in een aantal gevallen ook gebouwd moeten worden op nu nog open, soms groene, plekken in een wijk. Het kan dan gaan om nieuwe woningtypes die beter aansluiten bij de vraag van vandaag en morgen, woningen voor ouderen, jongeren, een uitbreiding van een belangrijke buurtvoorziening, etc. Bij inbreiding wordt rekening gehouden met het behoud van de aanwezige kwaliteit van het groen. Groen is een van de kernkwaliteiten van de stad en hiermee zal dan ook met zorg worden omgegaan.</p>
------------------	---	--	---

Mobiliteit en bereikbaarheid			
Cases	Namen insprekers	Samenvatting inspraakreacties	Antwoord
N23/A23	Okkerse en Schop Advocaten, Flevo Marina, Bon Yachts, Kon. Ned. Natuurhistorische Ver. afd. Lelystad, M. Riemersma, Aquarius Yacht Charter, Neessen, M. Huijbregts, Team Heiner bv, Zaadnoordijk Yachtbuilders, M. de Jonge en W.H. de Jonge	Door de doortrekking van de N23/A23 wordt gevreesd voor het belemmeren van de doorgang van schepen op deze plek en de bereikbaarheid van de jachthavens. Tevens zal de aanleg van de A23 een zware aanslag betekenen voor dit deel van het IJsselmeer.	Bij het doortrekken van de A23/N23, wellicht deels met een tunnel, staat voorop dat dit geen belemmering van de scheepvaart oplevert. Overigens staat op blz. 147 onder 'Sleutelprojecten Structuurplan' reeds aangegeven dat in een haalbaarheidsstudie voor het doortrekken van de N23/A23 dat niet alleen de bereikbaarheid van de auto wordt onderzocht, maar dat ook de vaarroutes onder de loep worden genomen.
Locatie voor afslag op A6	H. Teerds	Wenselijk om in het plan op te nemen dat wordt gestreefd naar een afslag Lelystad centrum ter hoogte van de Runderweg. Hierdoor ontstaat een ontlasting van afslag Zuid en van de Oostranddreef.	Op dit moment wordt door Rijkswaterstaat onderzocht op welke wijze de ontsluiting van Lelystad kan worden verbeterd. Uitgangspunt voor Rijkswaterstaat vormt het optimaliseren van de twee bestaande aansluitingen. Lelystad is van mening dat een derde aansluiting op de A6 bij Lelystad Zuid onontkoombaar is. Lelystad richt haar energie op realisering van deze aansluiting en de koppeling aan de Lelystadse wegenstructuur. De aansluiting ter hoogte van de Runderweg is niet in beeld.

Hoofdwegenstructuur	W.A. van der Post, A. Visser, J. Truin, H. Teerds, P.B.M. Stortelder, R. Kalmijn	Een belangrijke kernkwaliteit van de stad is de goede doorstroming van het verkeer door de brede en snelle toegangswegen tot het centrum en de wijken. Om verstopping en verder dichtslibben van de stad (mede a.g.v. inbreiding en toenemend aantal inwoners) tegen te gaan moet deze kwaliteit gehandhaafd worden en dienen de belemmeringen (enkelbaanstrajecten, afsluiten van uitvoegstroken, terugbrengen van de snelheid, onoverzichtelijk maken van de structuur) zoals voorgesteld in de nieuwe hoofdwegenstructuur niet te worden doorgevoerd. Het is dan ook vreemd dat de Houtribweg tussen Batavia-stad-rotonde en Visarenddreef weer is verdwenen, terwijl de gemeenteraad het besluit had genomen die weg te handhaven.	Op blz. 89 in het Voorontwerp Structuurplan staan randvoorwaarden geformuleerd waaraan het hoofdwegenet moet voldoen, e.e.a. conform raadsbesluit van 30 januari 2003. Een randvoorwaarde is dat de verkeersafwikkeling veilig moet zijn en dat de doorstroming bevorderd moet worden. Aangegeven wegprofiel en maatregelen moeten deze doorstroming waarborgen. In het raadsbesluit is ook vastgelegd welke wegen behoren tot de zogenoemde hoofdwegenstructuur (binnenring, buitenring en radialen). Deze zijn als zodanig op de Structuurplankaart aangegeven. Overige wegen, zoals secundaire wegen, buurtontsluitingswegen e.d. (waaronder de Houtribweg) zijn, ten behoeve van de overzichtelijkheid, van de kaart weggelaten.
Verkeersveiligheid Schipbeek	Berg-Streefkerk	De straten Schipbeek en IJsellaan zijn onveilig (met name voor spelende kinderen) vanwege te hard rijdende automobilisten. Verzoek om drempels aan te leggen.	De aanleg van verkeersdrempels wordt niet op het niveau van een Structuurplan geregeld. Bij het opstellen van wijkontwikkelingsplannen komt dit soort zaken aan de orde.
Geluidsoverlast autoverkeer	W.A. van der Post, A. Visser, J. Truin, Sonja Edelaar, Ada de Jong	Aandacht gevraagd voor geluidsoverlast van het autoverkeer, mede gezien groei van Lelystad die extra vervoersbewegingen met zich mee brengt.	De gemeente zal een geluidsbeleidsplan gaan maken, waarbij beter gestuurd kan worden op de groei van verkeersbewegingen in relatie tot de groei van de stad. De tekst in het Structuurplan wordt op dit punt aangevuld.

Locatie Transferium Lelystad Noord	Neessen, ANWB	Een transferium maken op het knooppunt A6, N23, Hanzelijn en toekomstige Zuiderzeelijn. Aangezien een transferium alleen kan functioneren wanneer dit met stedelijke ontwikkeling gepaard gaat, zou 'het transferium plus stedelijke ontwikkeling' desnoods ten koste moeten gaan van biologisch landbouwareaal. Dat een te realiseren koppeling met het vliegveld op die locatie minder direct zal zijn weegt ons inziens niet op tegen de bundeling met de Hanzelijn.	Een transferium op het knooppunt A6, N23, Hanzelijn en (toekomstige) Zuiderzeelijn (ZZL) ligt niet voor de hand. Bij de ontwikkeling van de Hanzelijn is op dit knooppunt geen station gepland. Ook voor de ZZL ligt een station op deze locatie niet voor de hand. In het Structuurplan is een oververbinding opgenomen die de knooppunten Kust, Stadshart en Larserpoort/Luchthaven snel en adequaat met elkaar verbindt. Het is de verwachting dat een station van de ZZL aan deze oververbinding voor de stad het meeste rendement oplevert. In het kader van de planvorming voor de ZZL zullen de tracé's en de beste locaties voor de haltes nader worden onderzocht. Daarbij zal ook het knooppunt A6, N23, Hanzelijn en ZZL worden betrokken. De gemeentelijke voorkeur gaat echter uit naar een station nabij de Larserknoop/Luchthaven.
Veiligheid fietspaden	Neessen	Meer prioriteit aan verlichting, bewegwijzering, onderhoud en onderlinge aansluiting van en tussen fietspaden geven, zodat het aantrekkelijker en veiliger is om deze te gaan gebruiken.	Het college streeft naar een verbetering van het fietspadennet. In hoofdstuk 4.5 wordt gemeld dat de fietsers en voetgangers in de toekomst extra aandacht krijgen om de veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid te garanderen.

Zuiderzeelijn	N.Dijkshoorn, P.B.M. Stortelder, Milieugroep Lelystad, R. Kalmijn	De Flevolijn/Hanzelijn kan in de toekomst alleen maar trager en drukker worden. Het ligt in de lijn der verwachting dat de Zuiderzeelijn een station in Almere krijgt en dat het daarbij blijft. Als wordt verondersteld dat Lelystad een station krijgt aan de Zuiderzeelijn dan zou de haalbaarheid moeten worden aangetoond. Tevens zijn er bedenkingen tegen de ruimtelijke splitsing van de Hanzelijn en de Zuiderzeelijn; de splitsing zal het gebruik van openbaar vervoer sterk belemmeren. De Zuiderzeelijn zal een normale spoorverbinding moeten worden en geen zweeftrein.	Door de aanleg van zowel de Hanzelijn als de Zuiderzeelijn is Lelystad vanuit alle richtingen in een aanzienlijk kortere tijd te bereiken (blz. 85 Voorontwerp Structuurvisie). Daarnaast geeft de komst van beide lijnen een impuls aan Lelystad op het gebied van o.a. bereikbaarheid en werkgelegenheid. In het kader van de planvorming voor de Zuiderzeelijn wordt uitgegaan van een halte in Lelystad. Voorkeur gaat uit naar een tracé langs de A6 om de bereikbaarheid van het bedrijventerrein en het vliegveld te vergroten.' (blz. 85). Het Structuurplan geeft de ambitie van Lelystad weer om een halte van een snelle Zuiderzeelijn (magneetweefbaan of hogesnelheidslijn) binnen haar grenzen te verkrijgen. Hiervoor is nader onderzoek naar de haalbaarheid van een ZZL-station in Lelystad vereist.
Haalbaarheid transferia en (H)OV	N. Dijkshoorn, R. Kalmijn	De ervaringen wijzen op een lastige exploitatie van transferia en overstappen blijkt in de transport-economie niet nuttig. Een transferium bij Larserpoort is nog voor te stellen, maar een transferium bij de kustknoop is onbegrijpelijk omdat voor mensen die het transferium per auto bereiken geen enkele noodzaak bestaat de reis voort te zetten per openbaar vervoer. Ook de haalbaarheid van de light rail verbinding moet tegen het licht worden gehouden. Het is wellicht verstandig voorlopig uit te gaan van busverbindingen. Voorstel om buslijn 9 (van voor de gewijzigde dienstregeling per 18 januari 2004) te handhaven.	Een transferium is inderdaad een punt waarbij mensen overstappen van de ene vorm van vervoer op de andere vorm van vervoer, of op een andere lijn van soortgelijk openbaar vervoer. In de kustknoop kunnen watersporters bijvoorbeeld met het openbaar vervoer naar het Stadshart of naar het Natuurpark of het Aviodrome in de Larserknoop. Tevens kunnen treinreizigers via het centrum snel naar de kust of naar andere knopen. In het Voorontwerp Structuurplan wordt overigens aangegeven (blz. 147) dat er een verdere uitwerking plaats moet vinden voor de OV-knooppunten. Eerst zal een analyse van het aantal potentiële gebruikers aan de orde zijn. De uitwerking resulteert in het aangeven van de gewenste OV-verbinding en de maatregelen die getroffen moeten worden om de verbindingen te realiseren. Ook het investeringsniveau en de kostendragers worden aangegeven.

(Recreatief) Fietsnetwerk	W.A. van der Post, A. Visser, J. Truin, Kon. Ned. Natuurhis- torische Ver. afd. Lelystad, Milieugroep Lelystad	<p>Het op blz. 90 in kaart ge- brachte fietsnetwerk is onvol- ledig weergegeven en is een slap aftreksel van het bestaan- de netwerk. Bovendien spreekt er geen enkele ambitie uit om dit netwerk uit te breiden of te verbeteren. Enkele suggesties:</p> <ul style="list-style-type: none"> • aanpassen recreatieve netwerk aan oost- en noordzijde door het bos in plaats van door industrie- gebied; • aanleggen van een fiets- tunnel onder de spoorlijn bij de Bronsweg; • fietsverbinding tussen noordwesthoek van het Zuigerplasbos en de brug over de Houtribweg; • uitvalroutes aanleggen die het stedelijke systeem ver- binden met het regionale; • verbeteren onderhoud van routes langs Noordertocht, Mammoettocht en Larser- vaart; • verbinding maken vanuit de wijk De Landerijen naar het Natuurpark; • aanleg van fietspad tussen stad en Hollandse Hout en Oostvaardersplassen (hui- dige route is levensgevaar- lijk). <p>Het voornemen voor het ont- wikkelen van een samenhan- gend recreatief (fiets)netwerk tussen de stad en het buiten- gebied wordt ondersteund. Lelystad telt enkele objecten met hoge natuurrecreatieve waarde.</p>	Dit kaartje geeft alleen de hoofdlijnen weer van het fiets- padennetwerk. Suggesties worden bij de uitwerking van het (recreatieve) fietsnetwerk meegenomen en beoordeeld. Het kaartbeeld overigens wel verduidelijkt.
Parkeren	Milieugroep Lelystad	Lelystad is nu al een autostad. Door het aantrekken van meer recreatieve voorzieningen aan de kust zal het aantal auto's sterk uitbreiden en meer par- keerruimte vragen, ook indien een goede openbaar vervoers- verbinding wordt ontwikkeld, namelijk bij het instappunt van die lijn.	Het extra autoverkeer dat ge- genereerd wordt door de toe- name van het aantal bezoe- kers aan de kust kan op twee manieren worden opgevangen. Ten eerste door het transferium in de Larserknoop. Het autoverkeer wordt hier opge- vangen, waarna het (H)OV zorgdraagt voor verder vervoer naar de Kustknoop. Een twee- de manier is de parkeermoge- lijkheid bij het transferium in de Kustknoop.

Zuidelijke afslag op A6	Kon. Ned. Natuurhistorische Ver. afd. Lelystad	De nieuwe aansluiting op de A6 staat ingetekend op korte afstand van het natuurgebied De Burchtkamp en het bosgebied de Hollandse Hout. Dit is een onnodige aantasting van de natuur. Verzocht wordt deze weg minstens op enkele honderden meters afstand van deze gebieden te situeren.	Nader onderzoek (als onderdeel van sleutelproject 3) zal de definitieve plek van de zuidelijke afslag van de A6 moeten bepalen. Uiteraard wordt hierbij rekening gehouden met bestaande waardevolle groengebieden. Het belangrijkste speerpunt is hoe infrastructuur en economische kansen, de archeologische waarden en de ecologische functies verknoopt kunnen worden (blz. 145).
-------------------------	--	--	--

Wooneilanden			
Cases	Namen insprekers	Samenvatting inspraakreacties	Antwoord
Wooneiland 2 - Beukenhof	A.P. Rodenhuis, A.P. Everaarts, O. Petiet, Stichting de Groene Oostrand, Stichting Behoud Groenstructuur van Lelystad, G de Waal, Portegies, A. Linthorst, A. Oosterhuis, A.A. Borghuis, B.D. Okma, Everaarts & van den Hout, F. Warners, G. de Waal, H. Bruijn, H. van Ramshorst, H. Wassink, J. Kolvoort, J. v.d. Bij, J.H. v.d. Kant, J.M. Pletting-van Loon, L. Pelsler, L. Spel, M. van Setten, N.J. Doffer, O. Petiet, P. Goosen, P. Smeenk, P. van Franeker, P.J. Stroet, P.J. Portegies, R. Roumimper, R.G. Jansen, S. de Jong, Timmerman-Schmidt, W. Boomsma, W.C. Korver, W.F. Hildebrand, Wedding	Er wordt gepleit voor het behoud van de kernkwaliteiten bij een eventuele uitbreiding van de wijk Beukenhof. Invoering van doorgaand verkeer zou tot aantasting van kernkwaliteiten leiden en stuit daarmee op ernstig bezwaar. Op blz. 101 wordt aangegeven dat er ter plaatse van Beukenhof bescheiden mogelijkheden zijn voor woningbouw, daarnaast staat op blz. 103 dat de groeneweg met volkstuinen wordt gehandhaafd. Er wordt zelfs aangegeven dat er de mogelijkheid is om volkstuinen van elders op deze plaats te concentreren. Het is niet duidelijk wat nu precies de bedoeling is. Het Provinciaal Omgevingsplan voorziet niet in woningbouw ten zuiden van de Beukenhof op de volkstuinen.	Het betreft een zoeklocatie voor kleinschalige woningbouwontwikkeling (als afronding van de reeds bestaande woningbouw). Op blz. 101 van het Voorontwerp Structuurplan staat beschreven dat indien zich woningbouw voordoet, de kwaliteit van de groenzone en de ecologische verbinding gewaarborgd wordt. Zoals in het verlengde van het provinciale omgevingsplan wordt beoogd is de ontsluiting van het gebied een aspect dat goed moet worden onderzocht alvorens over te gaan tot planontwikkeling. Zie overigens het hiervoor beschrevene bij 'Inbreiden'.
Wooneiland 11 - Meerdijkhaven	G. Roes, Herman Verheij, Okkerse en Schop Advocaten	De wens bestaat dat Meerdijkhaven niet gebouwd wordt. Tevens kent Meerdijkhaven als onderdeel een Regatta Center met een commerciële haven tot circa 500 ligplaatsen. Er is geen rekening gehouden met de vraag of er ook daadwerkelijk behoefte aan meer ligplaatsen is.	Eind 2003 heeft een ontwerpbestemmingsplan voor het plangebied ter inzage gelegen. Het plan voorziet in een binnendijkse en buitendijkse woningbouwlocatie met een jachthaven. De gemeente streeft ernaar het totale plan te realiseren. Uit de notitie 'Actualisering ligplaatsenbeleid' (december 2003), onlangs vastgesteld door het college, blijkt dat op basis van een groei van 45 vaste, bezette ligplaatsen per jaar, in 2006 ruimte in de markt ontstaat voor de realisatie van nieuwe ligplaatsen in Meerdijkhaven.

WOP-2	A. van Wijlen	Wooneiland 6 ('De Oorsprong') heeft volgens het Structuurplan behoefte aan een algehele opknapbeurt. De overgang van dit wooneiland in de Stadsrand Noord en vervolgens in het noordelijke open gebied kan vloeiender gaan verlopen dan nu het geval is. Een heldere ecologische visie is daartoe noodzaak. Het op stapel staande WOP-2 biedt daartoe de mogelijkheden. Daarom is het wenselijk om binnen het traject van WOP-2, voorsortend op de uitvoering van het Structuurplan, te komen met een ecologisch platform. Deze beperkte groep van betrokkenen en specialisten kan dan zorgen voor een gedragen ecologische visie op dit deel van de stad.	Indien het wijkontwikkelingsplan daartoe aanleiding geeft zullen in dat kader de ecologische waarden van het gebied nader in beeld worden gebracht. Op grond van het Structuurplan en de beschikbare soortgegevens bestaat er geen noodzaak om voor het afzonderlijke gebied een ecologische visie te ontwikkelen.
Wooneiland 6 - ijsbaan	Stichting Behoud Groenstructuur van Lelystad, IJclub Lelystad/Secr.: J. Daling, Sportbedrijf Lelystad, P.B.M. Stortelder, C.P. Koppert, Stichting De Groene Oostrand	In het Voorontwerp Structuurplan wordt de ijsbaan op sportcomplex Langezand bestemd voor wonen. Dit verbaast ons omdat enerzijds in het voortraject hiervan nooit sprake is geweest en anderzijds wij u in januari van dit jaar een voorstel hebben voorgelegd om tot een optimalisering van het gebruik van de ijsbaan te komen. Dit voorstel is positief door u ontvangen. Tot nu toe hebben wij inhoudelijk nog geen reactie op ons voorstel mogen ontvangen.	In beginsel blijft de ijsbaan op de huidige plek gehandhaafd. De ontwikkeling van het ijsbaangebied is aan de orde als tenminste een gelijkwaardige locatie voor een ijsbaan is gevonden. Een inventarisatie van de natuurwaarden van het gebied maakt onderdeel uit van de ontwikkeling van het gebied
Lelystad-Zuid	R. Kalmijn	De plannen m.b.t. Lelystad-Zuid moeten volledig worden heroverwogen. Het tegengaan van woningbouw in Lelystad-Zuid is in verband met geluidsoverlast van het vliegveld wenselijk. Het is ongewenst het ruimtelijk beleid te baseren op de omvang van de bevolking waarvoor geen werk in de stad is. Als Lelystad kiest voor stedelijke dynamiek, dan moet Lelystad kiezen voor werk.	De komst van Lelystad-Zuid is een gegeven. Naast wonen richt het Structuurplan zich ook wel degelijk op werken. Naast wooneilanden worden immers ook werkeilanden beschreven. Op blz. 71 staat: 'Naast het behouden van voldoende werkgelegenheid voor de thans aanwezige beroepsbevolking, zal er een verdere groei van de werkgelegenheid dienen te worden verkregen ten behoeve van nieuwe bewoners'.

Indeling woon-eilanden	Milieugroep Lelystad, Wijkraad Kustwijk	De indeling van de wooneilanden komt niet overeen met de indeling voor wijkgericht werken. Dit bevordert de eigen identiteit niet en bemoeilijkt de inspraak van wijkbewoners. De eilanden worden in de praktijk begrensd door dreven; zo is dat ontstaan en gegroeid. Een apart eiland voor het Oostrandpark bevordert de integratie niet. En de huidige Kustwijk wordt opgedeeld in twee delen. De onderbouwing hiervoor ontbreekt.	Lelystad is onder te verdelen in elf samenhangende gebieds-eenheden. Die zijn ontstaan op basis van zo duidelijk mogelijke natuurlijke begrenzing van gebieden en op basis van oriëntatie ten opzichte van aanwezige voorzieningen en buurtfuncties. De indeling komt inderdaad niet volledig overeen met de huidige indeling voor wijkgericht werken. Elke indeling blijft overigens altijd enigszins arbitrair.
Woningonderzoek	N. Dijkshoorn	Eén van de ambities is te groeien in inwonertal. Een goede zaak mits deze groei geleidelijk plaatsvindt. Er is een inkomende pendel van ruim 9.000 werkenden. Wanneer Lelystad versneld wil groeien, ligt hier een open markt. Het zou goed zijn als de gemeente een onderzoek zou laten uitvoeren naar de reden waarom deze mensen niet in Lelystad wonen. Is dit mede een gevolg van een tekort aan passende huurwoningen? Gezien het bovenstaande zou dan ook hogere prioriteit gegeven moeten worden aan de bouw van huurwoningen boven de ontwikkeling van woonwijken voor koopwoningen.	Als onderdeel van het sleutelproject 7 (blz. 149) worden wijkprofielen ten behoeve van wijkontwikkeling opgesteld. In dit kader wordt onderzocht op welke wijze woonmilieus (o.a. aangeduid in een typologie van woningen) gedifferentieerd kunnen worden, zodat Lelystad een aantrekkelijke stad wordt voor een veelzijdige bevolking. Het woningbouwprogramma voor Lelystad wordt jaarlijks aangepast aan de veranderende eisen van de tijd. Inmiddels heeft dat voor Lelystad Zuid al geleid tot een taakstelling op het gebied van te bouwen huurwoningen. Aan de beoogde groei liggen kwalitatieve doelstellingen ten grondslag. Lelystad richt zich dus ook op koopwoningen in de middeldure en de dure sector.

Wooneiland 2 - Lelycentre	P.B.M. Stortelder	Het nu openlijk afstand nemen van de kantoorfunctie bij het Lelycentre leidt tot ongewenste effecten en is voor de planperiode ook niet reëel.	De kantoorfunctie in het Lelycentre staat onder druk, enerzijds door de leeftijd van de kantoren en anderzijds door het aanbod elders. Het Structuurplan anticipeert daarop. Doordat o.a. het Stadshart gunstiger gelegen is voor kantoren dan het Lelycentre kan anticiperend op de toekomstige ontwikkelingen in het Stadshart, een andere functie worden gezocht voor een deel van het Lelycentre. In sleutelproject 6 (blz. 147) wordt nadrukkelijk gesteld dat het herstructureringsplan voor het kantorengedeelte van het Lelycentre samen met de eigenaren opgesteld dient te worden. Daarbij heeft het gemeentebestuur nadrukkelijk oog voor (behoud van) werkgelegenheid. Om werkgelegenheid te genereren moet Lelystad concurrerende locaties kunnen bieden.
Wooneiland 5 - Noordzoom	A.A.M. van der Starre, voorzitter Volkstuinvereniging Bosweg, C. Gennissen, voorzitter Volkstuinvereniging 't Karveel, H. Joenje, H.J. Habers, J.D. van Selm, voorzitter Volkstuinvereniging Zuigerplas, J. Rienks, voorzitter Vereniging voor Milieuvriendelijk Tuinieren, R. Westphal, Kon. Ned. Natuurhistorische Ver. afd. Lelystad	Gezien het stadium waarin de planvorming rond de Noordzoom zich bevindt (bestemmingsplan Noordzoom fase 1 ligt ter goedkeuring bij GS), wordt het storend geacht dat op de plankaart van het Voorontwerp Structuurplan het Noordzoomgebied is ingevuld als nieuw wooneiland, te realiseren voor 2015. Hiermee wordt voorbijgegaan aan de toezeggingen van wethouder Van der Zwan, dat herziening van de visie Noordzoom bij voortgaande besprekingen tot de mogelijkheden kan behoren.	Op de plankaart van het Voorontwerp Structuurplan is de Noordzoom aangegeven als te ontwikkelen woongebied, deel uitmakend van wooneiland 5. De plankaart geeft de ambitie weer die de gemeente voor ogen staat met Lelystad en staat los van overleg over of inspraak op de Visie Noordzoom.
Wooneiland 5 - Golfpark	Stichting Behoud Groenstructuur van Lelystad	De uitbreiding van het Golfpark in oostelijke richting ten koste van het Zuigerplasbos is onwenselijk. De Lelystadse bevolking kiest voor groen en ruimte.	De aanduiding op de plankaart van het Voorontwerp Structuurplan staat voor recreatief gebruik, waarbinnen bijbehorende bebouwing mogelijk is. Daarmee wordt geen uitbreiding van het Golfpark als permanent woongebied beoogd.

Wooneiland 11 - sportpark Galjoen	Stichting Behoud Groenstructuur van Lelystad	Woningbouw op sportpark Galjoen ten koste van groene open ruimte is onwenselijk. De Lelystadse bevolking kiest voor groen en ruimte.	Woningbouw op de locatie van het sportpark is reeds voorzien in het kader van het wijkontwikkelingsplan voor dit gebied (WOP 1). Vanzelfsprekend wordt bij de planontwikkeling op een zorgvuldige manier omgesprongen met aanwezige kwaliteiten zoals groen en openheid.
Wooneiland 2 - stadspark	Kon. Ned. Natuurhistorische Ver. afd. Lelystad	Het is wenselijk om het Stadspark - gelegen ten oosten van het Lelycentre - de bestemming natuurlijk/stedelijk groen toe te kennen. Dit mede vanwege de hier gesitueerde – natuurlijke - heemtuin.	De suggestie om het Stadspark te betitelen als natuurlijk/stedelijk groen wordt meegenomen in het Structuurplan. De bestaande heemtuin in het Stadspark past binnen het geldende bestemmingsplan. Er is geen voornemen om dit ter discussie te stellen.
Diversiteit in wooneilanden	Dr.ir. J. Nicolai	Blz. 44: Het Structuurplan wil meer diversiteit in bestaande wijken aanbrengen. Op welke manier wil zij dit daar gaan doen?	Het Structuurplan geeft reeds op hoofdlijnen per wooneiland aan op welke manier de gewenste identiteit, sfeer en diversiteit bereikt kan worden. Hiertoe wordt aandacht besteed aan woonmilieus, woningtypes, inrichting van de openbare ruimte en het voorzieningenniveau. Het Structuurplan geeft hiermee de richting aan op basis waarvan herstructureringsplannen opgesteld kunnen worden.

Werkeilanden			
Cases	Namen insprekers	Samenvatting inspraakreacties	Antwoord
Larserpoort en Flevopoort	L. J. Gilde	In de Koersnotitie wordt duidelijk gesteld dat extra zal worden ingezet op onder meer communicatie en zakelijke dienstverlening. Bij de karakterisering van de knooppunten komen deze begrippen niet expliciet voor. De vraag is of op de werkeilanden Larserpoort en Flevopoort zich ook bedrijven in deze genoemde sectoren kunnen vestigen.	In het knooppunt Stadshart (stationslocatie, blz. 115) is ontwikkeling van zakelijke dienstverlening een van de programma-onderdelen. Daarbij kunnen op de bestaande werkeilanden Larserpoort en Flevopoort inderdaad bedrijven in de sectoren communicatie en zakelijke dienstverlening gevestigd worden in de lijn van deze hoogwaardige representatieve bedrijvenlocaties. In het Structuurplan zal dit explicieter beschreven worden.

Knooppunten			
Cases	Namen insprekers	Samenvatting inspraakreacties	Antwoord
Stadshart	N. Dijkshoorn, H. Teerds, R. Kalmijn	De knoop Stadshart verdient een grotere rol in de opbouw van de stad. Versterking van de bereikbaarheid, verbetering van het parkeersysteem en een verdere ontwikkeling van het uitgaansleven is gewenst. Het centrum moet 'fun' worden en er moet altijd wat te doen zijn. De doelgroep die nodig is om het stadshart op een dusdanige manier in te richten is er niet. Het Masterplan wordt als gegeven beschouwd voor het Stadshart. Hoe zit het met de delen van het Masterplan die naar nieuwe inzichten aangepast moeten worden?	De reactie sluit voor een groot deel aan op datgene wat in het Structuurplan reeds uiteengezet wordt. De bewering dat de doelgroep voor het nieuwe stadshart niet aanwezig is, is niet juist. Door het aanvullen en versterken van het voorzieningenniveau wordt het Stadshart in de eerste plaats een levendige plek voor de Lelystedelingen. Blz. 119 van het Voorontwerp Structuurplan: 'De stedelijke leisure die in het Stadshart een plek vindt betreft o.a. een bioscoop, theater, games-centres, snooker, dancing et cetera'. Op termijn zal provinciehoofdstad Lelystad ook wel degelijk interessant worden voor inwoners rondom Lelystad. Ook aan de bereikbaarheid is aandacht geschonken: blz. 91: 'Het autoverkeer met bestemming Stadshart komt via de radialen de centrumring oprijden, van waaruit de verschillende parkeergarages kunnen worden bereikt'. Ook een snelle OV-verbinding tussen Stadshart en de 'knoopen' heeft ruim aandacht in het Structuurplan. Vanzelfsprekend wordt in het Masterplan Stadshart gedurende de ontwikkeling steeds bijgestuurd, indien nieuwe inzichten dat noodzakelijk maken.

Kustknoop - strand	<p>M.H. Luesken, M. de Jonge en W.H. de Jonge, H. Teerds, L.J. Roos, R.B.R. Hennephof en M.H. Luesken, A. Mulder, A.C.E.M. de Haas-Takken, A.G.M. Arts-Segers, A.G.W. Hemminga, A.J. Petraeus, A.M.H. van Bruggen-Booms, A.W. Bakboord, Ans Tol, B. Arts, B.A. Vrind, Bert Hennephof en Marianne Luesken, C. Seyger-Vesters, C. Tolsma-Kleinhof, C. van Rijn, D. Heukelom, D. Kemperman, D. van den Berg, D.C. Huis, D.M. Botter, E.C.C. Cats, E.G. Slot, F. van Osch-Overkamp, F.E.A. Jaarsma, F.J. Steenman, F.J.Q. van Osch, F.X.P. Lutters, G. Schippers, H. Bergsma, H. Tolsma, H.A. van Bruggen, H.J. Hoeboer, H.K. Kloosterman, I.V.E. de Jong-Thomas, J. de Jong, J. Ketting, J. Rotgers, J. Seyger, J. v.d. Broek, J. Vreeswijk, J.A. de Haas, J.J. Kok, J.J.P. van der Hoek, J.M. Lutters-Hendriks, J.P. Zwueste, J.R. Mulder, J.S. van Raam, K.J. Kuijer, L. Roos, L. Veenhuizen-Kiburg, L.C. Hoeboer-van Ree, L.J. Cats, L.J. Roos, M. Bergsma, M. de Jonge en W.H. de Jonge, M. Deutekom, M. Hellingman, M. Kemperman, M. Keultjes, M. Steenman-Riesenbeek, M. v.d. Berg, M.B.M. Uijen, M.F. Steenman, M.H. Luesken, M.H. van der Sluis, M.M. van Raam-Visser, M.M.T.J. Mulder-Frijters, Maxime Baars, N. van Nes-van Zelm, P. Schepers, P. Veenhuizen, P. Verhoeven, P.J. Bakboord-Kraak, P.J. Veenhuizen, P.J.M. Botter-Toor, P.Th.M. Ehlert, R. Kalmijn, R. Kemperman, R.B.R. Hennephof, R.G. van Osch, R.J. van der Hoek, S. Kemperman, S. Altena, T. Ketting, W. Hansen-Altena, W. Hartog, W. Kok-Jansen, W.T.F. de Jong, Y. Kemperman</p>	<p>Het bezwaar van het huidige strandje is het ontbreken van het weidse uitzicht op het water, vermindering van de veiligheid in Parkhaven, parkeer- en geluidsoverlast in Parkhaven, een daling van de waarde van de woningen in Parkhaven en negatieve consequenties voor de ecologische waarden (woongebied vogels). Tevens stond het strand niet vermeld in de Nota van Uitgangspunten met als argument de bewoners hierin tegemoet te komen. Uitbreiding van het strand zou bijvoorbeeld ten zuiden van de dam (ter hoogte van Noordersluis of zuidelijker) beter tot z'n recht komen. Op deze manier is er ook geen bedreiging dat Parkhaven onderdeel wordt van de Kustknoop. Deze situatie is namelijk niet gewenst.</p>	<p>Op grond van ingekomen reacties van bewoners en hogere overheden wordt het Structuurplan incl. de plankaart op het onderdeel van de kustontwikkeling aangepast. De locatie van het strand zal daarbij wijzigen. Verder zal de gemeente Lelystad in het kader van het sleutelproject "visievorming kustzone" in overleg met de provincie Flevoland en betreffende ministeries de uitwerking verder ter hand gaan nemen.</p>
--------------------	--	--	---

Kustknoop - Flevo Marina	Flevo Marina	Op de plankkaart is geen aandacht besteed aan de ontwikkelingsplannen en -mogelijkheden op Flevo Marina. Daarnaast staat een groot gedeelte van het bos, waar ook al bebouwing heeft plaatsgevonden ingetekend als natuurgebied, dit is onjuist.	Er zal een correctie plaatsvinden voor het gedeelte dat onterecht als ecologische hoofdstructuur is aangegeven. De ontwikkelingsmogelijkheden van Flevo Marina worden eveneens aangegeven.
Flevokust - multimodale overslag	L. J. Gilde, R. Kalmijn	Multimodale overslag is een onlogische veronderstelling. Overslag is in de transporteconomie een kostenpost, die uitsluitend plaatsvindt als daartoe noodzaak bestaat, bijvoorbeeld omdat fysiek van modaliteit moet worden gewisseld (zeeschip-binnenvaart, zeevaart-spoor, binnenvaart-weg). Het is wenselijk om in concrete termen te beschrijven welke nu al bestaande en aantoonbare vervoersstromen baat zouden hebben bij afbuiging naar het multimodale overslagcentrum Lelystad. Benut het gebied zo mogelijk om de diversiteit in de werkgelegenheid verder te vergroten of beheer het als een reserve en laat ook geen tijdelijke activiteiten toe.	De strategische ligging van Lelystad biedt goede mogelijkheden voor multimodale overslag, omdat alle vervoersstromen in Lelystad bij elkaar komen. Realisatie van multimodale overslag staat echter nog ter discussie. Op korte termijn moet het duidelijk worden of het interessant is om de vervoersstromen bij Lelystad aan elkaar te koppelen. Bij de uitwerking van het Structuurplan zal uitvoerig onderzoek worden gedaan naar de (on)mogelijkheden van multimodale overslag. Belangrijk is dat de Flevokust is gereserveerd als strategisch gebied voor de toekomst. Tenminste moet worden voorkomen dat het (te) snel wordt uitgegeven. Gelet op de huidige inzichten is multimodale overslag een goede mogelijkheid.

<p>Kustknoop - buitendijks bouw en</p>	<p>Neessen, Wijkraad Kustwijk, M. de Jonge en W.H. de Jonge, M.H. Luesken, Kon. Ned. Natuurhistorische Ver. afd. Lelystad, R.B.R. Hennephof en M.H. Luesken, R. Kalmijn, Milieugroep Lelystad, Okkerse en Schop Advocaten, J.M. van Schaik en G.R. Klijnstra, A. Mulder, A.C.E.M. de Haas-Takken, A.G.M. Arts-Segers, A.G.W. Hemminga, A.J. Petraeus, A.M.H. van Bruggen-Booms, A.W. Bakboord, Ans Tol, B. Arts, B.A. Vrind, Bert Hennephof en Marianne Luesken, C. Seyger-Vesters, C. Tolsma-Kleinhof, C. van Rijn, D. Heukelom, D. Kemperman, D. van den Berg, D.C. Huis, D.M. Botter, E.C.C. Cats, E.G. Slot, F. van Osch-Overkamp, F.E.A. Jaarsma, F.J. Steenman, F.J.Q. van Osch, F.X.P. Lutters, G. Schippers, H. Bergsma, H. Tolsma, H.A. van Bruggen, H.J. Hoeboer, H.K. Kloosterman, I.V.E. de Jong-Thomas, J. de Jong, J. Ketting, J. Rotgers, J. Seyger, J. v.d. Broek, J. Vreeswijk, J.A. de Haas, J.J. Kok, J.J.P. van der Hoek, J.M. Lutters-Hendriks, J.P. Zweste, J.R. Mulder, J.S. van Raam, K.J. Kuijter, L. Roos, L. Veenhuizen-Kiburg, L.C. Hoeboer-van Ree, L.J. Cats, L.J. Roos, M. Bergsma, M. de Jonge en W.H. de Jonge, M. Deutekom, M. Hellingman, M. Kemperman, M. Keultjes, M. Steenman-Riesenbeek, M. v.d. Berg, M.B.M. Uijen, M.F. Steenman, M.H. Luesken, M.H. van der Sluis, M.M. van Raam-Visser, M.M.T.J. Mulder-Frijters, Maxime Baars, N. van Nes-van Zelm, P. Schepers, P. Veenhuizen, P. Verhoeven, P.J. Bakboord-Kraak, P.J. Veenhuizen, P.J.M. Botter-Toor, P.Th.M. Ehlert, R. Kalmijn, R. Kemperman, R.B.R. Hennephof, R.G. van Osch, R.J. van der Hoek, S. Kemperman, S. Altena, T. Ketting, W. Hansen-Altena, W. Hartog, W. Kok-Jansen, W.T.F. de Jong, Y. Kemperman</p>	<p>Buitendijks wonen (ten noorden van de Flevo Marina en langs de Houtribdijk) is duur en exclusief en betreft 'horizontvervuiling'. Ook de stedenbouwkundige ligging van de buitendijkse woongebieden is ongunstig. Buitendijks bouwen heeft negatieve consequenties voor natuurwaarden van het IJsselmeer en Markermeer. Er is onvoldoende gekeken naar het aspect veiligheid in relatie tot het transport van gevaarlijke stoffen op de hoofdvaarroute. Het is een belemmering voor schepen die willen ankeren in de buurt van de dijk. Daarbij dient de gemeente aan te geven op welke wijze de gemeente een goede verhouding tussen enerzijds het buitendijks wonen en anderzijds de recreatieve activiteiten kan worden bereikt. Langs de IJsselmeerdijk (binnendijks) is ruim plaats voor duurzame woningbouw. Als er al buitendijks ontwikkeld wordt dan ligt het voor de hand buitendijkse ontwikkeling de bestemming werk en recreatie te geven. Er wordt een suggestie gedaan voor een alternatief voor het buitendijks bouwen: het realiseren van het strand aan de Markermeerzijde in de 'oksel' van de dijk Lelystad-Enkhuizen en slechts kleinschalig buitendijks bouwen aan de Markermeerzijde van de dijk ter hoogte van de Houtribsluizen.</p>	<p>Het water en de ruimte vormen belangrijke kernkwaliteiten van Lelystad. Om de kwaliteit van de stad verder te verbeteren is het logisch dat Lelystad ook deze kernkwaliteiten bij de ontwikkeling van de stad wil betrekken. De ambitie om de kust te ontwikkelen wordt door alle overheden ondersteund. Parkhaven, Museumkwartier en de Suyderseeboulevard vormen de eerste stappen van de Lelystadse kustontwikkeling. Terecht wordt geconstateerd dat bij de ontwikkeling van de kust een groot aantal belangen een rol speelt. Door buitendijks te bouwen worden nieuwe woonmilieus gecreëerd met een geheel eigen karakter. Op deze manier worden de potenties van de unieke ligging van Lelystad aan het Markermeer optimaal benut. Daarnaast heeft het betrekken van de woonfunctie in dit vooral op recreatie gerichte gebied het vergroten van de levendigheid en leefbaarheid tot doel (blz 121). Om tot een goede belangenafweging te komen zal de gemeente na vaststelling van het Structuurplan een visie op de kust ontwikkelen.</p>
--	---	--	---

<p>Stadshart - Campuszone</p>	<p>N. Dijkshoorn</p>	<p>Richt de Campuszone op korte termijn in met centrumwaardige bestemmingen. Het is niet logisch een groot deel van deze centrale zone in te richten als een groene, parkachtige omgeving. Campuszone is vanwege centrale ligging geschikt voor middelbare scholen, maar is concentratie op één locatie wenselijk?</p>	<p>Het besluit om de Campuszone als groene, parkachtige omgeving in te richten is al genomen in 2001 bij het vaststellen van het Masterplan Stadshart. De mogelijkheid van concentratie van scholen wordt opgehouden. Concentratie van scholen, waaronder ook hoger onderwijs en onderwijsinstellingen voor wetenschappelijk onderzoek e.d., heeft als voordeel dat zaken als sportvoorzieningen (in het park), bibliotheek, informatica, technische infrastructuur, kantine en soos e.d. gecombineerd kunnen worden. Door het fijnmazige openbaar vervoers- en fietsnetwerk is de Campus vanuit de gehele stad goed te bereiken.</p>
<p>Stadshart - Schouw-Oost</p>	<p>N. Dijkshoorn</p>	<p>Schouw-Oost is een perfecte locatie voor vestiging van kantoorgebouwen en voor wooncomplexen voor senioren en alleenstaanden. Het is wenselijk om deze locatie zo spoedig mogelijk te ontwikkelen met kantoren en woningen en niet te wachten nadat de kantoren in het Stadshart zijn gerealiseerd.</p>	<p>Het Structuurplan onderkent de wenselijke ontwikkeling van Schouw-Oost, inclusief kantoorruimte en woningbouw voor senioren. Een woonzorgcomplex voor ouderen maakt deel uit van de eerste fase van de planontwikkeling. Onderlinge afstemming tussen verschillende locaties en de marktvaart naar bedrijfsruimte en woningen resulteert in het aanbrengen van fasering in de diverse voorgestelde en gewenste ontwikkelingen.</p>

Kustknoop - Vista	P.B.M. Stortelder	Het is onduidelijk wat de bedoeling is met de Visarendreef en de Kustendreef (Vista?).	De Vista is een verzamelbegrip voor het oriënteren van het westelijk deel van het stadslichaam op het Markermeer, met als eindpunt het uitzicht over het Markermeer. De Vista wordt vormgegeven door middel van de situering van de bouwblokken naar het water, het benadrukken van vaarten naar het westen, het creëren van zichtlijnen en het vergroten van het wateroppervlak. De Visarendreef speelt in de relatie stadshart kust een belangrijke rol en haakt daarmee aan op het begrip vista. Met het uitstellen en vervolgens laten vervallen van de reservering voor de Markerwaard heeft Lelystad zich moeten oriënteren op een andere toekomst. Lelystad zal zich op andere wijze moeten ontwikkelen als centrale plaats in het IJsselmeergebied. Lelystad moet zich nu ontwikkelen tot een echte stad aan het water. Door de onmogelijkheid om toekomstige ontwikkelingen tot in de finesses te voorzien heeft Lelystad de behoefte om de ligging van Lelystad aan open water in de toekomst veilig te stellen, ook op het moment dat er een goede aanleiding is ontstaan om de Markerwaard alsnog aan te leggen.
-------------------	-------------------	--	--

<p>Stadshart - bereikbaarheid en parkeren</p>	<p>N. Dijkshoorn, ANWB</p>	<p>Het is zinvol om de plannen voor een nieuwe verkeersstructuur nog eens kritisch te beoordelen. Er zal voor gewaakt moeten worden dat het Groene Carré als een knellende band om het centrum gaat fungeren. Met de geschetste vormgeving van de binnenring wordt ons inziens een zware wissel getrokken op het parkeerbeleid dat autoverkeer van die binnenring moet 'afvangen'. Gelet op de beperkte capaciteit van die binnenring wordt ook een zware wissel getrokken op het toekomstige functioneren, respectievelijk op de exploitatie van het openbaar vervoer. De vormgeving van de binnenring is eerder een barrière tussen stad en centrum dan een stimulans voor een levensvatbaar centrum. Een ruimere opzet van de binnenring en ongelijkvloerse kruisingen voor langzaam verkeer zijn meer toekomstvast.</p>	<p>Over de hoofdwegenstructuur is in januari 2003 een besluit genomen door het gemeentebestuur. Onderliggende doelstelling is het waarborgen van goede doorstroming, bereikbaarheid en veiligheid. Het centrum wordt door de nieuwe inrichting van de binnenring zeer goed bereikbaar voor zowel openbaar vervoer, autoverkeer als langzaam verkeer: stadsbussen rijden vanuit de wijken over de gehele centrumring (en dus langs alle belangrijke locaties), autoverkeer wordt ontsloten via radialen, waarna geparkeerd kan worden in een van de parkeer garages. De veiligheid van fietsers en voetgangers wordt gewaarborgd door veilige oversteekplaatsen naar het winkelhart. De wegprofielkeuze moet opstoppingen voorkomen. Deze profielkeuze en de verdere uitwerking van de binnenring wordt uiteraard pas uitgevoerd na grondig verkeersonderzoek.</p>
<p>Flevokust - Visvijverbos</p>	<p>Stichting Behoud Groenstructuur van Lelystad, J.M. van Schaik en G.R. Klijnstra</p>	<p>Geen ontwikkelingen en bedrijvigheid gewenst in het Visvijvergebied. Dit gebied is onderdeel van de ecologische hoofdstructuur. Tevens worden de cultuurhistorische aspecten niet gesignaleerd, met name de bedrijfsgebouwen met bijbehorende dienstwoningen van de voormalige viskwekerij vertegenwoordigen een belangrijke uiting van de cultuurhistorie. Ook lijken de aangegeven ecologische verbindingzones niet geheel aan te sluiten bij de provinciale hoofdstructuur.</p>	<p>Het Visvijverbos maakt deel uit van de ecologische hoofdstructuur. In het Structuurplan zal hierop een aanpassing plaatsvinden. De voormalige viskwekerij heeft geen belangrijke cultuurhistorische betekenis. Ook de bijbehorende dienstwoningen hebben geen beschermde status in de zin van de Monumentenwet. Door het gemeentebestuur is in de Structuurvisie 1992 het gebied aangewezen als industriegebied. De ecologische verbindingzones zijn enigszins aangepast ten opzichte van de provinciale hoofdstructuur, gelet op de toekomstige verbinding naar Enkhuzen (N23) en de komst van de Hanzelijn.</p>
<p>Kustknoop - Houtribhoogte</p>	<p>R. Kalmijn</p>	<p>Het is onbegrijpelijk dat Houtribhoogte de bestemming 'woningen' heeft gekregen en niet 'recreatie'.</p>	<p>De Houtribhoogte is onderdeel van de reeds vastgestelde Kustvisie, fase 1 en is qua bestemming een gegeven. Het bestemmingsplan hiervoor is onlangs vastgesteld. Op Houtribhoogte rust sinds 1995 een woonbestemming.</p>

Vliegveld	N. Dijkshoorn, Kon. Ned. Natuurhistorische Ver. afd. Lelystad, Milieugroep Lelystad	In het Structuurplan is een reservering opgenomen, die het grondgebied van het vliegveld verdubbelt. Dit is in strijd met het citaat op blz. 53: 'Men ziet Lelystad als een woonstad; maar voldoende werkgelegenheid wordt wel gezien als een vereiste om de stad vitaal te houden, zolang bedrijventerreinen geen nadelig invloed hebben op de woonomgeving'. Een sterke toename van het aantal vliegbewegingen zal afbreuk doen aan de woonkwaliteiten in Lelystad en de natuurbeleving ernstig schaden. Weliswaar kan een Airport extra werkgelegenheid opleveren, maar het verlies van woonkwaliteiten en natuurrecreatiemogelijkheden kan een averechts effect hebben.	Momenteel wordt het vliegveld omgevormd tot regionale luchthaven. (Business Airport). De uitbreiding van het grondgebied van de luchthaven heeft vooral betrekking op bedrijventerrein. De uitbreiding van werkgelegenheid daar past bij de aanwijzing tot regionale luchthaven. Het uitgangspunt van de gemeente is dat de groei van de luchthaven zelf niet ten koste mag gaan van de woonkwaliteit van de stad.
Larserknoop	ANWB	Op de kaart op pagina 64 en 65 staan enkele verbindingen en pijlen getekend die ons niet logisch lijken. Wij doelen met name op de stippellijn en de pijl in het verlengde van de zuidelijke ontsluiting die na de aansluiting op de A6 tot in het buitengebied -als weg- wordt doorgezet. De logica van die pijl ontgaat ons. Hier zien wij eerder bovenbedoelde recreatieve- en ecologische verbinding.	De pijl betreft de zoeklocatie voor de afslag van de A6 richting Larserknoop. In het kader van sleutelproject 3 zal nader uitgewerkt worden op welke wijze Larserknoop een aansluiting dient te krijgen vanaf de A6. Bij de inrichting van de Larserknoop wordt nadrukkelijk rekening gehouden met de ecologische waarden van dat gebied.
Relatie Stadshart en Kust	Dr.ir. J. Nicolai	Blz. 26: Taak van het Structuurplan is, ervoor te zorgen dat de ontwikkeling van Stadshart en Kust elkaar versterken, en niet dat deze elkaar beconcurreren.	Het Structuurplan gaat er inderdaad vanuit dat het Stadshart en de Kustknoop elkaar aanvullen. Dit betreft een principiële keuze: het Stadshart is het belangrijkste voorzieningencentrum van Lelystad en de Kustknoop heeft een profiel van grootschalige recreatie en toerisme. Bij het definiëren van de exacte programma's wordt dan ook nadrukkelijk gekeken naar het complementair zijn van beide locaties.

Stadsranden			
Cases	Namen insprekers	Samenvatting inspraakreacties	Antwoord
Stadsrand - Oost	Stichting Behoud Groenstructuur van Lelystad, W.A. van der Post, A. Visser, J. Truin, Stichting De Groene Oostrand, Milieugroep Lelystad, J.J.P. Scheek	Geen woningbouw in de groene Oostrand van de stad, maar instandhouding en versterking van de natuurlijke en ecologische kwaliteit en waarde van de groene Oostrand. Het Voorontwerp Structuurplan is op dit aspect in strijd met de door de gemeenteraad vastgestelde Nota van Uitgangspunten. Daarbij gaat het Structuurplan niet in op het bestaande plan van de Milieufederatie e.a. voor gebruik van de stadsranden. Het idee was meer en levendiger gebruik met instandhouding van het natuurlijke karakter. Met name het voorstel om een plek te zoeken voor een tweede "Groene Velden"-complex, waarvoor het gebied ten oosten van het Oostrandpark, tussen kanaal en A6 misschien geschikt zou zijn, mits de woningbouw op voldoende afstand van de snelweg plaats zou kunnen vinden, is niet in het rapport terug te vinden.	De Oostrand van de stad geldt als zoeklocatie voor mogelijke woningbouw. De invulling van de 'Oostrand' betekent geen woningbouw met een hoge dichtheid. Hier worden juist bijzondere 'groene woonmilieus' voorzien. Indien woningbouw plaatsvindt, zal er sprake zijn van woningen die passen in het groene landschap.
Relatie stad - land	ANWB	Het Voorontwerp mist een verwijzing naar het groen in de directe omgeving van de stad. Een specifieke verwijzing naar - en het voortborduren op - de Oostvaardersplassen en al het overige (agrarische) buitengebied had niet misstaan. Recreatie dicht bij huis is een kwaliteit van Lelystad, die genoemd en genoemd mag worden. 'Recreatie dicht bij huis' kan goed worden ingevuld door nadrukkelijk te mikken op een dienstverlenende 'woon-zorg sector'. Niet alleen gericht op (fite) ouderen, maar ook op (kapitaalcrachtige) jongeren. Tevens wordt gepleit voor het verstevigen van de relatie tussen stad en land.	Het bieden van een goede woonplek in combinatie met dichtbij de stad gelegen natuur is inderdaad de kracht van Lelystad. De gemeente oriënteert zich momenteel sterk op het aantrekken van genoemde doelgroepen: ouderen en ook jongeren. In paragraaf 4.10 (Stadsranden) wordt het gewenste eindbeeld van de relatie tussen stad en buitengebied uiteengezet voor de vier stadsranden. Paragraaf 4.11 (Buitengebied) geeft een visie op het buitengebied van Lelystad. Tevens is in paragraaf 4.4 (blz. 77) het ontwikkelen van een samenhangend recreatief (fiets) netwerk tussen de stad en het buitengebied als een van de doelstellingen beschreven.

Buitengebied			
Cases	Namen sprekers	Samenvatting inspraakreacties	Antwoord
Biologische landbouw	L. J. Gilde, W. en J. Kips en P. en T. Neessen	Het biologisch landbouwgebied wordt op de Natuurcompensatiekaart aangeduid met: "Vergroten bestaande natuurgebieden". Betekent dit dat de biologische landbouw daar moet verdwijnen? Tevens geeft het Structuurplan aan dat er pas na 2015 gedacht hoeft te worden aan het ontwikkelen van woningbouw in het Milieuvriendelijke Agrarisch Centrum Lelystad-Noord. Het gebied is echter nu al toe aan een nieuwe impuls.	De biologische landbouw hoeft daar niet te verdwijnen, maar kan worden opgenomen in het groene idee voor deze zone. Een mogelijk nieuwe impuls wordt niet gezocht in het toevoegen van een significant woningbouwprogramma. De situatie van de biologisch landbouw wordt in het bredere perspectief van het landelijk gebied onderzocht in het kader van het bestemmingsplan 'Landelijk gebied'.
Agrarisch landbouwgebied	B.H.G. Levers	Op blz. 133 staat dat landbouw een belangrijke drager is van o.a. het landschap en de economie. Dit is een goede uitgangspositie. Waarom worden dan op agrarisch gebied ecologische verbindingen en stappen ingetekend (op plankaart en natuurgewichtenkaart)? En wat wordt er bedoeld met het verknopen van stadsecologie met ecologie in het buitengebied? Tevens resulteren de maatregelen zoals verwoord op blz. 133 in vernatting van agrarisch gebied wat lagere kwantitatieve opbrengsten tot gevolg zal hebben.	Het Rijksbeleid is erop gericht dat natuurwaarden en ecologie, ook in agrarische gebieden, een belangrijke plaats krijgen. Op gemeentelijk niveau geeft Lelystad hier in het Structuurplan een richting aan op basis van inventarisatie van de aanwezige natuurwaarden. Daarmee wordt ook beoogd om natuur de stad binnen te halen (te houden) door deze in contact te brengen met natuur van buiten de stad. Het middel daarvoor is het inrichten van het landschap zodat natuurlijke (ecologische) verbindingzones ontstaan. Als gevolg van de verwachte zeespiegelstijging wordt het nadenken over grondwaterstanden en dreigende vernatting van het land steeds belangrijker. Op Rijksniveau wordt daar veel aandacht aan gegeven, wat zal resulteren in een integraal waterbeleid. Alle partijen die er direct van afhankelijk zijn, zullen daar zeker bij betrokken worden.

De groei van de stad			
Cases	Namen insprekers	Samenvatting inspraakreacties	Antwoord
Uitbreiden in plaats van inbreiden	Stichting Behoud Groenstructuur van Lelystad, M.C.H. Hulshof, Neessen, Roseboom, Bij 't Vuur	De oorspronkelijke unieke structuur van Lelystad moet worden gehandhaafd door niet in te breiden maar uit te breiden. Lelystad staat bekend om haar groen. Het zou zonde zijn als dit zou verdwijnen.	De inbreiding zoals in het Structuurplan is voorzien gaat nauwelijks ten koste van het groen. Groen in de stad is een kernkwaliteit die door de Lelystedelingen erg wordt gewaardeerd. Dit wordt gerespecteerd in het Structuurplan; de groot-schalige groengebieden worden verbonden en de gebruiks-en/of belevingswaarden worden versterkt. In de wijken blijft het wijkgroen bestaan. Op deze manier wordt Lelystad een compleet stadslichaam in een groene omgeving.
Voorzieningen-niveau	R. Kalmijn	Er worden voorzieningen beoogd die niet passen bij de schaal van Lelystad, mede gezien Lelystad niet het achterland heeft zoals beschreven in het Voorontwerp. Tevens wordt de exploitatie van deze voorzieningen moeilijk haalbaar geacht.	Het Voorontwerp Structuurplan gaat uit van een voorzieningenniveau dat past bij een provinciehoofdstad van tenminste 80.000 inwoners, zowel kwantitatief als kwalitatief. Op het gebied van toerisme en recreatie wordt meer gekeken naar de regio en Nederland. Lelystad kan zich, juist door haar unieke ligging aan het IJsselmeer en relatief dicht bij de Randstad, onderscheiden van andere steden.

Werken in plaats van wonen	R. Kalmijn	<p>Per 100 gerealiseerde arbeidsplaatsen zouden niet meer dan 60 woningen in Lelystad mogen worden gebouwd. De bouw van Lelystad Zuid dat immers dicht bij Almere ligt, moet volledig in het kader van werkgelegenheid worden geplaatst. Als Lelystad kiest voor stedelijke dynamiek, dan moet Lelystad kiezen voor werk, ook voor de onstuimige groeiende inkomende pendel. Woningbouw voegt weinig toe aan de doelstellingen van dynamiek en levendigheid. In Lelystad zijn voldoende woningen, maar er is te weinig werk.</p>	<p>Het Structuurplan richt zich op zowel wonen als werken. 'Naast het behouden van voldoende werkgelegenheid voor de thans aanwezige beroepsbevolking, zal er een verdere groei van de werkgelegenheid worden verkregen ten behoeve van nieuwe bewoners' (blz. 71). Wonen en werken beïnvloeden elkaar. Als er geen aantrekkelijk woonmilieu wordt gecreëerd, zullen werknemers minder snel geneigd zijn in Lelystad te gaan wonen en werken. En andersom: als er geen werk is, is er ook minder kans dat mensen in Lelystad gaan wonen.</p> <p>In het streven naar een evenwichtige verhouding tussen wonen en werken moet worden geconstateerd dat veel Lelystedelingen buiten Lelystad werken en veel werknemers binnen Lelystad van buiten Lelystad afkomstig zijn. Behalve het nastreven van meer evenwicht tussen wonen en werken moet dus vooral worden gezorgd voor een goede bereikbaarheid van de regio alsmede van en binnen Lelystad. Na een aanvankelijk negatieve invloed van de ontwikkeling van Almere op die van Lelystad, begint Lelystad sinds kort de positieve kanten van die ontwikkeling te ervaren. Lelystad en Almere bedienen voor een deel eenzelfde regio. Beide steden dragen deze regio ook een warm hart toe. Lelystad en Almere vullen elkaar in omgevings-kwaliteiten, bereikbaarheidsprofielen, woon- en werkmilieus eerder aan dan dat zij elkaar beconcurreren. Zo kan het besef ontstaan dat goede samenwerking tussen beide steden tot een aantrekkelijke regio kan leiden.</p>
----------------------------	------------	--	---

Uitvoeringsstrategie			
Cases	Namen insprekers	Samenvatting inspraakreacties	Antwoord
Uitvoeringsstrategie	Neessen	Het versterken van de maatschappelijke structuren als voorwaarde, niet als mogelijk toekomstig resultaat.	Het versterken van de maatschappelijke structuren is zowel een voorwaarde voor als een gevolg van toekomstige ontwikkelingen.

Sleutelprojecten			
Cases	Namen insprekers	Samenvatting inspraakreacties	Antwoord
Sleutelprojecten	Neessen	Zo snel mogelijk N23 doortrekken d.m.v. een tunnel in het IJsselmeer. Transferium maken op het knooppunt A6, N23, Hanzelijn en (toekomstige Zuiderzeelijn) Geen buitendijks bouwen ter bescherming van het milieu.	Zie voor beantwoording bij de betreffende inhoudelijke onderwerpen (N23/A23; transferium Lelystad-Noord; buitendijks bouwen).
Aanvullende sleutelprojecten	L. J. Gilde	Bij de genoemde sleutelprojecten wordt een project gemist dat voorziet in de formulering van een nieuw motto, het uitdragen van het nieuw gekozen profiel en de periodieke toetsing van het imago van Lelystad bij de verschillende belangeng- en doelgroepen. Zoals op het gebied van recreatie en toerisme een toetsingskader is voorzien, zo zou er ook een toetsingskader voor het speerpunt 'sectoren industrie, handel, vervoer en communicatie' moeten komen, waarbij gelet wordt op de diversiteit aan werkgelegenheid die is afgestemd op Lelystad.	Het imago van de stad wordt voortdurend gemonitord. Het is niet iets dat door middel van het Structuurplan wordt geregeld. Wel kan naamsbekendheid en een goed imago in belangrijke mate bijdragen aan een positieve ontwikkeling van de stad.

Haalbaarheid			
Cases	Namen insprekers	Samenvatting inspraakreacties	Antwoord
Financiële haalbaarheid	P.B.M. Stortelder, Wijkraad Kustwijk	Inzichtelijk maken van de financiële haalbaarheid en risico's van de voorgestelde plannen.	In paragraaf 5.5 zijn de financiële consequenties van de voorgestelde plannen indicatief aangegeven. Vanzelfsprekend is financiële haalbaarheid een belangrijk onderdeel van de uitwerking van de sleutelprojecten.

5.2 REACTIE OP ZIENSWIJZE ONTWERP STRUCTUURPLAN

Zienswijzen en gemeentelijke reacties daarop inzake het ontwerpstructuurplan Lelystad 2015

Het ontwerpstructuurplan Lelystad 2015 heeft met ingang van 3 mei 2004 t/m 1 juni 2004 voor een ieder ter inzage gelegen.

Binnen deze termijn zijn zienswijzen ingekomen van:

1. J.J.P. Scheek, Oostrandpark 121, 8212 AV Lelystad;
2. Reinier Kalmijn, Parkhaven 92, 8242 PK Lelystad;
3. R.G. Jansen, Beukenhof 200, 8212 EE Lelystad;
4. Coöperatieve Producentenorganisatie Nederlandse Vissersbond IJsselmeer U.A., Postbus 64, 8300 AB Emmeloord;
5. F. Warners, Beukenhof 202, 8212 EE Lelystad;
6. P.J. Portegies, Beukenhof 261, 8212 EK Lelystad;
7. L. Spel, Beukenhof 204, 8212 EE Lelystad;
8. G. de Waal, Beukenhof 256, 8212 EE Lelystad;
9. Th. Dam, Hollandse Hout 101, 8244 GB Lelystad;
10. Heer en mevr. Vlaardingebroek, Golfpark 1, 8241 AA Lelystad;
11. P. Neessen, Beginweg 19, 8222 AJ Lelystad;
12. Belangenvereniging Kopers en Bewoners Flevo Golf Resort, p/a Dolf Muller, Birdielaan 60, 8241 BC Lelystad;
13. J.M. Kummer-Blankestijn, Birdielaan 2, 8241 BA Lelystad;
14. L. Pelser, Beukenhof 196, 8212 EE Lelystad;
15. Willem en Joke Kips, Bronsweg 50, 8222 RB Lelystad en Peter en Truus Neessen, Beginweg 19, 8222 AJ Lelystad;
16. Fam. Korver, Beukenhof 214, 8212 EE Lelystad;
17. H. Bruijn, Beukenhof 216, 8212 EE Lelystad;
18. Bewoners van de Parkhaven e.o., mede-ondertekend door 161 personen;
19. B.G.M. Arts en A.G.M. Arts-Segers, Parkhaven 70, 8242 PK Lelystad;
20. Vereniging tot Behoud van het IJsselmeer, Postbus 1, 1135 ZG Edam;
21. Werkgroep Geluidshinder, p/a Ada de Jong, Zoom 10-22, 8225 KB Lelystad, mede-ondertekend door 79 personen;
22. L.J. Roos, Parkhaven 92, 8242 PK Lelystad;
23. N. Dijkshoorn, Archipel 44-27, 8224 HV Lelystad;
24. J.H. van de Kant, Beukenhof 208, 8212 EE Lelystad;
25. DEKO marine bv, Parkhaven 3, 8242 PE Lelystad;
26. Milieugroep Lelystad, De Schans 17-30, 8231 KD Lelystad;
27. Miliefederatie Flevoland, Botter 11-47, 8232 JS Lelystad;
28. J.C.F. Stoop, Den Alerdinck 5, 8226 RC Lelystad;
29. J.P. van Franeker, Beukenhof 212, 8212 EE Lelystad;
30. Bewonersvereniging Golfpark, Golfpark 155, 8241 AC Lelystad;
31. Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, Directie West, Postbus 603, 1110 AP Diemen Zuid;
32. Unigolf Groep b.v., Albert Schweitzerlaan 4, 3451 EC Vleuten;
33. Stichting Waterrecreatie IJsselmeer en Randmeren, Postbus 123, 8200 AC Lelystad;
34. Stichting Flevo-landschap, Postbus 2181, 8203 AD Lelystad;
35. Rijkswaterstaat, Directie IJsselmeergebied, Postbus 600, 8200 AP Lelystad;
36. HISWA Vereniging, Postbus 123, 8200 AC Lelystad;
37. Watersportvereniging Lelystad, Houtribhaven 2, 8242 PC Lelystad;
38. Stichting Behoud Groenstructuur van Lelystad, Zoom 12-03, 8225 KD Lelystad;
39. W.A. van der Post, Wijngaard 52, 8212 CD Lelystad en A. Visser, Wijngaard 50, 8212 CD Lelystad;
40. H. Joenje, Karveel 20-15, 8231 BC Lelystad;
41. J.M. van Schaik en G.R. Klijnstra, Karperweg 9, 8221 RB Lelystad;
42. Stichting Flevolandse ruiterspaden i.o., p/a T.A.M. Drubbel en J.M. van Schaik, Karperweg 9, 8221 RB Lelystad en Men ver. Flevoland, p/a W.L.G. Raijmakers, Vliehorst 24, 8223 CZ Lelystad;
43. Gedeputeerde Staten van Flevoland, Postbus 55, 8200 AB Lelystad;
44. Stichting De Groene Oostrand, p/a Oostrandpark 100, 8212 AT Lelystad;
45. A.J. Kolvoort, Beukenhof 220, 8212 EE Lelystad;
46. R.H. Roumimper, Beukenhof 252, 8212 EE Lelystad;

47. B.H.G. Levers, Knarweg 6, 8218 NB Lelystad;
48. R.B.R. Hennephof en M.H. Luesken, Parkhaven 102, 8242 PK Lelystad;
49. Ministerie van VROM, Postbus 30940, 2500 GX Den Haag;
50. J.M. Blankestijn, Birdielaan 2, 8241 BA Lelystad;
51. P. Smeenk, Beukenhof 207, 8212 EK Lelystad.

Buiten de termijn van terinzagelegging zijn zienswijzen ontvangen van C. van Rijn, Parkhaven 42, 8242 PK Lelystad en de Fietsersbond, afdeling Flevoland, onderafdeling Lelystad, p/a Langevelder-slag 88, 8223 PE Lelystad. Omdat geen feiten of omstandigheden worden aangevoerd die het te laat indienen van de zienswijzen zou kunnen rechtvaardigen, kunnen de indieners niet in hun zienswijze worden ontvangen.

Hoorzitting

Tijdens een hoorzitting op 14 juni 2004 zijn de indieners van de zienswijzen in de gelegenheid gesteld hun zienswijze nader toe te lichten tegenover de portefeuillehouder ruimtelijke ordening. Onderstaand is het verslag van deze hoorzitting weergegeven.

Datum hoorzitting:

Maandag 14 juni 2004 om 20.00 uur in de raadszaal van het stadhuis te Lelystad.

Aanwezig:

Namens de gemeente Lelystad wethouder T.J. van der Zwan, voorzitter en de heer W. van der Vlugt (afdeling ruimte) en in de zaal indieners van zienswijzen en belangstellenden.

De **voorzitter**: Ik heet de aanwezigen welkom en geef een korte introductie. De aanwezigen zijn uitgenodigd omdat zij een schriftelijke zienswijze hebben ingediend op het Ontwerp Structuurplan Lelystad. Vanavond is er de gelegenheid de zienswijze mondeling toe te lichten. De vaststelling van het structuurplan bevindt zich in de formele fase.

Van wat deze avond gezegd wordt, wordt een schriftelijk verslag gemaakt. Dit verslag wordt met de zienswijzen aan de gemeenteraad aangeboden. De raad zal het structuurplan vaststellen, rekening houdend met de zienswijzen en de mondelinge toelichting.

Sinds de presentatie van het basisplan structuurvisie Lelystad in 2002 hebben in de informele fase verschillende discussies plaatsgevonden. Dat heeft geleid tot de Nota van Uitgangspunten die in april 2003 door de gemeenteraad is vastgesteld. In eerste instantie is een Voorontwerp Structuurplan Lelystad gemaakt. Daarop zijn inspraakreacties ingediend en heeft een hoorzitting plaatsgevonden. Nu is sprake van het Ontwerp Structuurplan Lelystad.

Er zijn 52 zienswijzen ontvangen. Alle indieners zijn uitgenodigd naar deze hoorzitting te komen.

Aan het eind van deze avond zal de verdere procedure worden uitgelegd.

De **voorzitter** stelt een lijst samen van de sprekers aan de hand van de thema's "buitendijks bouwen", "zoeklocatie Beukenhof", "geluidsoverlast dreven" en "overig".

Buitendijks bouwen

Mevrouw **Van der Hoek**: Ik woon sinds ruim vijf jaar in Parkhaven in een mooi huis met een schitterend uitzicht. Hoe is het mogelijk dat drie maanden geleden werd gesproken over een strand, terwijl nu sprake is van een wooneiland. Het is een vreemde gang van zaken.

Vijf jaar geleden hebben we geconstateerd dat er vaag gesproken werd over een strand. Toen hebben we overlegd met de burgemeester. Die gaf aan dat de kans daartoe heel erg klein was. Toch was daar drie maanden geleden sprake van. Bij toeval heeft een bewoner ontdekt dat nu sprake is van een wooneiland. Dat moest in februari toch ook al duidelijk zijn? Een wonderlijke gang van zaken! Dat moet u zich aanrekenen; ik wil er heel graag uitleg over hebben.

Waar wij wonen, ligt een uniek stukje Lelystad en een uniek stukje Nederland. Lelystad is heel groot. Waarom moet nou net daar gebouwd worden. Dan kun je zeggen "iedereen wil aan het water wonen". Maar als je alles vol bouwt, woont niemand meer aan het water. Wat is de gedachte daarachter?

Ik heb ook logische bezwaren. Het stukje water tussen onze tuin en die van de hopelijk niet toekomstige overburen wordt wel heel klein. Dan krijg je te maken met algvorming. Dat geeft stank. Het is ongezond. Het water moet beschikbaar blijven voor recreatie. Het is allemaal te krap. Er worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Is daar wel over nagedacht? Er is nu al veel verkeersoverlast.

Ons is vrij uitzicht beloofd. Mag je dat als gemeentebestuur zomaar negeren? Het ministerie van VROM heeft bezwaar aangetekend tegen een wooneiland. Daar ben ik blij om. Het ministerie heeft goed inzicht in dit soort zaken. Het bevreemdt dat de gemeente een verzoek heeft ingediend bij VROM, voor goedkeuring van het eiland, op het moment dat gediscussieerd wordt over een strand. We hebben het gevoel dat we in de maling worden genomen. Ik hoop dat u van gedachten verandert.

De **voorzitter**: Kan de opmerking “ons is vrij uitzicht beloofd” worden gestaafd?

Mevrouw **Van der Hoek**: Ik meen dat de opmerking gemaakt is op een hoorzitting, die plaatsvond voordat ik de woning betrok. Ik meen dat toen de burgemeester aanwezig was. Het was toen een belangrijke reden om er te gaan wonen. Ik zal nagaan of er nog verslagen of gespreknottities zijn.

De heer **Roos**: Ik ben zeer ontevreden over de gevolgde procedure. De plannen veranderen om de haverklap. Het is onduidelijk hoe de plannen tot stand komen. Eerst een strand, dan bebouwing. Was dat niet al van tevoren bekend? Ik ben in Parkhaven gaan wonen puur en alleen voor het uitzicht, anders had ik niet hoeven verhuizen. Ik heb zeer zorgvuldig geïnformeerd of het uitzicht blijvend zou zijn. Ik heb het bestemmingsplan geraadpleegd. Ik heb de Vogelrichtlijn opgevraagd. Daar stond in dat het niet zou kunnen. Ik heb met Bouw- en Woningtoezicht gebeld.

Ik ben de tweede bewoner. De eerste bewoners hebben documentatie gekregen waarin stond dat er blijvend uitzicht was. De documentatie is via het gemeentelijk wooninfocentrum verkregen. Er zijn enkele bewoners die de originele folder nog hebben. Ik kan het achterhalen.

Ik ben teleurgesteld. Er is niets maar dan ook niets met de inspraak van de bewoners gebeurd. Ik heb ook niemand horen zeggen “we willen wooneilanden hebben”.

Waarom vinden deze avonden altijd plaats als er voetbal op tv is?

De heer **Kalmijn**: Goedenavond allemaal. Mijn bezwaren betreffen de plannen voor de Baai van Van Eesteren, dus niet alleen het wooneiland. Ik licht mijn bezwaren toe aan de hand van het vigerende beleidskader. Ik ga de reacties van andere overheden in het kader van de artikel 10 procedure bespreken en ik zal concrete aanbevelingen doen aan de gemeenteraad. Zijn er leden van de gemeenteraad aanwezig? Dan moeten ze de informatie schriftelijk krijgen.

Mijn eerste stelling is dat de ontwikkeling in strijd is met Europese en Nederlandse wetgeving. Ik stel vast dat in de ecologische hoofdzone bebouwing simpelweg niet is toegestaan: Europese Habitat en Vogelrichtlijn. Er is nog veel meer vigerend beleidskader. Ik verwijs naar Structuurschema Groene Ruimte II. Op pagina 77 staat geschreven dat het niet kan. Daar staat een “nee tenzij regiem”. Er staat: “Geen verlies aan netto waarden areaal en kwaliteit”. Als dat al zo is moet er compensatie nabij het gebied zijn. Het gaat om een bebouwing van circa 1,3 km². Er is nergens in de buurt een mogelijkheid om 1,3 km² water toe te voegen. Ook voorziet het plan niet in deze compensatie. Het plan is in strijd met Europese wetgeving.

Het is ook in strijd met nationale wetgeving. Je zou een vrijstaat Lelystad kunnen uitroepen, dan heb je geen last van regels. Maar het is het een of het ander. Of een democratie en regels waar we ons aan houden, of we roepen de onafhankelijkheid uit. Ik neem aan dat u de onafhankelijkheid niet wilt uitroepen.

Ik sta even stil bij het kabinetsbesluit van 18 februari 2002. U kent het besluit? Deze kent u beslist. Het is de Integrale Visie IJsselmeergebied 2030. De planperiode die ook voor het structuurplan geldt. Op bladzijde 5 staat: “De meest essentiële koerswijziging betreft het open houden van de wateren van het gebied. De waardering voor open ruimten stijgt naarmate ze schaarser wordt”. Daarmee wordt niet bedoeld om de waardering te vergroten door het schaarser maken van de open ruimte. Absoluut niet. “Hiermee komt voor het IJsselmeergebied een einde aan de lange historie van inpolderen van het open water en wordt de aandacht verlegd naar de unieke kwaliteiten en de mogelijkheden van open water”.

Pagina 26: “Naast toetsing aan de bestaande regelgeving zoals de Vogel- en Habitatrichtlijn zijn aanvullende criteria specifiek voor een eventueel buitendijkse begrenzing van de rode contouren geformuleerd in de beleidslijn Buitendijkse Ontwikkelingen IJsselmeergebied. Globaal zijn deze criteria: ontwikkeling van de beroepsscheepvaart ondervindt geen hinder van buitendijks wonen omdat bij de ontwikkeling van buitendijkse locaties rekening is gehouden en wordt gehouden met de risico's van het vervoer van goederen over water inclusief gevaarlijke stoffen”.

Pagina 25. Ik ga het niet helemaal voorlezen. Ik kom er straks op terug. Het rijk gaat vanwege een aantasting van de kernkwaliteiten horizon en de natuurlijke aanwezige rijkdommen buitendijkse verstedelijking in principe tegen. Omdat de ruimtelijke reservering voor de Markerwaard vervalft, ontstaat

de behoefte om het ontwerp van de polder aan de Markermeerzijde ruimtelijk, stedenbouwkundig en landschappelijk af te ronden. De gemeenten Almere, Lelystad en de provincie Flevoland worden uitgenodigd voor het gebied tussen beide steden (vanaf de Hollandse brug tot de Houtribdijk) en de vaargeul Amsterdam-Lelystad een gezamenlijke uitwerking te maken.

Pagina 26. Dat is ook een interessante: "De nieuwe steden in het IJsselmeergebied, Almere en Lelystad, die nog volop in ontwikkeling zijn, krijgen in deze uitwerking de gelegenheid om net over de rand binnen de rode contouren een gezicht vanaf het water te creëren. Deze ruimte mag alleen voor woningen in combinatie met investeringen in natuur en waterrecreatie benut worden. De waterfronten moeten toegevoegde waarde opleveren voor de stedelijke kwaliteit van de binnendijkse kernen".

Pagina 30. Het moet onder de voorwaarden van dit beleid. Ik heb net laten weten dat dat niet het geval is.

Pagina 86: "Vanwege het behoud van de kernkwaliteiten horizon en natuur, sluiten nieuwe gevallen van buitendijks wonen aan bij de verschijningsvorm van de binnendijkse bebouwing. Ook die ontwikkelingen achter de dijk zijn in harmonie met het landschap en passen binnen het karakter en de verschijningsvorm van de stad, contouren en silhouetten". Ziet u dit plaatje? De binnendijkse contouren en silhouetten. U ziet niks. Dat is ook de essentie van het plaatje. Er is niks te zien. Je ziet slechts een paar puntjes van daken boven de dijk uitsteken. Dus, als je al iets zou mogen bouwen mag je het vanaf het water niet zien. Een belangrijke vaststelling.

Tweede punt. Als je al iets wilt bouwen op het wooneiland pal achter Parkhaven, dat plotseling uit de toverdoos van de gemeente is gekomen, dan moeten dat vrijstaande villa's op ruime kavels in een parkachtig landschap zijn. Dat eiland meet dan 900 bij 200 meter. Dat is niet realiseerbaar op dit eiland. Op een gebied van 1,3 vierkante kilometer staan 4.500 woningen gepland. Ga je dat omrekenen, dat moeten op het eiland 600 woningen komen te staan. Dat is 290 vierkante meter per woning. Daar moet alles in. De tuin, de bushalte, het trapveldje, etc. Het kan alleen als je gestapelde bouw kiest. Dat is in strijd met het kabinetsbeleid. Er is een plan bedacht waarover niet is nagedacht.

Het eiland moet 175 meter uit de dijk worden gebouwd. Er is 2,2 kilometer buitendijkse oeververdediging nodig. Het is niet moeilijk te achterhalen hoeveel woningen er moeten worden verkocht om kustverdediging op deltahoogte te realiseren. Het is niet nodig om dit uit te laten rekenen door een extern adviesbureau. Arcadis zal zeggen dat je voor 300 meter kustverdediging maar 75 woningen zal mogen verkopen. Of dat dan uitkan, dat zijn vragen. Ambtenaren van de gemeente zullen zeggen "dat kan nooit uit". Je hoeft daarvoor geen geld te geven aan adviesbureaus. Oeververdediging is ontzettend duur. De verborgen agenda is de dichtheid verder te vergroten. De gemeente krijgt meer geld naarmate er hoger wordt gebouwd. De verborgen agenda achter dit eiland is hoogbouw. Ik kan me niet voorstellen dat de gemeenteraad verborgen agenda's tolereert.

Het plan is in strijd met vigerend rijksbeleid. De reacties van het rijk liegen er niet om.

Dat is mijn derde stelling. De artikel 10 procedure heeft alleen maar afwijzende en negatieve reacties opgeleverd. Ik ga een paar voorbeelden geven.

Het ministerie van VROM. Een brief van drs. Kuijpers van 19 december 2003. Niets dan lof, behalve, daar komt hij: "Een punt van aandacht vormt de voorgenomen kustontwikkeling en met name de realisatie van woningbouw rond de Houtribdijk en de ontwikkeling van wooneilanden. In het voorgenomen rijksbeleid krijgt Lelystad de ruimte om net over de rand te bouwen om zo in staat te zijn een volwaardig waterfront te ontwikkelen. Vanuit ruimtelijk ordeningsperspectief twijfel ik echter aan nut en noodzaak van de ontwikkeling van woningbouw rond de Houtribdijk en in de Baai van Van Eesteren". Dat is ambtelijke taal voor dit gaat helemaal nergens over. "Om een volwaardig waterfront te realiseren volstaan de plannen voor Meerdijkhaven en Bataviastad. Daarnaast zijn er binnen het bestaande grondgebied van Lelystad op andere plaatsen voldoende mogelijkheden". Mevrouw Van der Hoek zei dat ook al. Nou je staat er niet alleen voor, de minister vindt precies hetzelfde, want ambtenaren spreken namens de minister. En dan staat er: "Er zijn voldoende mogelijkheden om de gewenste differentiatie in woonmilieu te realiseren. Daar komt nog bij dat deze ontwikkeling de openheid van het Markermeer aantast. Ook waterstaatkundig zijn er bezwaren tegen deze eilandontwikkelingen". Nou dat is heel vervelend. Het mag dus niet. Dat roept de minister op 19 december 2003. Intussen zijn we in juni 2004 en de minister heeft zijn of haar zin nog niet gekregen.

Het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. Ir. Walgemoed, 15 januari 2004. Niets dan lof. Het ministerie vindt het proces fantastisch verlopen. Behalve: "Een moeilijk punt blijft het buitendijks bouwen. Deze plannen gaan veel verder dan het ontwikkelen van een waterfront en zijn niet in overeenstemming met het rijksbeleid grote wateren. Ik teken hiertegen bezwaar aan". De minister tekent bezwaar aan tegen dit plan. Hoort u wel. "De betekenis van het IJsselmeer heeft in het structuurplan onvoldoende aandacht." Moet je nagaan wat hier staat. "De betekenis van het IJsselmeer heeft in het structuurplan onvoldoende aandacht".

De minister van Verkeer en Waterstaat. Bij monde van ir. De Wit, 14 januari 2004. De derde minister op rij die roept "dit gaat niet door". De minister stuurt 8 pagina's met afwijzingen. Ik ga dat niet allemaal voorlezen. De hoofdpunten. Pagina 2: "De in het plan geschetste eilanden doen geen recht aan de randvoorwaarden en kwaliteiten. De wooneilanden zijn deels in de spuikom van de spuisluisen gesitueerd. De noordelijke spuikom heeft een functie als vaargebied en als vluchthaven voor de beroeps- en recreatievaart. Hij is daarvoor onmisbaar." Wat doet het college en het ambtelijke management? Ze hebben zich door Arcadis een plaat voor de kop laten schroeven en tekenen het eiland hier in.

De **voorzitter**: Spreekt u het college aan. Niet de ambtenaren. Het college is verantwoordelijk. Ambtenaren kunnen zich niet verdedigen.

De heer **Kalmijn**: Ik kom daar zo op terug. De brief eindigt met de conclusie dat het plan te weinig aandacht geeft aan de betekenis van de vaarweg. Er is een extra sluis bedacht. "Gezien de hoge kosten en de ingrijpende herstructurering van de natte en droge infrastructuur kan ter onderbouwing van deze wens niet worden volstaan met een ruimtelijke schets". Rijkswaterstaat onderschrijft de noodzaak van een nieuwe verbinding niet.

Wat is er gebeurd? Dit zijn reacties van begin dit jaar. Daarna zijn de plannen ingrijpend gewijzigd. Vervolgens zijn bezwaren van ministeries niet gehonoreerd. Een tweede brief van Rijkswaterstaat van 27 mei telt vijf kantjes met "dit kan niet, dat kan niet". De brief zegt: "Een deel van de opmerkingen is niet verwerkt in het structuurplan. Ik vraag hiervoor nogmaals uw aandacht". De minister is het niet eens met de constatering in het structuurplan dat de Integrale Visie IJsselmeergebied deze ontwikkelingen voorziet. Het is niet waar. Het college schrijft dingen waarvan de minister zegt "dit is niet het geval".

Pagina 2: "In het Markermeergebied mag Lelystad een nieuw waterfront realiseren. Voor de IJsselmeerkust is deze ruimte niet zonder meer beschikbaar".

Pagina 2: "Eén van de geprojecteerde eilanden ligt deels in de noordelijke spuikom. Hierdoor wordt het functioneren van de sluis mogelijk negatief beïnvloed". Dat had de minister al eerder geschreven.

Pagina 2: "Lelystad zet in het ontwerp in op het versterken van de watersport. Het is onvermijdelijk dat de beroepsvaart hiervan hinder ondervindt. Ik benadruk het vlot en veilig afwikkelen van verkeersstromen, zonder ruimtelijke beperkingen". De minister overweegt een zeilverbod. Lelystad is het watersportcentrum volgens het structuurplan en krijgt een zeilverbod. De minister vindt scheiding van beroeps- en recreatievaart in het noordelijk vaargebied van Lelystad niet aan de orde.

Pagina 3: "De functionaliteit van de hoofdvaarweg Amsterdam-Lemmer, als nationale verbinding, mag ook op lange termijn niet worden aangetast. De N302 volstaat om de huidige en toekomstige verkeersstromen tussen Lelystad en Noord-Holland af te wikkelen. Actieve participatie van de RDII in de door de gemeente geagendeerde haalbaarheidsstudie ligt dan ook niet voor de hand. Te meer daar de verbinding niet is vermeld in het MIT en naar verwachting ook niet in de Nota Mobiliteit wordt opgenomen". U kunt Lelystad wel volbouwen tot 120.000 mensen. Rijkswaterstaat zegt "u krijgt geen station Lelystad Zuid, geen extra afritten op de rijkswegen, er komt geen verbinding met de kust van Noord-Holland".

Pagina 5: "Windturbines langs de Houtribdijk zijn strijdig met de Nota Ruimte. In verband met de open horizon en weidse ruimte is de plaatsing ongewenst". Dan komt de uitsmijter van de minister. "Ik ben benieuwd naar de inhoud van het definitieve structuurplan. Ik wens u succes met de verdere uitwerking". De minister zegt dat het plan helemaal niet kan.

Mijn vijfde stelling. De inspraak geeft aanleiding de plannen voor de Baai van Van Eesteren volledig te annuleren. Er is geen enkele inspraakreactie die positief is. Daartegenover staat massaal protest. De Parkhavenbewoners voelen zich in de steek gelaten. Het is in strijd met alle beginselen van behoorlijk bestuur. Het gaat de insprekers om het behoud van de kernwaarden. Er is niet gevraagd om dynamiek of verkeersdrukte. Houdt Lelystad open, rustig en groen. De plannen zijn in flagrante strijd met de uitgangspunten van blijvend vrij uitzicht. De planvorming voor de Baai van Van Eesteren is onrechtmatig. Op dat bezwaar is tot op heden op geen enkele wijze inhoudelijk ingegaan.

Noch de artikel 10 procedure noch de inspraak geeft reden om daar te bouwen. Wat bezielt nu het college? Wat is er werkelijk aan de hand. In de Nota van Uitgangspunten was het gebied achter Parkhaven ongerept. In het voorontwerp kwam een strand uit de hoge hoed. Nu is er woningbouw. Dan denk je, er zijn projectontwikkelaars in het spel. Of er is een groot adviesbureau wat semi-onafhankelijk advies geeft maar wel graag ziet dat er infrastructurele projecten worden gemaakt. Een college, dat meer geld ziet naarmate er hoger gebouwd wordt. Ik heb het gevraagd. Het antwoord was "dat is niet het geval". In een brief van 12 mei staat dat geen verwachtingen zijn gewekt bij commerciële partijen. Mijn advies aan de gemeenteraad is "houdt dat zo". Houdt projectontwikkelaars buiten

de deur. Als deze onzalige plannen worden doorgezet moeten in ieder geval harde randvoorwaarden worden gesteld. Bijvoorbeeld dat de minister van Verkeer en Waterstaat de noodzaak onderschrijft van de herstructurering van de infrastructuur. Bijvoorbeeld dat de aanbestedingsprocedure voor de tweede sluis de fase van gunning voorbij is en dat de bouw is begonnen. Dat Rijkswaterstaat een harde toezegging doet dat ze tot tenminste 2030 twee sluisen exploiteert. Het strandje moet eerst zijn verplaatst en aangelegd, daarna mag er gebouwd worden.

Waar komt die wispelturigheid vandaan. Eerst geen bebouwing, dan weer wel. Als ik het heb over het ambtelijke management is dat uit die brief afkomstig. Als ik me niet juist heb uitgedrukt is dat op basis van documenten van de gemeente Lelystad. Het is niet mijn bedoeling me onjuist uit te drukken. Als het geen steekpenningen van projectontwikkelaars zijn...

De **voorzitter**: Ik maak bezwaar tegen de opmerking over de steekpenningen. Het schaadt bovendien uw argumentatie. U hebt een goed betoog. Dat heeft dergelijke opmerkingen niet nodig.

De heer **Kalmijn**: We kennen de aannemers uit de bouwfraude-enquête en de cultuur van dat soort bedrijven, daar kun je iets van zeggen. Maar ik neem deze opmerking terug. Als het dat niet is, waar komt het dan vandaan? Ik heb dat gevraagd. Het antwoord is "dat het verloop van de wijzigingen in het ontwerpstructuurplan ten opzichte van het voorontwerp zijn te verklaren uit de inspraak en de artikel 10 procedure en het voortschrijdende inzicht en de veranderende visie van het ambtelijke management en het bestuur voor de meest gewenste toekomstige ontwikkeling van de toekomst van Lelystad". Uit de artikel 10 procedure kan het niet komen. Ik heb dat duidelijk gemaakt. Het is dus de veranderende visie van het ambtelijke management en het bestuur. Dat kan zo niet. Mijn derde advies aan de gemeenteraad. We hebben te maken met een onzalig plan zonder draagvlak bij het rijk en de bewoners, een plan dat in strijd is met Europese richtlijnen en geen enkel belang dient. Het moet worden geannuleerd. De bewoners van Lelystad vragen "maak het niet kapot, houd goed wat goed is: rust, ruimte en groen".

De heer **Kalmijn** overhandigt zijn op schrift gesteld betoog aan de voorzitter.

De heer **Cassé**: Ik spreek namens de bewonersvereniging Golfpark. De vereniging heeft afspraken gemaakt met de gemeente over de verkeersafwikkeling. Het buitengaats bouwen is zeer vaag. Om hoeveel verkeersbewegingen gaat het? We kunnen er geen beeld van krijgen. Voordat besluiten worden genomen moet de verkeersontwikkeling worden bekeken, zeker omdat de A23 nog niet is doorgetrokken. We waarderen dat deze discussie plaatsvindt. Mensen kunnen zich verrast voelen, maar het is en blijft een discussie. Je moet hem wel aangaan met elkaar, want stilstand bestaat niet op deze aardbol.

We hebben ons verdiept in Wooneiland 5. Een aantal teksten konden we niet begrijpen wat betreft de ruimtelijke effecten. Men veronderstelt dat het gehele gebied gaat vergrijzen. Dan zou het prettig zijn om te horen wat we er aan moeten doen. Citaat: "Denkbaar is om specifieke woontypologieën voor deze doelgroep aan te bieden waarmee doorstroming en vernieuwing wordt bereikt. Tussen het wooneiland en de Kustknoop is sprake van een vrij sterke scheiding, hoewel het profiel van bijvoorbeeld het Golfpark prima past in de sfeer van de Kustknoop. Ook Parkhaven past hierin goed. Hoewel de Houtribweg met de aanleg van de N23 een verminderde verkeersfunctie krijgt, bestaat niet het streven om dit wooneiland ruimtelijk aan de kustknoop te verbinden. Wel kunnen de bestaande en nieuwe woongebieden in dit gebied gericht zijn op de kwaliteiten van de kust (naast de kwaliteiten van bos en parkgebieden)". En dan: "Het verbeteren van de waterstructuur als uitwerking van de Blauwe Stad kan hier aan bijdragen". Fantastische zinnen. Alleen, we begrijpen niet hoe dit zich ruimtelijk gaat vertalen. En dat is toch interessant.

Wat wij vinden ontbreken is een kwantitatieve berekening en een sociaal economische ontwikkeling zodat je beter kunt begrijpen wat ruimtelijk het antwoord moet zijn op die ontwikkeling. Het ligt nu in de wenssfeer.

De bereikbaarheid van de knooppunten heeft een groot effect op de verkeersontwikkeling van het Golfpark en op de weg over de dijk. Het ziet er naar uit dat er een turbotonde komt en daarvan is de indruk dat die voorlopig alle problemen uit de wereld zal helpen. Wij als bewoners hebben er ons voor ingespannen alternatieve scenario's met de gemeente te bespreken. We hebben een goed gehoor gekregen. Men ziet de problemen. Er moeten ruimtelijke oplossingen komen voor fileproblemen. Het knooppunt is belangrijk. De gemeente veronderstelt dat het knooppunt bij filevorming bij Larserpoort ligt. Wij hebben een nadrukkelijke voorkeur voor het knooppunt A6/toekomstige Hanzelijn. Er zitten meer belangen aan dan alleen voor het Golfpark. Als er ook een Zuiderzeelijn gaat komen, levert dat een knooppunt op met de Hanzelijn. Nu lijkt het er op dat je eerst in de bus moet als je wilt overstap-

pen. De overstapmogelijkheden moeten beter. Als de Zuiderzeelijn er komt is het echte effect dat Lelystad een buitenwijk van Amsterdam wordt. Ik vind het gek dat het structuurplan de pendel wil tegen gaan. De Zuiderzeelijn bevordert juist de pendel. Een transferium bij het knooppunt bij de A6 is natuurlijk heel belangrijk.

We begrijpen dat het ongewis is. Daarom zeggen we: fixeer je voorlopig niet op een station voor snelle treinen bij Larserpoort. Ga eerst oplossen waar de grootste verkeersstromen komen. We willen het knooppunt toevoegen aan onze inspraakreactie.

De heer **Van Rijn**: Mijn reactie is te laat binnengekomen. Ik hoop en neem aan dat wat ik vanavond zeg toch meegenomen zal worden.

De **voorzitter**: Daar moet ik formeel op reageren. Wat u zegt wordt in het verslag opgenomen. De gemeenteraad kan er kennis van nemen.

De heer **Van Rijn**: Ik ondersteun wat mevrouw Van der Hoek heeft opgemerkt. Ik heb geïnformeerd op het stadhuis over het uitzicht vanuit Parkhaven. Helaas heb ik niet opgeschreven welke ambtenaar gezegd heeft "ja, er is wel sprake van dat er een strandje gaat komen en dat het uitgebreid gaat worden, maar maakt u zich niet ongerust, dat gaat niet door, dat is weer van de baan". Toen ik er woonde, hoorde ik dat er een voorstel was dat weer teruggetrokken was. Daarna kwam er weer een nieuw voorstel dat er gebouwd zou worden, zelfs achter de Marina. Toen kwam het voorlopige structuurplan. Ik heb weer gereageerd maar ben daar kennelijk onvoldoende geschoold voor. Ik had indertijd als niet-inwoner van Lelystad niet zo'n goed beeld van deze stad. Toen ik er min of meer moest gaan wonen raakte ik onder de indruk. Er ging een wereld voor mij open. Ik was gestopt met werken en ik ben een fervente watersporter. Ik heb op die plek een prachtig huis gekocht met een prachtig uitzicht op het water. Ik word nu toch geconfronteerd met een plan voor een strand. Mijn bezwaar is dat er zoveel plannen worden gesmeed die zo razend snel veranderen, dat je als gewoon burger de grootste moeite hebt om het bij te houden. De plannen die je in handen krijgt zijn uitermate vaag. Er staat in het voorontwerp dat het strand uitgebreid gaat worden en er staat een tekeningetje bij, maar daar moet je wel verschrikkelijk goed naar kijken. Hoe groot wordt dat strandje? Daar is geen antwoord op. Dat heb ik ook op de vorige inspraakavond naar voren gebracht. Het taalgebruik is ook nogal wollig. Het verslag van de eerste inspraakavonden was een redelijk pak papier. Ik heb het goed kunnen lezen. Er is aan toegevoegd een matrix. Op bladzijde 41 van de matrix staat vermeld "op grond van de ingekomen reacties van bewoners en hogere overheden wordt het structuurplan inclusief de plankaart op het punt van de kustontwikkeling aangepast. De locatie van het strand zal daarbij wijzigen. Verder zal de gemeente Lelystad in het kader van het sleutelproject visievorming kustzone in overleg met de provincie Flevoland en betreffende ministeries de uitwerking verder ter hand nemen". Dan denk je, mooi er wordt toch nog wel eens geluisterd. Fijn. Nee, dus. De brief bij het verslag over de inspraakprocedure is gedateerd 17 april 2004. In de brief wordt tevens gemeld dat het ontwerpstructuurplan met ingang van 3 mei 2004 voor een ieder ter inzage zal worden gelegd bij de publieksbalie in de hal van het stadhuis en de wijkposten. Wat staat er in het ontwerpstructuurplan? Het strandje is weg. Maar daarvoor in de plaats is een woningbouwproject op dezelfde plaats geprojecteerd. Ook daarvan kun je op de tekening niet vast stellen, hoe groot, hoe dichtbij, hoe ver weg het zal zijn. Het is te verwachten gezien de kosten dat er wel hoogbouw zal komen. Een leuke deal met een projectontwikkelaar ligt dus voor de hand. In de eerder genoemde matrix wordt de indruk gewekt dat de wijziging van de locatie van het strand mede tot stand is gekomen door inspraak. De tijdsduur tussen de hoorzitting, 18 februari en de verzending van het verslag, 27 april, en het ter inzage leggen van het ontwerpstructuurplan, 3 mei, roepen bij mij het sterke vermoeden op dat de wijziging van het voorontwerpstructuurplan en het ontwerpstructuurplan op 18 februari al bekend was. Het gezegde "ambtelijke molens werken traag" is niet langer van toepassing, hoewel ik me dat niet kan voorstellen. Het is beter als het college degenen die bezwaren hebben ingediend beter en sneller informeert over nieuwe plannen en dit niet afdoet met een opmerking in een brief die als een begeleidend schrijven bij het verslag van de hoorzitting is gevoegd. Het vertrouwen heeft opnieuw een ernstige deuk opgelopen. Lelystad let op uw zaak. Of wilt u terug naar het imago van tien jaar geleden. Ik maak ernstig bezwaar tegen het ontwerpstructuurplan en met name tegen het buitendijks bouwen in de kom gesitueerd tussen de Parkhaven en het huidige strandje en tegen elke, mijn uitzicht over de kom belemmerende, maatregel die u voor nu en voor de toekomst wilt voorstellen. Veel bezwaren van de hoorzitting van 18 februari blijven van kracht. Verder maak ik ernstig bezwaar omdat u regelmatig plannen naar buiten brengt die praktisch onleesbaar zijn, deze vervolgens weer wijzigt en met onbegrijpelijke veranderingen ter inzage legt. Deze politiek, ook wel salamatactiek genoemd, roept bij de inwoners van uw gemeente onrust en onzekerheid op. En dat telkens opnieuw. U rekent er natuurlijk op dat de vermoeidheid toeslaat en de terechte kri-

tiek zal afnemen. Het is zeer de vraag of hier geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. Misschien is het emotioneel wat ik zeg. Ik geloof dat emotionaliteit op deze avonden best aanwezig mag zijn.

De heer **Muller**: Ik ben voorzitter van het Flevo Golf Resort. Lelystad stad aan het water, maar niet in het water. Straks wonen we midden in een stad. Als er torenflatjes komen hebben we het idee dat we in een stad wonen en niet aan het water. Een klein beetje urbanisatie, zoals Parkhaven, vinden we heel gezellig. We tekenen bezwaar aan tegen het bouwen in het water, tegen een camping in het Zuigerplasbos, tegen bungalows in het Zuigerplasbos. Want er wordt gedacht aan de ontwikkeling van de kuststrook van Lelystad. Maar de infrastructuur is daar niet op afgestemd. We zitten nu een paar jaar op het Flevo Golf Resort. De ontwikkeling van Bataviastad bezorgt ons een gigantische overlast van lawaai en verkeersdruk. Straks nog 4.500 motorvoertuigen of de helft erbij. Het kan niet verwerkt worden. Ons uitzicht op de dijk mag niet verstoord worden. Over de camping is door wethouder Mattie gezegd dat deze er niet zou komen. Het groen zou blijven. Want we willen het woonklimaat van het Flevo Golf Resort en Parkhaven niet verder aantasten.

Mevrouw **Arts**: Ik voel me zeer misleid. Ik woon twee jaar aan de Parkhaven. Ook ik ben getipt door makelaars en ben verzekerd door ambtenaren dat vanwege de ecologische hoofdstructuur, maar ook vanwege bezwaar door Rijkswaterstaat, daar nooit gebouwd zou mogen worden. Ik woon daar alleen omdat mijn man graag op het water kijkt. Ik heb zelf watervrees. Maar je moet wat in een huwelijk. Eerst zag ik er niets in om in Lelystad te gaan wonen. Ik vind het nu leuk, maar wordt steeds verrast door luchtballonnen die worden opgelaten. Als u weer konijnen uit de hoge hoed tovert, neemt u dan meer de tijd. Ik heb donderdag de brief voor deze bijeenkomst ontvangen. Dat is echt te kort dag. Als er nieuwe plannen worden ontwikkeld, kunt u dan de bezwarenmakers van de vorige keer informeren? Zodat we wat meer tijd hebben.

De **voorzitter**: Wanneer hebt u de uitnodiging ontvangen? Ik heb hier een brief van 27 april 2004, waarin de hoorzitting van hedenavond al is aangekondigd. Hebt u die ontvangen? Als dat niet zo is dan zoeken we dat uit.

Mevrouw **Arts**: Ik heb de uitnodiging 10 juni ontvangen. Ik heb de brief van 27 april nooit ontvangen.

De heer **Schilder**: Ik ben visserman en kom uit Volendam. Wat doe ik hier? De Nederlandse Vissersbond heeft mij gevraagd om uit te zoeken wat hier aan de hand is. Ik heb een paar vragen. Wat is een ecologische verbinding? Er staat bij "zoekgebied in compensatie". Wat houden de groene streepjes in. En deze rode? Ik vis al twintig jaar maar ik weet nog steeds niet wat stapstenen zijn. Wij vissers zijn in het verleden verschrikkelijk goed voor Lelystad geweest. Jullie hebben tweederde van ons water al gekregen. We waren met 2.500 schepen, het zijn er nu nog 60. Laat alsjeblieft die 60 schepen varen. Wij zien de plannen van Lelystad als verkapte inpolderingen. Het gebeurt bij IJburg, bij Almere en nu weer bij Lelystad. Ik heb binnenkort een gesprek met minister Veerman. Ik zal hem zeggen dat de vissers met deze plannen niet blij zijn.

De **voorzitter**: U krijgt antwoord op uw vragen.

De heer **Strijker**: Ecologische verbindingen zijn een gevolg van de Ecologische hoofdstructuur die door het rijk is ingesteld. Het zijn groene zones in heel Nederland waarin de natuur kans krijgt voor verdere ontwikkeling. De gemeente heeft ecologische verbindingen aangegeven, naast de ecologische hoofdstructuur die het hele ecologische raamwerk moeten versterken. Deze lopen deels door water.

Stapstenen horen bij ecologische verbindingen. Het zijn onderdelen die "verzwaard" worden, waardoor ze extra kans geven aan natuurontwikkeling.

De rode strepen zijn een indicatie van mogelijke toekomstige woningbouw.

De groene strepen vormen mogelijke toekomstige ecologische verbindingen.

De **voorzitter**: Mijnheer Schilder, u vraagt ons rekening te houden met het belang van de visser voor wat betreft de groene en rode aanduidingen?

De heer **Schilder**: Ja, dat is zo.

De heer **Bierman**: Ik spreek namens de Vereniging tot Behoud van het IJsselmeer. Ik hoef er vanavond niet lang over te doen, want het plan is niet haalbaar. Het komt er niet. Het is in strijd met natio-

naal en internationaal beleid, de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. Het is strijd met het Structuurschema Groene Ruimte, het is in strijd met de Landschapsbeschermingwet. Het is in strijd met wat Verkeer en Waterstaat wenst. Eén van de kernpunten van het “nee tenzij”, want er zijn wel mogelijkheden om iets in het water te doen, is dat er geen alternatieven zijn. Er zijn alternatieven. In de Nota Ruimte staat dat het is toegestaan om water binnendijs te halen en daaraan woningen te realiseren. U krijgt de alternatieven op een presenteerblaadje aangereikt.

Het is schadelijk voor de visserij, de beroepsvaart, de watersport, voor de ecologie en het landschap. Is het wenselijk voor Lelystad zelf? Dan kom ik uit op de concurrentie met Almere die er nu weer is. Zijn al die inwoners er wel die moeten worden gehuisvest? Die zijn er niet. Nederland staat op het punt een migratieland te worden. Nederland staat op het punt te vergrijsen. Er is straks een uitvaartgolf die plaats heeft binnen de horizon van uw plan. Het zal overal in Nederland rustiger worden. Het geboortecijfer is 1,8 terwijl je 2,2 nodig hebt om op hetzelfde niveau te blijven. Er valt dus niet te concurreren, alleen om de minste leegstand. Het is geen concurrentie met IJburg. Daar kun je echt in het water wonen, in de ecologische hoofdstructuur. Maar de mensen blijven weg. Neem als alternatief het Wieringer Randmeer. Dat is een goed voorbeeld van binnendijs wonen. U bouwt voor leegstand. Ik wil even stilstaan bij de windenergie. Windenergie heeft een laag rendement omdat het vaak te weinig of te veel waait. Twintig procent van wat er op het plaatje staat, wordt maar geleverd. Dat is niet het enige. Het wordt niet altijd geleverd als het nodig is. Als we meer aangewezen zijn op windenergie moeten er meer centrales komen die kunnen leveren als er geen wind is. Dat betekent dat er weer een enorme uitstoot van broeikasgassen optreedt. We gooien met het badwater ook het kind weg.

De visie op het IJsselmeer wordt fout weergegeven. Er wordt een vergelijk gemaakt met het succes in Denemarken en Duitsland. In Duitsland staan 16.000 van die dingen en daar heeft men de problemen die ik net schetste. Waarom worden windmolens gebouwd? Puur en alleen om het feit dat ze draaien op subsidie. Voor boeren is het misschien aardig want die kunnen de inkomsten wel gebruiken, maar ze worden meer en meer verschoven naar het IJsselmeergebied, want dat is toch maar een onder water gelopen bedrijventerrein. De VBIJ zal hier dwars voor gaan liggen. Daarin krijgen we gelijk, want elders in Europa is men al zo ver dat men dit soort gebieden wil beschermen. Als er toch een nieuw plan komt, stel ik het op prijs als de Houtribdijk niet de Markerwaarddijk wordt genoemd.

De heer **Vreeswijk**: Ik ben zeer gecharmeerd over de wijze waarop de bevolking van Lelystad wordt betrokken bij de planvorming. Ik weet uit ervaring hoe moeilijk dat is. Het wordt op een adequate manier gedaan. Dat niet alles goed is, hoort bij de aard van het werk.

Ik ben bewoner van Parkhaven en heb op de vergadering in februari de zorg over het structuurplan mogen verduidelijken. Het strand was deel van mijn zorg. Het strand heeft nu de enig juiste locatie gekregen. Lof voor de ontwikkelaars. Mijn nieuwe grote zorg betreft de toekomstige grootschalige ontwikkeling van de Baai van Van Eesteren. Als het aan de planologen ligt, is er over 15 jaar geen baai meer, maar zit Lelystad opgescheept met een soort Broek in Waterland tussen twee dijken. Geen gezicht. In die 15 tot 30 jaar kan er van alles gebeuren.

Er wordt eenzijdig gedacht over de ontwikkeling van de Baai. Hoogstwaarschijnlijk dure woningen waar zich forensen zullen vestigen. We moeten oppassen dat de Lelystadse kust niet verwordt tot een decadent woongebied à la Lemmer of Bataviastad.

De speerpunten rust en ruimte voor Lelystad totaal, en water en waterrecreatie voor de kuststrook zijn met de geplande bebouwing niet meer van toepassing. Het wordt het domein van een selecte groep mensen. Lelystad heeft niets meer aan het gebied, behalve een eenmalige opbrengst uit water- en grondverkoop.

Wat nu als wordt uitgegaan van de “Parelbaai” in samenhang met het Zuigerplasbos. Dan kun je denken aan ontwikkelingen als ankerplaats, schuilgebied voor de recreatieve vaart, zeilen met kleine boten, uitrustgebied voor vogels, voorzieningen voor sportvissers voor zeilschoolhouders en zeilverhuur, dagrecreatie, scheepsbenodigdheden, scheepsmakelaardij, scheepswerfjes etc. Hier past een bebouwing in stijl bij, à la Flevo Marina. Ideaal is het strand eventueel richting Parkhaven uitgebreid of de Baaizijde richting Enkhuizen. Ik stel me een feestelijke en idyllische omgeving voor waar rust van uitstraalt. De ambiance van Loosdrecht komt telkens in mij op.

De nu bedachte ontwikkeling levert een afgesloten gebied op waaraan geen Lelystedeling of nationale recreant meer wat heeft. Een doods en geïsoleerd gebied gevangen tussen twee dijken en met enorme beperkingen voor de twee jachthavens.

Misschien had Parkhaven nooit gebouwd moeten worden, maar die is gelukkig met Deko Marina ontwikkeld. Het vormt een afsluiting van de kom van Deko en Parkhaven. Het gebied is in evenwicht. De geplande bebouwing zal dit volledig te niet doen.

Buitendijkse bebouwing is alleen goed mogelijk aan de dijk naar Enkhuizen.

De heer **Huffels**: Ik ben voorzitter van de Watersportvereniging Lelystad. Ik spreek namens de vereniging. De vereniging heeft 1.000 leden en telt in de haven 570 boten. Het water ten noorden van de Houtribsluis is een belangrijk deel van haar vaargebied en het is de toegangsweg naar het noordelijk deel van het IJsselmeer.

Punt 1. De voorgestelde bebouwing beperkt de mogelijkheden van waterrecreanten in het algemeen en die van onze leden in het bijzonder en is voor de vereniging niet aanvaardbaar. Het vaarwater is al zeer druk bevaren door de recreatievaart en de beroepsvaart die er gevaarlijke stoffen vervoert. Zoals het plan al aangeeft is er sprake van een verhoogd risico.

Punt 2. Iedere vernauwing verhoogt het risico en is daarom onaanvaardbaar.

Punt 3. Om bovengenoemde redenen mag het doortrekken van de N23/A23 niet leiden tot een ver-smalling van het vaarwater. De verbinding kan alleen via een tunnel worden gemaakt.

De vereniging is bereid mee te denken over de ontwikkeling van het gebied, mits rekening wordt gehouden met het bovenstaande.

In het plan staat dat de speerpunten worden gevormd door water en recreatie. Daar willen we het bij laten.

Wij kregen de uitnodiging binnen op 8 juni.

De **voorzitter**: U hebt de brief van 27 april niet ontvangen?

De heer **Huffels**: Nee.

De heer **Steensma**: Ik spreek namens de Stichting Waterrecreatie IJsselmeer en Randmeren. De stichting spreekt namens Hiswa, Recron en KWV. Wij vertegenwoordigen chartervaart en sportvis-sers. We hebben met veel belangstelling het ontwerp gelezen en we zijn blij dat Lelystad nadenkt. Ik zit al twintig jaar in Lelystad en het wordt elk jaar leuker. Er komen meer inwoners. Die "meer" willen graag aan het water wonen. Er kwam een opening in de Vijfde Nota waarin het waterfront ontwikkeld mocht worden. Wat is waterfront? Is dat bouwen van woningen in het water of is dat bouwen van wo-ningen op de wal. De stichting heeft samen met de landschappen en natuurmonumenten een visie geschreven die heet "Samen Meer IJsselmeer". Wonen is daarin geen primaire functie van het Mar-kermeer en IJsselmeer. De primaire functie is waterrecreatie, natuur, beroepsscheepvaart en be-roepsvisserij. Dus als er een alternatief is voor bouwen in het water moet dat kunnen. De Europese regels en Nederlandse wetgeving zeggen niet dat het niet kan. Er moet gekeken worden naar een al-ternatieve locatie. En of geen sprake is van significante verstoring. De provincie geeft aan dat er alter-natieven zijn voor woningbouw. Het bouwen in water heeft grote gevolgen. Ik ben blij dat er nu sprake is van een brug/tunnel A23/N23. Het is ook een noodzakelijke ontsluiting voor de woningen aan de overkant. De omleiding van de beroepsvaart is ook een gevolg van de bouw van woningen in de Baai van Van Eesteren. Rijkswaterstaat wil dat liever niet. De consequentie zou kunnen zijn dat de Houtrib-sluizen op termijn dicht gaan. Als dat gebeurt, zou de recreatievaart in de Baai van Van Eesteren om moeten varen via de nieuwe sluis. Dat is een vervelende omweg voor Houtribhaven, Deko en Flevo Marina. Lelystad geeft daarmee een stuk van de waarde van haar kust weg. Dat is zonde. Nog los van het water dat voor zeilwedstrijden gebruikt wordt. Gezien de diepgang ben ik bang dat het hoogbouw wordt, anders wordt het onbetaalbaar. Dat is een aantasting van het landschap. Dat geldt ook voor de windmolens.

Zoeklocatie Beukenhof

Mevrouw **Korver**: Ik woon op de Beukenhof. Het valt me op dat ik hier alleen ben. Ik woon 28 jaar in Lelystad en met veel plezier. Het is echter jammer dat de gemeente groene stukken gebruikt om wo-ningen neer te zetten. Dat is mijn grote zorg. Doe het niet. Het is beter om er een park van te maken. Er zouden al tekeningen van zijn. Ik wil graag trots blijven op Lelystad.

De **voorzitter**: U bent niet alleen, er zijn veel zienswijzen die over Beukenhof gaan. Daarom heb ik het als thema opgevoerd.

Geluidsoverlast dreven

Mevrouw **De Jong**: Ik kwam hier voor het thema geluid, maar na het aanhoren van alle vorige spre-kers gaat mijn sympathie ook naar hen uit. Bouwen in het groen is mij een gruwel.

De vorige keer heb ik gesproken over rust in de directe omgeving. Ik wil nu pleiten voor rust in heel Lelystad. In uw reactie werd geschreven dat de gemeente beleid maakt om beter te sturen op groei van verkeersbewegingen in relatie tot de groei van de stad. Ik vind het fijn dat er een geluidsbeleidsplan gaat komen. Het is echter beter als er gestuurd wordt op verkeersgroei in relatie tot de rust in de stad. Ik ga er vanuit dat we hetzelfde bedoelen.

Het gaat beter met Lelystad. De stad wordt duurzamer en schoner. Ik pleit naast de duurzaamheid, de opgeruimdheid en het groen ook vooral voor een rustige stad. Rust, ruimte en groen horen onlosmakelijk bij elkaar en ook het blauw van het water.

Rust en veiligheid liggen dicht op elkaar. Het is 's ochtends heel moeilijk om vanuit de wijk op de Oostranddreef te komen.

U hebt het beste met ons voor. Een kenmerk van onze wethouders is dat ze elders burgemeester of dijkgraaf worden. Vaak op een rustiger plek dan waar wij wonen en soms ons achterlatend met niet goed uitgewerkt nieuw beleid, zoals de toevoer van het verkeer naar Bataviastad.

Ik kan me niet aan de indruk onttrekken dat er projectontwikkelaars en ambtenaren zijn die hier werken maar niet wonen en onze zorgen over het hoofd zien.

Op bladzijde 27 van het verslag van de inspraakprocedure schrijft u dat de groei van de stad uiteindelijk een kwalitatief doel dient. Ik ben bang dat het meer een economisch doel dient. Wethouder, uw argument dat Lelystad qua grootte niet te veel moet achterblijven bij Almere omdat het dan als provinciehoofdstad een gek figuur slaat, dat argument deel ik niet. Rust, ruimte en groen staan voorop. Wilt u in het geluidsbeleidsplan ook naar het vliegverkeer kijken?

Mevrouw **Borgers**: We hebben een enquête gehouden en 92 handtekeningen gekregen. Zij onderstrepen de brief die u heeft gekregen. Respect voor de mensen in Lelystad. Dank je wel voor de 30 kilometer. Mijn zoon van acht heb ik nog nooit op de fiets laten gaan, omdat het gevaarlijk is. Een paar jaar geleden is een kind overleden. Eerlijk, ik moet er aan wennen, ik ga af en toe nog naar vijftig. Vanmiddag reed een vrachtwagen 90 kilometer. Ik ben er achteraan gereden, ik wilde weten hoe hard hij reed.

Een geluidswal krijgen we niet. Misschien kan het talud er weer komen. We moeten van zeventig naar vijftig gaan. Dat geeft een enorme geluidsvermindering. In heel Lelystad moeten de ouders de ramen dicht laten. Bij mijn zoon is het raam altijd dicht.

Ik vraag om een algemene mentaliteitsverandering in Lelystad. Dat we toegroeien naar vijftig en dertig kilometer. Er moet een spreidingsplan komen voor alle verkeer.

De **voorzitter**: U brengt een aantal punten naar voren. U wilt op alle dreven een snelheid van 50 kilometer?

Mevrouw **Borgers**: Dat is het makkelijkst te realiseren.

De heer **Van Tinteren**: Een aantal maanden geleden hebben we een brief ondertekend van mevrouw De Jong over de geluidsoverlast. Op 8 juni bevestigt de gemeente de ontvangst van de brief en nodigt ons uit om onze zienswijze op het structuurplan toe te lichten. Ik wist niets van een brief en van het structuurplan. We hebben de brief van mevrouw De Jong mede ondertekend omdat we enorm veel hinder hebben van geluidsoverlast.

In 1998 zijn we op Oostrandpark gaan wonen, omdat de Oostranddreef een redelijk bescheiden dreefje was. Er werd niet al te hard gereden. Nu zijn we vijf jaar verder. We merken dat de stad gegroeid is. Soms sta ik op de dreef in de file. Het verkeer jaagt er als een waanzinnige. De toename van vrachtwagens is enorm. Lelystad heeft plannen om uit te groeien naar 120.000 inwoners. Als Lelystad de toevloed van verkeer nu al niet aan kan, hoe moet dat straks? Huizen moeten minimaal 100 meter van de weg verwijderd staan. Mijn tuin ligt 30 meter van de Oostranddreef. Als het verkeer verder toeneemt, moet ik mijn huis helemaal dichtspijkeren om geen last te hebben van de geluidsoverlast. Denk voor verdere groei eerst aan het creëren van infrastructuur.

Mevrouw **Merbis**: Wij hebben last van de Oostranddreef. De weg, een sloot, een bos, onze tuin. Onze huizen stonden er voordat de Oostranddreef was aangelegd. Het zouden volkstuintjes worden, een zandpaadje, maar dat mocht niet zo zijn. Omdat deze weg zo dicht langs onze tuin ligt, hebben we er zeker in de spits heel veel last van. Als het structuurplan het mogelijk maakt dat er nog meer verkeer over de weg gaat, is dit niet in het belang van de burgers. Het treft hen onevenredig. De gemeenteraad is aangesteld voor de belangen van de burgers. Ik hoop dat u voor de burgers zult opkomen.

Mevrouw **Merbis**: De kruising van de A6 met de Runderweg, biedt alle mogelijkheden voor een derde afrit. Dit biedt meer voordelen dan de afrit Larserdreef. Het zal de geluidshinder, de verkeershinder en de luchtverontreiniging op de Oostranddreef verminderen. Het is het onderzoeken zeker waard.

De heer **Merbis**: De Oostranddreef was vroeger een zandpad. Nu is het een bulderbaan. Ik woon al 20 jaar in de Wijngaard en ervaar dat mijn status is geworden tot bermtoerist in mijn achtertuin. Dat is mijn klacht. Ik heb een verzoek. Kan de bulderbaan uit het structuurplan geschrapt worden? Alle auto's overschrijden de snelheidsgrenzen. Racende vrachtwagens worden nimmer bekeurd. Ik heb een kaartje van de werkgroep geluidshinder. De afslag noord van de N23 staat er gecorrigeerd ingetekend. Is dit de situatie die opgenomen wordt in het structuurplan? Zo nee, dan verzoek ik u deze op te nemen.
Ik heb de indruk dat de afslag noord slechts dient voor de aanleg van de Hanzelijn.
Ik sta achter het alternatief dat mijn vrouw net lanceerde, een derde afslag. Dat is de gulden middenweg.

De **voorzitter**: Ik probeer de kern van uw betoog samen te vatten. U stelt voor om de Oostranddreef niet meer tot de hoofdontsluiting te laten behoren. En: zorg er voor dat het 50 kilometer wordt met strikte controle.

De heer **Merbis**: Het enige verweer dat wij hebben is de achtergevel van onze woning. Dat is de geluidsmuur. Helaas zitten daar slaapkamerramen in. Als het 50 kilometer wordt en de intensiteit blijft zo, blijft het probleem toch bestaan. Ik heb een verzoek. Er ligt een kabelgeul in de weg. Elke passerende auto geeft een dreun. Kan dat verholpen worden?

De **voorzitter**: Ik zal er naar laten kijken.

De heer **Van der Post**: Ik spreek mede namens mijn buurman, de heer Visser. Ik woon 30 jaar in de Wijngaard. Het verkeer is steeds drukker geworden. Wat ik niet begrijp is dat de gemeente stukken weg aan het verkeer onttrekt. Men wil het verkeer uit het centrum weghouden, maar Lelystad is gebouwd op een rasterstructuur waarbij je de vrijheid hebt om overal snel te komen. Als je er stukken uitknijpt, wordt het op andere stukken veel drukker. Daar lijden wij onder.
De standpunten worden wel uitgewisseld, maar niet de argumenten. De afweging moet plaatsvinden op basis van argumenten.
Ik vind dat de gemeente er voor moet zorgen dat het geluid niet toeneemt en dat er een goede geluidsvoorziening komt langs de Oostranddreef. Er is ruimte genoeg voor. Bij de Landstrekenwijk is het ook uitgevoerd, zelfs met een stuk muur.
Ik ben het niet eens met een geluidsbeleidsplan. Het is geen wettelijk plan, dus ik heb geen enkel recht ten opzichte van dat plan. Ik mag dan wel inspreken, maar dat moet ik al te vaak doen. U moet de geluidsoverlast terugdringen. Er moeten nu maatregelen genomen worden.
In de beantwoording staat dat het om vastgesteld beleid gaat en dat het kennelijk hier niet meer ter sprake mag komen. Daar ben ik het niet mee eens. Ik vind de manier van verwerken van inspraakreacties zeer onvolledig. De samenvatting rukt alle verbanden er uit. De nuances gaan verloren. Argumentaties worden weggelaten. Er worden zelfs hele stukken weggelaten. Er zijn opmerkingen over busdiensten gemaakt. Die vind ik niet terug. Het bussysteem is ook onderdeel van uw plan. Daar wordt helemaal niet op gereageerd. Het is een onjuiste manier van doen en ik wens daar tegen te protesteren. Ik wil aandringen op het onverkort opnemen van inspraakreacties in het structuurplan. En dat b&w haar reactie voorziet van argumenten. En niet het herhalen van een standpunt. Want die heb ik al gelezen.
Naar aanleiding van het fietsen is een aantal dingen gebeurd, maar een aantal ook nog niet. Dat vind ik jammer. De hele tracering van de fietsrecreatieve ring om Lelystad aan de noordkant ligt op een verkeerd punt. Recreatieve fietsers laat u over een industriegebied fietsen. Daarna langs de Houtribweg. Dat is niet de meest logische route. Want daarnaast ligt op 100 meter een fantastisch recreatief fietspad door het bos. Ook de weg met de milieuvriendelijke bedrijven is een fantastische fietsroute. Wat ontbreekt aan het eind van de Bronsweg is een tunneltje om het Zuigerplasbos in te fietsen. Nu wordt de Hanzelijn gemaakt. Dan denk je ze gaan de fout herstellen. Maar nee. Er wordt niets hersteld. Er wordt alleen gepraat over ambities. U moet in uw programma opnemen dat er een fietstunneltje moet komen. Hetzelfde geldt voor diezelfde verbinding. Die zou je ook kunnen doortrekken naar de noordkant van Lelystad naar de brug bij het strandje. Daar is geen verbinding door het Golf Resort. Het lijkt wel of de kaart getekend is door iemand die nooit fietst.

Het tweede punt is de route over de Torenavalkweg. Die is niet te fietsen. Daar word je van de weg gereden. Daar moet een fietspad langs komen.

Ik heb het in de inspraakreactie al gehad over het bouwen in het Oostrandpark. In de reactie wordt alleen herhaald dat het een zoeklocatie is voor woningen. De zoeklocatie moet er niet zijn. Het is een hele waardevolle locatie voor dieren. Bijna waardevoller dan het bos dat er ligt. Je moet de waarden die er nu zijn, bewaren en uitbouwen. Je kunt er toch geen eco-route doorheen trekken en ook bouwen. Dat botst toch. U beargumenteert het ook niet.

Overig

De heer **Van der Molen**: Ik spreek namens de Stichting De Groene Oostrand. In onze eerste reactie hebben we de kwaliteiten van de Oostrand beschreven en beargumenteerd. Ook hebben we gezegd dat het in strijd was met de nota van uitgangspunten, waarin bebouwing van het gebied niet voorkomt. Op de hoorzitting hebben we een toelichting gegeven. De noodzaak is nooit vastgesteld dat in het gebied gebouwd moet worden. In de rest van Lelystad is voldoende ruimte. De Oostrand is een uniek ontworpen landschap. Dat willen we houden zo. Het is nooit bedoeld als reservegebied. De bevolking van de omliggende buurten heeft heel sterk gereageerd tot de provincie, die bij het Omgevingsplan dacht ook hier bewoning toe te staan. Een groot aantal mensen heeft gezegd dat dat niet mag.

Toch handhaaft u uw voornemen om in het gebied te gaan bouwen. We hopen dat het college haar plan toch nog gaat aanpassen. Beslist geen woningbouw in de Groene Oostrand.

De heer **Van Olst**: Ik spreek namens de Stichting Flevo-landschap. Voor wat het bouwen in het water betreft, zijn er in onze optiek ook andere opties die uitgewerkt kunnen worden. Beschouw het maar als verre toekomst en mogelijk nooit. De argumenten van de Vereniging tot Behoud van het IJsselmeer en de Stichting Waterrecreatie IJsselmeer en Randmeren zijn duidelijk genoeg.

De groene kwaliteit van Flevoland en van Lelystad in het bijzonder is erg groot. Daar staan wij als Flevoland voor. Ik vraag aandacht voor het groene casco van Lelystad en vraag, voor zover dat nog niet is gedaan, er toch nog een keer naar te kijken. Houd rekening met deze waardevolle structuur.

De enorme ambitie van uw plan verbaast, maar de ambitie ten aanzien van het groen is beperkt. U sluit zich aan bij wat rijk en provincie willen. U moet meer eigen ambitie hebben. Het Flevoland wil hierin graag partner zijn van de gemeente.

Op Vliegveld Lelystad is nog steeds sprake van recreatief vliegverkeer. Wij zijn geschrokken van de verlegging van de vliegroute boven Natuurpark Lelystad. Ik wil u meegeven dat vele bezoekers bij ons komen klagen. Ik houd mijn hart vast voor de toekomst. Ik roep op er voor te zorgen dat de verschuiving niet boven het Natuurpark plaatsvindt.

We hebben gevraagd om kleine recreatieve verblijfsmogelijkheden in het park. Deze vraag herhaal ik nog een keer.

De heer **Stoop**: Wij hadden last van het recreatief vliegen in De Landerijen. Dat is verminderd. Je kunt het toch verder beperken tot bepaalde tijden.

Er is bijna geen stad in Nederland waar je op allerlei wegen zeventig kunt rijden. Dat moet terug naar vijftig.

We hebben last van razende bromfietsen langs de Larservaart. Door het water wordt de herrie extra versterkt. Bij een Fancy Fair deden we alle ramen dicht, maar we hoorden de muziek toch. Als je er een vergunning voor geeft, moet je er voor zorgen dat ze ook op tijd met de muziek ophouden.

Als je in het Golf Resort wandelt hoor je altijd het geluid van de dijk. Dat is toch een ramp voor de mensen die daar wonen. Kan de oppervlakte van de weg niet veranderen zodat er minder herrie is. Bij de Saerдам heb je nog een klinkerweg. Dat is een rotherrie. Het is er ook niet gezellig. We hebben een prachtige façade aan zee, maar er mag niets mee worden gedaan. Enkhuizen en Hoorn hebben het wel. Waarom zou het voor Lelystad verboden zijn? Kan er geen haventje naar de stad toe gemaakt worden?

Ik houd ook van fietsen. Als je op Jagersveld bent, staat niet aangegeven hoe je naar de Groene Velden kunt fietsen. Ben je daar dan kun je niet naar het Overijsselse Hout, maar dan moet je over het land. Bij de Binnenhavenweg moet je van je fiets af en moet je oversteken. Bij het Oostrandpark staat niet aangegeven dat er een woonwijk ligt. Dat is voor fietsers heel gevaarlijk. De rest staat in mijn schrijven.

De **voorzitter**: Is er nog behoefte om het woord te voeren?

Iemand zegt dat de tramverbinding van het centrum met de kust prioriteit moet hebben.

De **voorzitter**: Het college neemt kennis van de inspraakreacties en zal er op reageren. Het hele pakket wordt aan de raad aangeboden om het structuurplan vast te stellen. In het duale systeem bepaalt de raad zelf de wijze waarop het structuurplan wordt vastgesteld. Het kan zijn dat de raad op bepaalde onderdelen nader onderzoek wil doen.

Het college heeft het voornemen in de maand oktober het hele dossier aan de raad te overhandigen.

De heer **Van der Vlugt**: Als er een raadsbesluit is genomen, is daartegen geen beroep mogelijk. Het structuurplan is namelijk geen juridisch bindend plan. Het is een strategisch beleidsdocument van de gemeenteraad. De plannen in het structuurplan kunnen via herzieningen van bestemmingsplannen uitgevoerd worden. Daarbij is wel de mogelijkheid om, na het indienen van zienswijzen bij de gemeenteraad, bedenkingen in te dienen bij Gedeputeerde Staten en beroep in te stellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

De reactie van het college op de zienswijzen en de mondelinge toelichting wordt verwerkt in een stuk dat wordt toegestuurd aan iedereen, inclusief de medeondertekenaars, die een zienswijze heeft ingediend. Daarbij wordt ook het verslag van deze hoorzitting gevoegd. In een begeleidende brief zal de datum van de behandeling in de commissie Ruimte worden meegedeeld. In deze commissie kan gebruik worden gemaakt van het spreekrecht.

Begin oktober zal het stuk toegestuurd worden.

De **voorzitter**: Als er mensen zijn die vinden dat er procedureel niet correct gehandeld is, kan daarover een klacht worden ingediend bij het college.

Ik sluit de vergadering onder dankzegging voor de kwalitatief goed onderbouwde reacties. Daar is veel waardering voor. Er is ook waardering voor dat ondanks de emoties bij bepaalde onderwerpen vanavond toch goed en inhoudelijk over het structuurplan is gesproken.

De ingekomen zienswijzen en de gemeentelijke reacties daarop zijn in de hierna volgende matrix weergegeven.

Algemeen			
Cases	Namen indieners zienswijzen	Samenvatting zienswijzen	Antwoorden
Niveau afweging	Milieufederatie Flevoland	Verschillende onderdelen van het Structuurplan kunnen wezenlijke effecten hebben op gebieden die onder de Europese Vogelrichtlijn vallen. Dit geldt voor de plannen voor de Luchthaven Lelystad, het multimodale overslagcentrum en alle buitendijkse plannen. Het is hoog tijd voor een goede toetsing op een hoger ruimtelijk niveau dan tot nu toe gedaan is.	De onderdelen in het Structuurplan hebben een indicatief karakter, passend bij de aard en functie van een Structuurplan. De onderdelen zijn nog niet concreet genoeg om effecten te specificeren. Bij de uitwerking van het Structuurplan zal duidelijk worden of en waar sprake is van effecten op gebieden die onder de Vogelrichtlijn vallen. Vanwege de terecht gestelde samenhang tussen onderdelen langs de kust zal een integrale kustvisie worden opgesteld.
Provinciehoofdstad	P. Neessen	De bijzondere identiteit van de stad dient meer aandacht te krijgen als rode draad en voorwaarde bij het planologisch beleid. Voorwaarden moeten worden geschapen om als provinciehoofdstad te blijven functioneren, door bereikbaarheid, parkeervoorzieningen en leefgeot voor medewerkers van provinciale instellingen (bijvoorbeeld een provinciepark met kantoren in Schouw-Oost).	De bijzondere identiteit van de stad komt tot uiting in de beschrijving van Lelystad in hoofdstuk 2, het centraal stellen van kernkwaliteiten en de doorwerking van de kernkwaliteiten in de visie. De visie, gebaseerd op de bijzondere identiteit, heeft een planologische werking. Door het betrekken van Schouw-Oost bij het knooppunt stadshart, alsmede het gebied waar de provincie en de rechtbank gesitueerd zijn, wordt een samenhangende ontwikkeling beoogd. In het Structuurplan zijn als kernwoorden bij het ontwikkelingsbeeld van het stadshart genoemd: middelpunt van Lelystad, levendig, aantrekkelijk, veilig.
Inbreiding	Milieugroep Lelystad	De uitbreiding van het inwoneraantal na 2015 is nauwelijks te koppelen aan het huidige stadsgebied. Als er niet tijdig en goed wordt nagedacht over bouwlocaties, zullen de groene gebieden langs de stadsranden het loodje leggen. Het is ook nodig serieus te kijken naar inbreiding.	Het ruimtelijk raamwerk zoals opgenomen in het Structuurplan biedt ook voor de periode na 2015 voldoende mogelijkheden om wonen en werken te faciliteren. De thans ingezette ontwikkelingen leiden tot een inwoneraantal van ruim 80.000 in 2015. Met de ontwikkeling van de knooppunten (intensivering) en overige gebieden (denk ook aan Lelystad-Zuid) is een verdere groei te realiseren, binnen het voorgestelde raamwerk.

Structuur van de stad	Stichting Flevolandse ruiterspanden i.o., Men ver. Flevoland	Er wordt op aangedrongen de doorgaande noord-zuid verbinding in het Structuurplan op te nemen en te herstellen.	Zie het antwoord dat is gegeven bij ecologische verbindingen.
-----------------------	--	---	---

Participatie			
Cases	Namen indieners zienswijzen	Samenvatting zienswijzen	Antwoorden
Bestuurlijk overleg	Vereniging tot behoud van het IJsselmeer	Het is jammer dat de VBIJ niet is uitgenodigd in het kader van het bestuurlijk overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening.	Met het bestuurlijk overleg is in het Besluit op de ruimtelijke ordening beoogd betrokken overheidsorganisaties (bijvoorbeeld omliggende gemeenten en hogere overheden) de mogelijkheid te geven voor overleg over ruimtelijke plannen. Bewoners en belangenorganisaties hebben gelegenheid om een inspraakreactie te geven. Daarna kan een ieder een zienswijze indienen bij de gemeenteraad.
Inspraakprocedure	R.B.R. Hennephof, M.H. Luesken, W.A. van der Post, A. Visser	Het ontwerp is een totaal ander plan; de complete inspraakprocedure zal opnieuw gevoerd moeten worden. Er is sprake van een ondemocratische wijze van inspraak.	Het is niet ongebruikelijk dat plannen worden bijgesteld naar aanleiding van inspraakreacties of voortschrijdend inzicht. Over het bijgestelde plan kunnen zienswijzen worden ingediend. Uiteindelijk zal de gemeenteraad op basis van de inspraakreacties, het ontwerpstructuurplan, de zienswijzen en de reactie van het college van burgemeester en wethouders het Structuurplan vaststellen.
Inspraak Noordzoom	H. Joenje	Voorgesteld wordt een voetnoot in het Structuurplan op te nemen waaruit blijkt dat de gemeente nog in discussie is met belanghebbenden.	In het kader van de nog te voeren bestemmingsplanprocedure zal uitvoerig met omwonenden c.a. worden overlegd.

Sociaal, cultureel, economisch en maatschappelijke koers			
Cases	Namen indieners zienswijzen	Samenvatting zienswijzen	Antwoorden
Differentiatie	J.C.F.Stoop	Wellicht is het interessant woningen te bouwen voor een nieuwe doelgroep, te weten 3-generatiewoningen of eenvoudige huizen (casco).	De gemeente waardeert ideeën over het aantrekken van nieuwe doelgroepen zeer. De voorgestelde nieuwe doelgroepen zijn duidelijk aanvullend op het bestaande woningenbestand en hetgeen elders in Nederland wordt aangeboden. Het voorstel zal worden meegenomen bij het zoeken naar aanvullingen op de bestaande voorraad woningen en woonomgevingen.
Voorzieningen in wooneilanden	Th. Dam	Gelet op de schaalvergroting in de detailhandel is het niet te verwachten dat in 2030 alle buurtwinkelcentra levensvatbaar zijn. In overweging wordt gegeven uit te gaan van vier centra, bijvoorbeeld aan de dreven bij de vier hoeken van de buitenring.	In het structuurbeeld voor 2015 is opgenomen dat in elk wooneiland of cluster van wooneilanden, basisvoorzieningen zijn gesitueerd. De tendens naar vergroting van het verzorgingsgebied is hierbij een aandachtspunt. Bij een goede afstemming tussen de verschillende voorzieningencentra (ook het stadshart) zijn de kansen reëel om in elk cluster van wooneilanden basisvoorzieningen te laten bestaan. In de stedenbouwkundige opzet van Lelystad is dat ook altijd een uitgangspunt geweest. Op welk moment er een nieuwe herijking van deze voorzieningstructuur nodig is en tot welke structuur die leidt, is nu nog niet aan de orde.
Idem	P. Neessen	Om voorzieningen op peil te houden, is revitalisering en vergroting van het voedingsgebied nodig. Hoe wordt er tot een goede revitalisering gekomen?	Voor het functioneren van de basisvoorzieningen in elk cluster van wooneilanden is de ontwikkeling van de wooneilanden van belang. Het gaat dan om het aantal bewoners en in welke mate zij gebruik maken van welke voorzieningen. Hier bestaat dus een raakvlak met de transformatie van de wooneilanden. Ten behoeve van de transformatie zullen wijkprofielen worden opgesteld (sleutelproject 7), die onder meer ingaan op de doelgroepen en woonmilieus in een wooneiland. De transformatie van de wooneilanden moet, uitgezonderd Wijk Ontwikkeling Plan I, nog starten.

Museum	J.C.F.Stoop	Lelystad zou eigenlijk een museum, of filiaal van een museum, moeten hebben. Nu de bevolking vergrijst, is er waarschijnlijk meer interesse en bij het toenemen van het toerisme is een museum een welkome aanvulling op de mogelijkheden.	Dit idee wordt gewaardeerd. Een filiaal van een museum zou een aanvulling zijn op de bestaande voorzieningen. De gemeente staat open voor initiatieven in die richting, rekening houdend met de mogelijkheden en verantwoordelijkheden van de gemeente bij een dergelijk initiatief.
Cultuurhistorie	J.M. van Schaik, G.R. Klijnstra	Bijzondere bouwwerken en cultuurhistorische monumenten (werkeiland, de oudste huizen, Knardijk) dienen een beschermingsstatus te krijgen.	In het Structuurplan zijn onder meer het werkeiland en de Knardijk als cultuurhistorische elementen benoemd. Een Structuurplan heeft in planologisch juridische zin geen directe werking. De bedoelde beschermingsstatus zal in bestemmingsplannen opgenomen moeten worden. Ook het provinciale Omgevingsplan kan hierin een rol spelen.
Archeologie	Gedeputeerde Staten van Flevoland	Een aantal uitspraken van ruimtelijke aard wordt verwacht, met name over de planologische bescherming en de visie op de integrale benadering.	In het Structuurplan beperken de uitspraken zich tot "het zichtbaar en beleefbaar maken van de archeologische waarden van het "Belvédère gebied" (Lelystads deel) en "het beleefbaar maken van overige archeologische waarden als speerpunt". In de sleutelprojecten en in gebiedsprojecten is archeologie één van de invalshoeken (onderdeel integrale benadering).

Omgeving, kwaliteit en veiligheid			
Cases	Namen indieners zienswijzen	Samenvatting zienswijzen	Antwoorden
IJsselmeer en Markermeer	Ministerie van LNV	Er is onvoldoende aandacht voor betekenis en belang van IJsselmeer en Markermeer.	De ontwikkeling van Lelystad richt zich op het water met enerzijds activiteiten voor mensen, maar anderzijds ook mogelijkheden voor de natuur door het versterken van ecologische waarden (stapstenen, ecologische verbindingen, natuurlijke oevers etc.) waarin planten en dieren zich zullen thuis voelen.
Waterparagraaf	Ministerie van LNV	Een waterparagraaf in de vorm van een watertoets ontbreekt. Niet akkoord wordt gegaan met het argument dat verplichting waterparagraaf nog niet gold bij opstellen Structuurplan.	Zie afzonderlijke bijlage "thema water".
Idem	Rijkswaterstaat (Ministerie van V&W)	Een waterparagraaf dient te zijn opgenomen. Hierbij dienen ook buitendijkse waterhoudkundige aspecten te worden beschouwd. Rijkswaterstaat zal daarom bij het opstellen van de paragraaf moeten worden betrokken.	Zie hiervoor. Zie ook het antwoord dat met betrekking tot het buitendijks bouwen etc. aan het ministerie van LNV is gegeven.
Idem	Gedeputeerde Staten van Flevoland	Uit de beantwoording van de overlegreacties blijkt dat de gemeente de komende maanden nadere invulling zal geven aan de watertoets. Er wordt van uit gegaan dat de uitkomsten daarvan in het definitieve Structuurplan worden opgenomen.	Zie hiervoor.
Idem	Ministerie van VROM	Het onderdeel water komt inhoudelijk ruim aan bod in het ontwerpstructuurplan. Een procesomschrijving ontbreekt (welke waterbeheerders zijn geconsulteerd, wat is er met het advies gedaan, motivering afwijkingen).	Zie hiervoor.
Beschermde soorten	Ministerie van LNV	Het onderdeel beschermde soorten in het kader van de Flora- en Faunawet is niet aangevuld.	In de tabel in hoofdstuk 2.5 wordt onder "Groen, water, milieu, archeologie" verwezen naar "Soortenbescherming in het kader van de Flora en Faunawet (Rijk)".

Natuurwetgeving	Gedeputeerde Staten van Flevoland	Onduidelijk is hoe met regelgeving is omgegaan. Is een beoordeling gemaakt van significant negatieve gevolgen en mogelijke mitigerende maatregelen (Habitatrichtlijn), welke beschermde soorten komen voor in het plangebied en hoe heeft de beschermingsstatus doorgewerkt in het plan.	Het Structuurplan geeft op hoofdlijnen een indicatie van natuurwaarden en doet aanbevelingen voor versterking van ecologische structuren en natuur. Met een verdere ontwikkeling met verstedelijking zal in de uitwerking per plandeel worden gezien of en zo ja welke mitigerende maatregelen getroffen moeten worden. Het Structuurplan biedt in dat opzicht een richtsnoer.
Windmolens	Ministerie van LNV	Voor activiteiten in het Markermeer geldt het afwegingskader van de Vogelrichtlijn en Ecologische Hoofdstructuur. Het Omgevingsplan Flevoland staat op de beoogde locatie geen windmolens toe.	De provincie Flevoland en de gemeente Lelystad ontwikkelen een nieuw "windmolenbeleid" waarbij ook sanering, optimalisering van de te (her)plaatsen megawatts en de ruimtelijke aspecten aan de orde zullen komen (bijv. lijnopstellingen). In dat kader zullen mogelijke nieuwe locaties aan de orde komen. De gemeente handhaaft de voorkeur voor plaatsing in het buitendijkse water als lijn- of clusteropstelling, mits de natuurwaarden niet worden geschaad. Het betreffende gebied is dan ook als zoeklocatie aangegeven. Ook zal het streven gericht blijven op het zoveel mogelijk gebruik maken van de mogelijkheden die alternatieve energie, waaronder windmolens, biedt.
Idem	Rijkswaterstaat (Ministerie van V&W)	De aangegeven locaties zijn strijdig met de ruimtelijke uitgangspunten zoals geformuleerd in de Nota Ruimte. Verwacht wordt dat de gemeente het Structuurplan aanpast. Wellicht zijn er wel geschikte landlocaties beschikbaar.	Zie hiervoor.
Idem	P. Neessen	Nergens blijkt dat windenergie een substantiële bijdrage aan het milieu levert. De plannen voor een verdere uitbreiding van windmolenparken moeten stopgezet worden.	Zie hiervoor.

Idem	Vereniging tot behoud van het IJsselmeer	Flevoland voldoet ruimschoots aan het aantal te plaatsen megawatts zoals opgenomen in de BLOW overeenkomst. De doelstelling van windenergie, de vermindering van de uitstoot van broeikasgas, wordt niet bereikt. Windenergie is uitsluitend lonend met forse subsidie van de belastingbetaler. Windenergie is niet lonend en weggegooid geld. 100 % dekking van de energiebehoefte middels windenergie is principieel en technisch omhaalbaar. Het is wenselijk de bestaande windparken na afloop van de technische en economische levensduur van de turbines af te bouwen.	Zie hiervoor.
Idem	Milieufederatie Flevoland	Windmolens langs de Markerwaarddijk geven een grote kans op wezenlijke aantasting van de bijzondere natuur- en landschapswaarden van het gebied. Er zijn elders in de provincie voldoende mogelijkheden voor het duurzaam opwekken van windenergie.	Zie hiervoor.
Idem	Stichting Waterrecreatie IJsselmeer en Randmeren.	Verzocht wordt de windmolenlocatie te schrappen vanwege het aantasten van het open karakter van het IJssel- en Markermeer, het verliezen van vaarwater en het gevoelsmatig kleiner worden van het gebied.	Zie hiervoor.
Idem	J.M. van Schaik, G.R. Klijnstra	Windmolens zijn een obstakel voor (foeragerende) vogels. Woningbouw en windmolens zijn niet verenigbaar (uitzicht, lawaai, schaduw, telkens korte verduistering van ondergaande zon).	Zie hiervoor.
Idem	Stichting Flevolandse ruiterspanden i.o., Men. ver. Flevoland	De negatieve effecten van windmolens zijn een barrière voor onder meer paarden.	Deze zienswijze wordt niet gedeeld. Zie verder hiervoor.
Idem	Gedeputeerde Staten van Flevoland	Een combinatie met het multimodaal overslagcentrum wil de provincie niet bij voorbaat uitsluiten.	Dat wordt door de gemeente ook niet uitgesloten, indien die ontwikkeling inderdaad in combinatie tot stand kan worden gebracht.
Idem	Ministerie van VROM	In de Nota Ruimte staat vermeld dat voor het behoud van de open horizon van het IJsselmeergebied de plaatsing van windmolens aan de Markerwaarddijk ongewenst is.	Zie antwoord bij Ministerie van LNV.

Geluidshinder	<p>Werkgroep Geluidshinder, A. Bäck, A. Kort-de Groot, B. van Zonderen, Bewoners van Hofstede 179, Bewoners van Hofstede 193, Bewoners van Hofstede 26, Bewoners van Oostrandpark 1, Bewoners van Rozengaard 15-37, Blanken-zee, Bosboom, Breuker, Broekman en Borgers, Buscher, Combee, de Wit/Overeem, Dittma, Doornbos, E. Hammerle, E. Kennis, E. Kort, E. v.d. Leeden, E.M. Kooijman-Raave, Edelenbos, F. Mets, Fam. Boen, Fam. Durenkamp, Fam. Heeren, Fam. Jansen, Fam. Kasper, Fam. Sluik, Fam. Stoof, Fam. Swart, Fam. Tooms, Fam. Van Veen, Fam. Wentholt, Fielmich, Greiner, H. de Jager, H. Dijk, H. Kort, Haan, Hekert, Hendriks, Hudepool, J. Spoelstra, J. Westerman, J.J. Trapman, K.J. Steenbergen, Kant, Keegstra, Ketelaar, Koger, Koorenhof, Lanjouw, Liesbeth Broos, M. Huis in 't Veld, M. Keersema-ker, M. Swart, M.C. Bakker, M.G. Pardaun, Menkveld, Merbis, Olij, Overbeek, Peters, Pfaff, R. Sieverts, Reith, Rob Timmer, Roosenbeek, Roosenbeek, S.I. van Bruinesen, Smits, Spiekerman, Stoop, Streekstra, T. Jansen, Timmerman, Tuin, v d Duin, van Senten, van Tinteren, Visser, Weening, Zuiderveld</p>	<p>De Oostranddreef is sluipe-derwijs geworden tot een doorgaande weg (buitenring). Ook vrachtverkeer voor Gil-denhof, Lelycentre en Ooster-vaart loopt via de Oostrand-dreef. De geluidsoverlast voor de woningen langs en nabij de Oostranddreef heeft een onac-ceptabel hoog niveau bereikt. De minimumafstand tussen een 70 km/u weg en bebou-wing dient minimaal 100 meter te zijn. De werkgroep wil dat verkeersstromen zo gepland gaan worden, dat de verschil-lende gedeelten allemaal ont-last gaan worden. Hiertoe be-horen ook mogelijkheden van een nieuwe Afslag-Zuid en de geplande buitenring via de Buizerdweg. Ook een A6-afslag Runderweg kan diverse wijken ontlasten. De werk-groep verzoekt passende maatregelen in het Structuur-plan te nemen, zoals:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maximum snelheid Oost-randdreef 50 km/u; • Aanpassen bewegwijze-ring voor verkeer Ooster-vaart; • Herstructureren afslag Le-lystad-Noord voor vracht-verkeer; • Snelheidsbeperkende maatregelen op de Oost-randdreef. <p>Voorgesteld wordt de maat-re-gelen te verwerken in het ge-luidsbeleidsplan en de Oost-randdreef te schrappen uit de buitenring.</p>	<p>Door het gemeentebestuur is recent (juni 2004) de discussie rondom de hoofdwegenstruc-tuur met al zijn gevolgen zoals geluidsproductie, gevoerd. Daarin is wederom, na afwe-ging van alle aspecten, geko-zen voor een buitenring van hoofdwegen waartoe ook de Oostranddreef behoort. Een regime met 70 km/p/u zal daarbij gehandhaafd blijven. In dat kader wordt gekeken naar conflictsituaties met be-trekking tot geluid. Volgens de Wet geluidhinder wordt voor wegverkeerslawaaï een voorkeurswaarde gegeven voor nieuwbouw van 50 dB(A). Voor bestaande bouw geldt geen voorkeurswaarde en in de huidige situatie is er geen wettelijke noodzaak voor het uitvoeren van maatregelen. Bij een geluidsniveau van boven 60 dB(A) is het wenselijk om het woongenot van de burgers te kunnen waarborgen. De te verbeteren situaties worden in-zichtelijk gemaakt. Bij te ne-men maatregelen zal een af-weging moeten worden ge-maakt tussen maatregelen en investeringen aan de hand van de aspecten verkeersveilig-heid, doorstroming en geluid. Naar verwachting kan hierover rond de jaarwisseling 2004/2005 meer duidelijkheid worden gegeven.</p>
---------------	--	--	--

Natuurgewichtenkaart	Milieufederatie Flevoland	Voorgesteld wordt om ook de natuurwaarden van de grote wateren in de natuurgewichtenkaart op te nemen.	De natuurgewichtenkaart is door een externe adviseur opgesteld volgens een bepaalde methodiek. De natuurgewichtenkaart is opgesteld voor het binnendijkse gedeelte dat toebehoort aan de gemeente Lelystad. Bij een bijstelling van de natuurgewichtenkaart kan de onderliggende informatie worden gecompleteerd. Wel wordt opgemerkt dat de grote wateren in paragraaf 4.4 van het Structuurplan, onder "Natuurwaarden en Natuurtoets", wel degelijk zijn aangemerkt als "natuur", dus voor de werking van het Structuurplan is het geconstateerde hiaat niet van belang.
Ecologische verbindingen	J.M. van Schaik, G.R. Klijnstra	Natuur en recreatie dienen te worden versterkt. Natuur wordt onvoldoende aan elkaar verbonden. De ecologische verbindingzones lijken niet aan te sluiten bij de provinciale ecologische hoofdstructuur. Een deel van het groen raakt versnipperd.	In het Structuurplan is een robuust raamwerk van verschillende soorten groengebieden en verbindende zones opgenomen. Voor de verschillende groengebieden gelden verschillende strategieën, onder meer het creëren van een samenhangend recreatief (fiets)netwerk. Tussen alle grote groengebieden lopen groene verbindingen. De direct noordelijk van de stad gelegen ecologische verbindingzones zijn enigszins aangepast ten opzichte van de provinciale hoofdstructuur, getuige op de toekomstige verbinding naar Enkhuizen (N23) en de komst van de Hanzelijn. Hierdoor bestaat een betere inpassing in het landschap.

Idem	Stichting Flevolandse ruiterspaden i.o., Men. ver. Flevoland	Een deel van het groen raakt versnipperd.	Met de keuze voor een aantal ecologische structuren en het aanbrengen van differentiatie daarin, wordt juist een veel betere samenhang in groenstructuren (raamwerk) bereikt, waarbij ook de mogelijkheden voor ruiterspaden in dat samenhangende systeem worden vergroot. In de conceptnota Recreatie en Toerisme (nog geen status) is de ontwikkeling van een attractief routenetwerk (fietsen, wandelen, skaten, ruiterspaden) opgenomen als speerpunt van beleid. Met name de verbinding van Overijsselse Hout via Bronsweggebied naar Zuigerplasbos is belangrijk. Daarnaast moet worden bezien of het als gevolg van de manegeontwikkelingen nabij het Hollandse Hout mogelijk is om in overleg met Staatsbosbeheer beperkt routes aan te leggen. Een combinatie met bestaande of toekomstige ecologische verbindingen kan zeer kansrijk zijn.
Beheer van groen	J.C.F.Stoop	Om de onderhoudskosten van het openbare groen beheersbaar te maken, kunnen grotere stukken grond aan omliggende woningen toebedeeld worden.	De gemeente staat duidelijke grenzen tussen privé en openbaar groen voor. Daarom is in hoofdstuk 4.4 onder "Groen in de stad" als uit te werken speerpunt genoemd het verminderen van snippergroen om bij te dragen aan de beheersbaarheid en duidelijkheid van de grenzen tussen privé en openbaar.
Vrijwaringzones	Gedeputeerde Staten van Flevoland	Verzoek om vrijwaringzones van 100 meter binnen- en 175 meter buitendijks aan te geven voor zover geen maatwerkafspraken zijn gemaakt.	Over de vrijwaringzones zijn maatwerkafspraken gemaakt die vervolgens zijn opgenomen in bestemmingsplannen. De in acht te nemen vrijwaringzones maken deel uit van de watertoets. Deze watertoets is wettelijk verplicht. Opname op de structuurplankaart is daarom niet nodig.

Inbreiden in groen	J.J.P. Scheek	Geef Lelystad de ruimte om de historische groene waarde te bewijzen. Bezwaar bestaat tegen de zoeklocatie voor woningbouw in de Stadsrand Oost. Aan de omschrijving wordt geen beeld verkregen dat het open en groene karakter behouden blijft. De argumenten die burgemeester en wethouders over hebben genomen ten aanzien van de Binnenhavenweg gelden ook voor het oostelijk deel van de Stadsrand (consistentie van beleid).	Lelystad is een unieke stad. Het groen, maar ook het water vormen de kernkwaliteiten van de stad. Lelystad is zich bewust van de waarde hiervan en wil die kernkwaliteiten respecteren en verder ontwikkelen. Met het Structuurplan wordt dan ook recht gedaan aan het unieke, historische karakter van Lelystad. Om de kwaliteit van de stad verder te verbeteren, is het noodzakelijk die kernkwaliteiten ook bij de ontwikkeling van de stad te betrekken. In de stadsranden zoekt Lelystad daarom eveneens naar locaties die zich verder in harmonie met de omgeving kunnen ontwikkelen. Eventuele bebouwing zal worden beperkt tot maximaal 10 woningen per bruto ha. van het gebied. Ten aanzien van de Binnenhavenweg is als resultaat van de inspraak geantwoord dat het een misverstand was te denken dat het bos gekapt zou worden. Om elk misverstand weg te nemen is de plankaart aangepast.
Boswet	Stichting Behoud Groenstructuur van Lelystad	Verzocht wordt in het Structuurplan een kaartje op te nemen waarop is aangegeven welke gebieden niet onder de boswet vallen (bebouwde kom inzake de boswet art. 1 lid 5)	In tegenstelling tot het gestelde in het verzoek wordt een kaart opgenomen, waarop is aangegeven welke gebieden wel onder de boswet vallen.
Boswet	Stichting Behoud Groenstructuur van Lelystad	Door de aanleg van Hanzelijn moet binnen de gemeente Lelystad ruim 27 ha. bos worden gecompenseerd. Het is wenselijk deze compensatie mee te nemen in het Structuurplan.	Er wordt door ProRail een fors aantal ha. bos gecompenseerd binnen de grenzen van de gemeente Lelystad. Deze compensatie is op de plankaart aangegeven in de zone ten oosten van de Oostvaardersplassen. Over het aantal te compenseren ha. in Lelystad wordt nog overleg gevoerd. Daarbij is het zeer waarschijnlijk dat in Lelystad ook compensatie plaatsvindt voor - een deel van - het teloor gaande bos in andere gemeenten.

Mobiliteit en bereikbaarheid			
Cases	Namen indieners zienswijzen	Samenvatting zienswijzen	Antwoorden
Vaarroute	Rijkswaterstaat (Ministerie van V&W)	Het uitgangspunt wordt gehanteerd dat de functionaliteit van de hoofdvaarweg Amsterdam-Lemmer ook op lange termijn niet wordt aangetast. Het op voorhand maken van een keuze om beroeps- en recreatievaart te scheiden is niet aan de orde. Voor verwachte conflicten als gevolg van voorgestane ontwikkelingen in de noordelijke spui kom en het vaargebied zou moeten worden verkend op welke wijze deze ruimtelijk kunnen worden gemitigeerd of gereduceerd.	Lelystad is eveneens van mening dat een hoofdvaarroute Amsterdam-Lemmer van wezenlijk belang is. Gezien allerlei voorgestane ontwikkelingen wil Lelystad de consequenties van de diverse mogelijkheden in beeld brengen. Splitsing in beroeps- en recreatievaart is daarbij een mogelijk element. Zie verder het antwoord bij Kustknoop-buitendijks bouwen.
N23/A23	Rijkswaterstaat (Ministerie van V&W)	Op grond van verkeersprognoses wordt de noodzaak van deze nieuwe verbinding niet onderschreven. De N302 over de Houtribdijk volstaat om huidige en toekomstige verkeersstromen af te wikkelen. Omdat de verbinding niet is opgenomen in het Meerjaren Investering Traject en naar verwachting ook niet in de Nota Mobiliteit, ligt actieve participatie van het ministerie (RDIJ) in de haalbaarheidsstudie niet voor de hand.	De gemeente ziet de situatie rond de N302 als een knelpunt. Onder meer door bezoek aan de kust (museumkwartier, Batavia) is de huidige ontsluiting niet toereikend. <i>“Niet alleen in de spits, maar ook in de daluren, ontstaan structurele dagelijkse knelpunten op het hoofdwegennet en onderliggend wegennet. De totale vertraging is in 2020 twee keer zo groot als in 2000”</i> . Dit citaat uit de Concept Nota Mobiliteit (17 mei 2004) is ook van toepassing op de N302. Het aantal files zal toenemen, en het aantal momenten waarop files optreden (dus ook buiten de spijstijden voor dagrecreatie). Bovendien is door het ministerie de beleidslijn ingezet om meer gebruik te maken van het onderliggend wegennet om het hoofdwegennet te ontlasten. Een oplossing voor het knelpunt N302 wordt beschouwd als een zaak van betreffende ministeries en betrokken provincies en gemeenten. De gemeente Lelystad wil deze partijen in de uitwerking op een nader te overleggen manier betrekken. Vandaar dat dit onderdeel ook als sleutelproject in het Structuurplan wordt aangeduid.

Idem	N. Dijkshoorn	Een zeer kostbare voorziening, waarvan de baten twijfelachtig zijn. Deze nieuwe verbinding betekent alleen een verbetering voor het wegverkeer naar/van A6 noord en Dronten.	Zie hiervoor.
Idem	Vereniging tot behoud van het IJsselmeer	De vormgeving van een brug mag de weidsheid van het IJsselmeer niet in betekenende mate aantasten. Een directe verbinding biedt kansen om de "Baai van Van Eesteren" in recreatief opzicht op te waarderen. Een herbezinning op de relatie stad en water kan ook inhouden dat de stad het water naar zich toetrekt in plaats van in het water bouwen (bijvoorbeeld Zuidvaardershaven Almere).	De gemeente is zich bewust van de recreatieve waarde van het IJsselmeer, het Markermeer en de baai van Van Eesteren. De kansen die zich in recreatief opzicht voordoen, moeten zo veel mogelijk worden benut. Vandaar dat ook de ontwikkeling van de kustknoop (toeristisch/recreatief) wordt voorgestaan. Bij de ontwikkeling van de buitendijkse wooneilanden dient rekening gehouden te worden met de recreatieve mogelijkheden. De strategie van het naar zich toetrekken van het water is ook overwogen en komt bijvoorbeeld tot uiting in het knooppunt Flevokust.
Idem	P. Neessen	De N23 dient met meer prioriteit te worden gerealiseerd. Belangrijk is om te kiezen voor een tunnel in het IJsselmeer en om de aanleg te combineren met de Hanzelijn.	De gemeente zet zich in om de doortrekking van de N23/A23 zo snel mogelijk te laten plaatsvinden. Hier is de medewerking van andere overheden voor nodig. Een tunnel kan voordelen bieden boven een brug. De voor- en nadelen en de kosten van beide opties zullen in beeld gebracht moeten worden.
Idem	DEKO Marine	Doortrekking van de N23/A23 mag niet leiden tot een vernauwing van het vaarwater. Door het drukke water en wegverkeer kan de verbinding alleen met een tunnel gemaakt worden.	Zie hiervoor.
Idem	Stichting Waterrecreatie IJsselmeer en Randmeren	Prijs wordt gesteld op betrokkenheid bij de aangekondigde haalbaarheidsstudie. De Stichting adviseert een tunnelverbinding. Deze zal gelet op de inspraakreactie van Rijkswaterstaat, verhaald moeten worden op de nieuwe wooneilanden achter de Houtribsluizen.	Zie hiervoor.
Idem	HISWA Vereniging	Wijst er met klem op bij de realisatie van de N23/A23 de aanleg van een tunnel te prefereren.	Zie hiervoor.

Idem	Watersportvereniging Lelystad	Door het drukke water- en wegverkeer kan de verbinding alleen met een tunnel worden gemaakt.	Zie hiervoor.
A6 Lelystad-Zuid	Rijkswaterstaat (Ministerie van V&W)	Terughoudend wordt omgegaan met nieuwe aansluitingen. Op basis van uitkomsten van het project "gebiedsgericht benutten", zal het ministerie een beslissing nemen over de aansluiting Lelystad-Zuid.	De gemeente begrijpt de terughoudendheid. Echter, met de aanleg van Lelystad-Zuid en de ontwikkeling van de Larserknoop (Vliegveld, Zuiderzeelijn) zal een extra aansluiting op de autosnelweg noodzakelijk zijn op basis van huidige verkeersprognoses.
Hanzelijn	Rijkswaterstaat (Ministerie van V&W)	In het ontwerp wordt ten aanzien van de ligging van de externe veiligheidscontouren nabij de toekomstige Hanzelijn aangegeven dat het meetpunt van de 30 meter zone in het hart van de twee middenspooren ligt. Dit is slechts ten dele juist. Ter hoogte van het station Lelystad Centrum (tussen km. 39,5 en km. 40,5) wordt de contour gemeten vanuit het hart van de twee middenspooren om de externe veiligheid van de gebruikers van de Botter 1590 te waarborgen. Voor het overige tracédeel van de Hanzelijn in de gemeente Lelystad geldt de as van de buitenste sporen als meetpunt.	Deze aanvulling wordt verwerkt in het Structuurplan.
Idem	P. Neessen	Er dient meer aandacht geschonken te worden aan geluidsoverlast ten gevolge van de Hanzelijn. Maatregelen doen afbreuk aan de visuele (groen)kwaliteit.	Het Structuurplan houdt rekening met de ontwikkeling van de Hanzelijn, in de zin van ruimtelijke reservering en ontwikkelingen nabij het spoor. Er zijn maatregelen nodig om geluidsoverlast langs het spoor te beperken. Deze hebben wel een visueel effect. Met name als gevolg hiervan wordt naar een optimalisering gezocht, waar de gemeente Lelystad uiteraard ook een rol in speelt, tussen het kwalitatieve en inhoudelijke aspect.

Hoofdwegen-structuur	P. Neessen	De dreven en de scheiding van langzaam en snelverkeer dienen behouden te blijven en te worden voortgezet. Er worden te weinig mogelijkheden vrijgehouden om een goede ring om de stad te realiseren.	De gemeente staat geen aanleg voor van een extra ring om de stad. De buitenring vervult de functie van het verdelen van het gemotoriseerd verkeer. Een extra ring zou afbreuk doen aan de groene inbedding van Lelystad (en uitlooptmogelijkheden). Bovendien kan op basis van de structuur in het Structuurplan de aanstaande groei van Lelystad worden opgevangen. Wat de scheiding van snelverkeer en langzaam verkeer betreft zijn overwegingen van doorstroming, veiligheid en bereikbaarheid aan de orde. Er wordt vastgehouden aan scheiding tussen langzaam en snelverkeer op het hoofdwegen-net. Alleen ter plaatse van de binnenring (Groene Carré) zal gelijkvloerse overstek komen, hetgeen in goede banen is te leiden door de geringe rij-snelheid van het autoverkeer.
Idem	P. Neessen	Bezorgdheid bestaat over de verkeersafwikkeling in de toekomst. De huidige visie is te beperkt.	De verkeersstructuur op hoofdlijnen zoals opgenomen in het Structuurplan (dus inclusief doortrekken N23/A23 en afslag Lelystad-Zuid) kan de te verwachten groei van Lelystad opvangen. Dat wil niet zeggen dat er in de toekomst op specifieke plekken geen maatregelen nodig zijn tegen geluidshinder of verkeersafwikkelingspunten. In het kader van het investeringsplan voor de hoofdwegenstructuur (10 jaar) wordt daarin voorzien.

Idem	P. Neessen	Waarom is geen visie opgenomen over de verbetering van de entree van de stad vanaf het noorden via de Zuigerplasdreef?	In de visie is gekozen voor de ontwikkeling van een aantal knooppunten (netwerkstad). Deze knopen staan voor uitwisseling van verkeer en vervoer. In de ontwikkeling van de knopen worden opstapplaatsen voor (hoogwaardig) openbaar vervoer meegenomen. Belangrijke entrees van de stad verlopen daarom via deze knopen (Kustknoop, Larserknoop). Het vormgeven van meer entrees en meer knopen is vooralsnog niet aan de orde, het draagvlak daarvoor is te beperkt. Ten behoeve van de bereikbaarheid van de stad zal aan de zuidzijde een nieuwe afslag vanaf de A6, mede voor het gebied Warande (Lelystad-Zuid) worden gerealiseerd. De Zuigerplasdreef zal een belangrijker functie krijgen als ontsluitingsweg voor de stad na de komst van de Hanzelijn en de verdere ontwikkeling van de Flevokust.
Groene Carré	N. Dijkshoorn	Een heroverweging van de Groene Carré volgens de oorspronkelijke plannen wordt toegejuicht. Resultaten dienen in het Structuurplan verwerkt te worden. Het is vreemd dat het gescheiden verkeerssysteem rond het drukke stadshart wordt opgeheven. Voorkomen moet worden dat het Groene Carré tot onveilige situaties leidt. Handhaving van de huidige Zuigerplasdreef met de bestaande tunnel bij het Laar en de brug bij de Arcus is dan ook noodzakelijk.	De centrumring (het Groene Carré) verwerkt vooral het bestemmingsverkeer voor het stadshart. Ter verbetering van de bereikbaarheid voor alle soorten van verkeer zal een gelijkvloerse oversteeksituatie ontstaan. Dat is in goede banen te leiden door o.a. de lage rijsnelheid van het autoverkeer. De tunnel bij het Laar blijft overigens in alle plannen gehandhaafd.

Hoogwaardige Openbaar vervoer verbinding (HOV)	Gedeputeerde Staten van Flevoland	Verzoek om de planologische reservering voor de HOV verbinding tussen Larserpoort/Vliegveld en Lelystad-Zuid nogmaals te bezien (over te nemen).	De gemeente wil eerst een verkenning uitvoeren naar de inrichting van de Larserknoop, alvorens de exacte situering van de (H)OV verbinding aan te geven. Een belangrijke vraag is of deze (H)OV verbinding langs de nieuwe afslag Lelystad-Zuid kan liggen of geënt is op het huidige knooppunt (Larserdreef/A6). Bij de ontwikkeling van Lelystad-Zuid is het, in termen van (H)OV, verbinden van Lelystad-Zuid met de Larserknoop en het Stadshart (en indirect de kustknoop) de inzet.
Zuiderzeelijn	Rijkswaterstaat (Ministerie van V&W)	De gemeentelijke voorkeur voor een tracé parallel aan de A6 wordt opvallend genoemd, omdat de gemeente bij het opstellen van het Programma van Eisen geen voorkeur heeft uitgesproken.	Als gevolg van voortschrijdend inzicht heeft Lelystad zich uitgesproken voor de reservering van de Zuiderzeelijn nabij de A6. De argumenten daarvoor zijn in de tekst van het Structuurplan opgenomen.
Idem	N. Dijkshoorn	De gemeente dient uit te gaan van een tracé op of langs de huidige Flevolijn met een stop in het bestaande station. Het is dan niet nodig het hele stedelijk ontwerp van Lelystad overhoop te halen en de aanleg van een HOV is dan ook niet nodig.	Bij uitvoering als magneet-zweefbaan ontstaat een vervoersmodaliteit die in combinatie met A6 en Vliegveld, unieke mogelijkheden voor Lelystad biedt en het vestigingsklimaat voor bedrijven enorm verbreed. Daarnaast is bij een ligging van een magneet-zweefbaan door de stad heen, de inbreuk in het bestaande stedelijke weefsel zeer groot. Indien de Zuiderzeelijn niet als magneet-zweefbaan of als hogesnelheidslijn (terugvaloptie) wordt uitgevoerd, wordt een ligging langs de huidige Flevolijn voorgestaan.
Idem	Gedeputeerde Staten van Flevoland	De provincie verzoekt ook het alternatief van bundeling met de Flevolijn uit te werken, in verband met de transportvorm van de Zuiderzeelijn.	Zie hiervoor.
Vliegveld Lelystad	N. Dijkshoorn	Het Structuurplan moet minder uitgaan van een groei van het vliegveld omdat de ontwikkelingen in de luchtvaart veel minder sterk zijn dan voorheen.	Het Structuurplan biedt een raamwerk voor de langere termijn. De luchtvaart zal hierbij verder toenemen, zoals ook geconstateerd in de onlangs verschenen Concept Nota Mobiliteit (17 mei 2004).

Idem	Miliegroep Lelystad	De luchthaven wordt nog niet omgebouwd tot regionale luchthaven. Onduidelijk is of de MER voor het PKB wel in orde is. De aanwijzing tot Regionale Luchthaven moet nog geschieden. Lelystad heeft nog de kans te ontkomen aan de geluidsbarrière die een Regionaal Vliegveld op die plek voor de stad zal betekenen.	In mei 2004 is de betreffende PKB in werking getreden. Op basis van dit besluit en nog te nemen besluiten (aanwijzing) kan de luchthaven uitgebouwd worden tot Business Airport. De geluidseffecten zijn berekend en hebben een rol gespeeld in het PKB-besluit. Het college steunt de ontwikkeling tot Business Airport.
Idem	Milieufederatie Flevoland	Een verdere groei van de luchthaven kan een ernstige bedreiging vormen van de kernkwaliteiten van Lelystad. Significante negatieve effecten op de natuurwaarden van de omliggende natuurgebieden zijn niet uit te sluiten. Onderzoek naar de effecten en toetsing aan de Vogel- en Habitatrichtlijn zal de basis moeten vormen voor eventuele groeimogelijkheden van de Luchthaven Lelystad.	Onderzoek in het kader van de natuurwetgeving is verricht in het kader van de PKB. Op basis van de PKB/MER kan de conclusie worden getrokken dat het woongenot van bewoners van Lelystad-Haven en Hollandse Hout voldoende gewaarborgd zal blijven. Aan de grenswaarden van het Besluit Luchtkwaliteit wordt ruimschoots voldaan.
Idem	J.C.F.Stoop	Mogelijk kan het luchtruim boven de bebouwde kom beschermd worden door een vliegverbod of beperkingen van vluchten tot vooraf bepaalde uren.	Door de situering van de banen en de aanvliegroutes blijven geluidszones (35 Ke, 47 Bkl) buiten de bebouwde kom.
Idem	Stichting Flevo-landschap	De Stichting is beducht voor de verplaatsing van de routes van het kleine en recreatieve vliegverkeer naar de oostzijde van de A6. Vluchtroutes lopen dan over het natuurpark heen.	De situering van vliegroutes is onder meer afhankelijk van geluidsbepalingen (zie PKB Business airport). De aanvliegroutes voor de verschillende vormen van vliegverkeer zullen door de luchthaven nauwkeurig worden bepaald.
Recreatief netwerk (fiets-, wandel-, ruiters- en aanspanningspaden)	J.C.F.Stoop, W.A. van der Post, A. Visser	De fietsroutes in Lelystad zijn erg goed, veilig en uniek. Daar kan meer reclame voor gemaakt worden. Mogelijk zijn met gekleurde paaltjes routes uit te zetten en kan vanaf centrale autoparkeerplekken toeristisch gefietst worden. Een betere bewegwijzering is gewenst alsmede een doorgang van de Groene Velden naar het Overijsselse Hout. Een fietspad langs de Torenvalkweg om de recreatief belangrijke gebieden veilig te kunnen bereiken, alsmede een fietstunnel onder de spoorlijnen nabij de Bronsweg moet worden vastgelegd.	De suggestie om mensen (van buiten) te attenderen op de goede fietsroutes in Lelystad wordt zeer gewaardeerd. De fietsroutes kunnen Lelystad promoten. De voorgestelde verbeteringen worden betrokken bij de verdere uitbouw van het fietsnetwerk. In hoofdstuk 4.5 onder "Langzaam Verkeer" zal dit als aandachtspunt worden opgenomen.

Idem	Stichting Flevolandse ruiterspaden i.o., Men ver. Flevoland	De ontwikkeling van een recreatief netwerk komt niet tot uitdrukking. Met de uitbreiding van Oostervaart-Oost (de Serpeling) is het bos gekapt en zijn de ruiterspaden verdwenen.	De ontwikkeling van het fietspadennetwerk wordt wel beschreven. De wandel- en ruiterspaden en aanspanningroutes zullen alsnog als aandachtspunt in hoofdstuk 4.5 onder "Langzaam Verkeer" worden opgenomen. Zie verder het antwoord dat u is gegeven bij de ecologische verbindingzones.
Idem	J.M. van Schaik, G.R. Klijnstra	De ruiters- en aanspanningroutes zijn in het geheel niet opgenomen.	Zie hiervoor.

Wooneilanden			
Cases	Namen indieners zienswijzen	Samenvatting zienswijzen	Antwoorden
Stedelijke vernieuwing	Ministerie van VROM	Er wordt van uitgegaan dat het naar boven bijstellen van de groeiambities geen belemmering zal zijn voor de maatregelen in het kader van de Stedelijke vernieuwing.	De maatregelen uit het Meerjaren OntwikkelingsProgramma Stedelijke Vernieuwing worden met kracht uitgevoerd. Groeiambities voor langere termijn belemmeren deze maatregelen niet.
Wooneiland 2 - Beukenhof	R.G. Jansen, F. Warners, P.J. Portegies, L. Spel, G. de Waal, L. Pelsler, H. Bruijn, J.P. van Franeker, A.J. Kolvoort, R.H. Roumimper, P. Smeenk	Verondersteld werd dat de "afrondding" reeds had plaatsgevonden. Het ontwerpstructuurplan is in strijd met het provinciaal Omgevingsplan. Een parkachtige invulling is gesuggereerd voor het volkstuinencomplex. Op initiatief van de afdeling stedelijk beheer is een ontwerp gemaakt voor een ecologische inrichting van de strook ten zuiden van de woningen. Benut het groen waar mensen zo graag in willen wonen. Omdat de Beukenhof en omgeving geen gedateerde of eenzijdige woningsamenstelling heeft, is van een kwalitatief doel van inbreiden geen sprake. Bewoners hebben een huis gekocht op basis van gemeentelijk beleid om het groen met rust te laten.	Door het op termijn vervallen van de functie volkstuinen (nu al deels vervallen) is deze plaats beschikbaar als zoeklocatie voor kleinschalige woningbouw. Zoals in het Structuurplan is beschreven, zal in dat geval de kwaliteit van de groenzone en van de ecologische verbinding gewaarborgd worden. De ontsluiting van het gebied moet daarbij goed worden onderzocht. De situering van het geplande bouwblok ten zuiden van de Beukenhof zal enigszins worden aangepast, in die zin dat het direct aan de woningen grenzende terrein onbebouwd blijft. De woningbouw wordt verplaatst naar de braakliggende strook ten zuiden van de bestaande waterloop en een deel van het mogelijk vrijkomende volkstuincomplex. De plankaart zal dienovereenkomstig worden gewijzigd.
Idem	Fam. Korver	Verbazing bestaat over de woningontwikkeling in plaats van het plan met parkachtige inrichting en paddenpoel. Inbreiden moet niet gebeuren. De bezwaren van de Beukenhof mogen toch net zo zwaar wegen als die van de Binnenhavenweg.	Zie hiervoor.
Idem	J.H. van de Kant	Onvoldoende is rekening gehouden met de genoemde bezwaren en argumenten.	Zie hiervoor.

<p>Wooneiland 5 - Parkhaven</p>	<p>A. Benschop, A. Slot, A. v. Bruggen, A.G.M. Arts-Segers, A.G.W. Hemminga, A.J. Huis, A.W. Bakboord, Albert Mulder, Alex de Lange, Andriessen, Arendshorst, B. Slot, B. Willems, B.A.. Vrind, B.G.M. Arts, Barnas, Ben Willems, Berkvens, Berndsen, Berndsen-Hulscher, Bert Hennephof, Bewoners van Parkhaven 105, Bewoners van Parkhaven 108, Bewoners van Parkhaven 141, C. Meirik, C. van Rijn, Chris Banlage, Claire Tolsma, D. Bakboord, D. Kemperman, D. van den Berg, D.C. Huis, D.O. Karst, de jong, Dennis Swaan, Dhr. Rahmanzadek, E. Bruyn, E. Slot, E.J. van Drent, Elske de Lange, F. Lutters, F. van Osch, F.E.A. Jaarsma, Florenca Mulder, G. Karst, G. Meijer, G. Schippers, G. v.d. Honing, G. van den Berg, G.F. Karst, G.W. Sterke, Gerda de Lange, Gerstmeijer, H. Dubbelink, H. Hoeboer, H. Meijer, H.A. van Bruggen, H.C. v. Lemmeren, H.K. Kloosterman, H.W. Meijer, Hageman, Hans Bergsma, Hartog, Henk Tolsma, J. Lutters, J. Seyger, J. v. Koningsveld, J. v/d Mijl, J. van der Hoek, J. Vreeswijk, J.A. de Haas, J.E. Tyrakis, J.J. Kok, J.R. Mulder, J.V.E. de Jong-Thomas, Joanne Zwueste, Jonker, Joyce Martens, K. Heymen, K. Seyger-Vesters, K.J. Kuijter, Klatter, Kok, Kok-de Groot, L. Veenhuizen. L. Wollersheim, L.C. Hoeboer, L.S. Roos, M. Bos, M. Cobussen, M. de Jonge, M. Hakbijl, M. Hellingman, M. Kemperman, M. Keultjes, M. Meerts, M. Mulder, M. van den Berg, M. Vuijst, M.A. Deutekom, M.H. van der Sluis, M.J. Gelderloos, M.M.T.J. Mulders-Frijters, Marcel Karst, Marcel Uijer, Maxime Baars, Mondada, Monique Bergsma, Mw. Steenman, Mw. v. Osch, N. Karst-Duif, N. van Nes-van Zelm, Nagel, P. Gelderloos, P. Hakbijl, P. Meirik, P. Veenhui-</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Er is destijds vrij uitzicht beloofd. • Er treedt horizonvervuiling op. • Er zal milieuvervuiling optreden in vrijwel stilstand water. • Er ontstaan problemen voor watersport en beroepsvisserij. • Er bestaan zorgen voor het leefgebied van vogels. • Er kunnen gevaarlijke situaties ontstaan vanwege vervoer van gevaarlijke stoffen. • Bebouwing kan waterpeilverhoging teweeg brengen. • Nog meer parkeeroverlast is niet gewenst. • Het gebruik van eigen ligplaatsen wordt beperkt. • De verkeers- en geluidshinder zullen verergeren. <p>Bebouwing bij de Bataviahaven biedt meer mogelijkheden. Wellicht dat het kleine strandje naast de Marinahaven nog mogelijkheden biedt.</p>	<p>Zie antwoord bij Kustknoop-buitendijks bouwen, Ministerie van LNV.</p>
-------------------------------------	---	--	---

	<p>zen, P. Verhoeven, P.J. Veenhuizen, P.J. M. Botter, P.P. Schepers, P.Th.M. Ehlert, R. Benschop, R. Brouwer, R. Heymen, R. Heymen, R. Kemperman, R. Marijs, R. Tardijn, R. v.d. Hoek, R. Weijers, R.G. van Osch, R.M. Yuan, S. Altena, S. Bruyn, S. Dijkgraaf, S. Dubbelink, S. Fluit, S. Kemperman, S.D. v. Koningsveld, S.L. Sekewael, Siebelink, Steenman, T. de Haas-Tukker, T. Lansink, T. Rotgers, T. van Nes, T.A. Fluit, T.F. Reinders, v.d. Berg/Cools, van der Mijl-van der Veer, Vera Meijer, W. Hansen, W. Kok, W. Tardijn, W.T.F. de Jong, Y. Kemperman, Yuan, L.J. Roos</p>		
--	---	--	--

Idem	B.G.M. Arts, A.G.M. Arts-Segers	<p>Bij aankoop van het huis, voorjaar 2002 verzekerde de afdeling Stadsontwikkeling dat er geen plannen voor bebouwing bestonden in en rond het IJsselmeer. Deze hadden wel bestaan, maar Rijkswaterstaat zou hier nimmer toestemming voor geven. Na de verrassing van een strand, is nu een plan als dit uit de hoge hoed getoverd. De gemeente gaat met grote willekeur om met toezeggingen en informatie. Bezwaar bestaat niet alleen tegen de plannen, maar ook tegen de houding van de gemeente.</p>	<p>Zie hiervoor.</p> <p>In de zomer van 1996 is door de gemeenteraad het Masterplan Versnelde Groei vastgesteld. Hierin is vastgelegd dat de kust een belangrijke drager vormt voor de ontwikkeling van Lelystad. De ontwikkeling van de kust moest o.a. leiden tot het aantrekken van niet-Lelystedelingen uit de bovenmodale inkomensgroepen en tot een versterking van de toeristisch-recreatieve ontwikkeling.</p> <p>In oktober 1997 is de rapportage verschenen van de Lelystad-tafel, onder coördinatie van de minister van VROM en onder voorzitterschap van mr. G. Ph. Brokx. 5 ministeries, de provincie Flevoland en de gemeente Lelystad waren daarin vertegenwoordigd.</p> <p>Naast vele andere zaken wordt in het rapport van de Lelystad-tafel gewezen op het belang de stad meer bij het water te betrekken: aanleg van havens, attracties aan en in het water, horeca, culturele voorzieningen en woningbouw. Op termijn kon ook worden gedacht aan de aanleg van bewoonde eilanden e.d. Deze ontwikkelingen zouden niet moeten worden geblokkeerd door technische beleidskeuzen. De gemeente Lelystad zou - in overleg met het ministerie van Verkeer en Waterstaat - de ruimte moeten krijgen om met creatieve, onconventionele oplossingen te komen, zonder dat uiteraard de veiligheid in het gedrang mag komen.</p>
------	---------------------------------	---	---

<p>Wooneiland 11 - Meerdijk- haven</p>	<p>Ministerie van LNV</p>	<p>Bezwaar bestaat tegen buiten- dijkse woonbebouwing zolang er geen duidelijkheid is voor de gevolgen van de speciale be- schermingszone (SBZ) ter plaatse.</p>	<p>Om de significantie van de ef- fecten te bepalen, is in het ka- der van de bestemmingsplan- procedure Meerdijkhaven ge- keken naar de mogelijke ge- volgen van de effecten van in- grepen voor de omvang van de biogeografische populatie. Ad- viesbureau Oranjewoud komt in aanvulling op het MER Meerdijkhaven, op basis van concrete gegevens over ver- storingafstanden, een aanvul- lende beschrijving van de ver- schillende verstorende aspek- ten en door rekening te hou- den met specifieke informatie over de omvang en situering van het te realiseren project, tot de conclusie dat er geen significante effecten te ver- wachten zijn voor de Nonne- tjes in de speciale bescher- mingszone Markermeer.</p>
--	---------------------------	--	--

Knooppunten			
Cases	Namen indieners zienswijzen	Samenvatting zienswijzen	Antwoorden
Stadshart	P. Neessen	Een stadshart suggereert warmte en welzijn. Waaruit blijkt dit in het ontwerpstructuurplan?	Het Structuurplan volgt het Masterplan Stadshart. De ingrepen uit dit Masterplan pogen het stadshart tot een aantrekkelijker verblijfsgebied te maken zodat het daadwerkelijk aan de functie van stadshart kan voldoen.
Flevokust - multimodale overslag	Th. Dam	Lelystad kan wat betreft spoorvervoer geen internationale rol van betekenis spelen. Het is niet te verwachten dat er genoeg markt is voor overslag en wijziging van vervoersmodaliteit. In overweging wordt gegeven om ter versterking van de recreatie de locatie Flevokust te reserveren voor toerisme en recreatie en ter versterking van de bedrijvenlocaties logistiek en distributie te situeren bij één van de afslagen van de A6.	Deze suggestie wordt gewaardeerd. Om de haalbaarheid van een multimodaal overslagcentrum in beeld te krijgen zal een verkenning worden uitgevoerd. Dan zal blijken of Lelystad een rol van betekenis kan spelen in het spoorvervoer.
Idem	P. Neessen	Het knooppunt A6, N23 en Hanzelijn is belangrijker dan nu omschreven.	De kansen voor het knooppunt moeten worden gezien in relatie tot de ontwikkeling van Flevokust. Nader onderzoek moet uitwijzen of een ontwikkeling naar een logistiek (multimodaal) knooppunt kansrijk is. Als het gaat om een knooppunt op regionaal/(inter)nationaal niveau dan zal in eerste instantie de Larserknoop in beeld zijn vanwege het verzorgingsgebied van een Zuiderzeelijn en de Business Airport. Ook op dit knooppunt zijn nationale en regionale autowegverbindingen.
Idem	J.M. van Schaik en G.R. Klijnsstra	Onduidelijk is het Structuurplan over de ontwikkeling van de Flevokust. Wordt het ontwikkeld als bedrijventerrein, of komt het accent te liggen op recreatie en toerisme. Een scenario waarbij Flevokust zich ontwikkelt als bedrijventerrein zal op de woonsituatie en de natuur enorme impact hebben.	Zie antwoorden hiervoor bij Dam en Neessen.

Idem	Bewonersvereniging Golfpark	Op het knooppunt Hanzelijn, Zuiderzeelijn en A6 Lelystad-Noord snijden de meeste verkeersstromen elkaar. Omdat kwantitatieve gegevens ontbreken wordt er aangedrongen geen keuze te maken voor een knooppunt ergens langs de A6 zonder een studie te doen naar de te verwachten verkeersstromen.	In het Structuurplan wordt deze knoop ook aangeduid als een potentiële toekomstige ontwikkeling. Onder andere nadere studies naar verkeersstromen en vervoerssoorten zullen duidelijk maken of een dergelijke ontwikkeling hier gestalte kan krijgen. Het Structuurplan geeft in dat opzicht een ontwikkelingsrichting aan.
------	-----------------------------	--	---

<p>Kustknoop - buitendijks bouwen</p>	<p>Ministerie van LNV</p>	<p>Wooneilanden gaan veel verder dan het ontwikkelen van een waterfront en zijn niet in overeenstemming met het rijksbeleid voor de grote wateren.</p>	<p>Op 10 februari 2005 heeft de gemeenteraad op voorstel van de indieners van het Burgerinitiatief Visievorming Baai van Eesteren besloten in deze baai een zoekgebied op te nemen, zoals aangegeven op de bij dit besluit als bijlage opgenomen kaart.</p> <p>In dit gebied wordt gezocht naar een aantal functies zoals vaargebied, natuur, recreatie, verkeersafwikkeling, werk en woningbouw.</p> <p>In een werkgroep visievorming Baai van Eesteren wordt uitgewerkt wat waar precies gaat plaatsvinden in het zoekgebied.</p> <p>De initiatiefnemers van het burgerinitiatief, bewoners en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitwerking van de visievorming over de Baai van Eesteren.</p> <p>De veiligheid van Parkhaven mag door de planvorming op geen enkele wijze verslechteren.</p> <p>Het aantal buitendijkse woningen dat in de planperiode wordt gerealiseerd, zal afhankelijk zijn van onderzoek.</p> <p>Voor woningbouwprojecten met grondgebonden woningen en beperkte gestapelde bouw worden diverse locaties onderzocht, waarbij op voorhand niet is uitgesloten dat voor elk van de te onderzoeken locaties woningbouw niet de meest gewenste bestemming is en handhaving van de huidige bestemming voor elk van die locaties een serieuze optie is.</p> <p>Evenmin is op voorhand uitgesloten dat uiteindelijk na zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen op enige locatie tussen Flevo Marina en Parkhaven uiteindelijk woningbouw een meer gewenste bestemming is dan handhaving van de huidige bestemming, één en ander naar bevindingen van het onderzoek.</p> <p>De plankaart en de tekst van het Structuurplan zullen in bovenvermelde zin worden aangepast.</p>
---	---------------------------	--	--

Idem	Rijkswaterstaat (Ministerie van V&W)	De Integrale Visie IJsselmeergebied (IVIJ) voorziet niet op hoofdlijnen in de ontwikkelingen. Het IVIJ en de PKB deel III van de Nota Ruimte bieden ruimte om in het gebied tussen Houtribdijk en de Hollandse Brug "net over de rand" een gezicht vanaf het water te ontwikkelen. De ontwikkelingsruimte in het Markermeer wordt gegeven nu de keuze is gemaakt om de ruimtelijke reservering voor de Markerwaard te laten vervallen. In de kustzone kunnen stedelijke ontwikkelingen in combinatie met investeringen in natuur en waterrecreatie plaatsvinden. Voor de IJsselmeerkust is deze ruimte niet zonder meer beschikbaar.	Zie hiervoor.
Idem	Rijkswaterstaat (Ministerie van V&W)	Voor buitendijkse ontwikkelingen geldt dat deze voldoende mogelijkheid moeten open laten voor toekomstige peilverhoging en dijkversterkingen (veiligheidsnorm 1:4000, meerpeilstijging van 1 meter).	Zie hiervoor.
Idem	Rijkswaterstaat (Ministerie van V&W)	Vermindering van het waterbergend vermogen moet worden gecompenseerd. Van een compenserende werking van een nieuw havenbekken is alleen sprake als de haven in open verbinding staat met het IJsselmeer.	Zie hiervoor.
Idem	Rijkswaterstaat (Ministerie van V&W)	Eén van de geprojecteerde wooneilanden ligt deels in de noordelijke spuikom van de spuisluisen. Hierdoor wordt het functioneren van de spuisluisen mogelijk negatief beïnvloed.	Zie hiervoor.

Idem	Reinier Kalmijn	De kustlijn is reeds sterk ontwikkeld en doet qua lengte niet onder voor andere steden. Meer woningen voegt niets toe aan de bestaande aantrekkingskracht.	Zie hiervoor.
Idem	Reinier Kalmijn	De bewoners van Parkhaven is vrij uitzicht beloofd.	Zie hiervoor.
Idem	Coöperatieve Producenten organisatie Nederlandse Vis-sersbond IJsselmeer U.A.	De voorgenomen activiteiten vormen een belemmering voor de beroepsvisserij.	Zie hiervoor.
Idem	DEKO Marine	De voorgestelde bebouwing beperkt de gebruiksmogelijkheden van het vaarwater op een niet aanvaardbare wijze. Iedere vernauwing verhoogt het toch al hoge ongevalrisico.	Zie hiervoor.
Idem	Heer en mevr. Vlaardingerbroek	<ul style="list-style-type: none"> • Er is destijds vrij uitzicht beloofd. • Er treedt horizonvervuiling op. • Er zal milieuvervuiling optreden in vrijwel stilstaand water. • Er ontstaan problemen voor watersport en beroepsvisserij. • Er bestaan zorgen voor het leefgebied van vogels. • Er kunnen gevaarlijke situaties ontstaan vanwege vervoer van gevaarlijke stoffen. • Bebouwing kan waterpeilverhoging teweeg brengen. • Nog meer parkeeroverlast is niet gewenst. • Het gebruik van eigen ligplaatsen wordt beperkt. • De verkeers- en geluidshinder zal verergeren. 	Zie hiervoor.
Idem	P. Neessen	Buitendijks bouwen dient als speerpunt afgevoerd te worden: de onderbouwning is zwak, het project is te duur en te risicovol.	Zie hiervoor.

Idem	Belangenvereniging Kopers en Bewoners Flevo Golf Resort	Bezwaar bestaat tegen buitendijkse bebouwing vanwege verkeersproblemen, geluids-overlast en luchtverontreiniging. Daarnaast horizonvervuiling. De vrees bestaat dat omvang van investeringen ten koste gaan van het ontwerp en de kwaliteit (zoals in Saer-dam). Ook uitbreiding Batavia-haven en ontwikkelingen in Zuigerplasbos grijpen in op leefklimaat Flevo Golf Resort. De doortrekking van de N23 is toekomstmuziek. Woningbouw aan de kust leidt tot verstoring en/of terugdringen van water-vogels. Ontwikkelingen in het Zuigerplasbos tasten de faunastand aan. Behoud van het bos is essentieel voor de leefomgeving.	Zie hiervoor. De mogelijke ontwikkelingen voor recreatief gebruik van het Zuigerplasbos zijn zodanig gekozen dat er ruimte komt voor intensivering tegenover plaatsen die rust krijgen/houden. Dit komt zowel de flora als de fauna ten goede.
Idem	J.M. Blankestijn	Bezwaar bestaat tegen buitendijkse bebouwing. Ook uitbreiding Bataviyahaven en ontwikkelingen in Zuigerplasbos grijpen in op leefklimaat Flevo Golf Resort. De doortrekking van de N23 is toekomstmuziek. Woningbouw aan de kust leidt tot verstoring en/of terugdringen van watervogels. Ontwikkelingen in het Zuigerplasbos tasten de faunastand aan. Behoud van het bos is essentieel voor de leefomgeving.	Zie hiervoor.
Idem	J.M. Kummer-Blankestijn	De buitendijkse bebouwing belemmert het vrije uitzicht volledig. De verkeersoverlast op de Houtribweg zal toenemen. Er zou nooit voor het huis gebouwd gaan worden. Het Zuigerplasbos waar veel mensen van genieten, mag geen plaats maken voor recreatiedoeleinden.	Zie hiervoor.

Idem	Vereniging tot behoud van het IJsselmeer	Hoewel in de Integrale Visie IJsselmeergebied een paar open einden aanwezig zijn, is buitendijkse bouw zoals in het ontwerpstructuurplan voorgesteld, niet mogelijk. Op grond van de Vogelrichtlijn is buitendijs bouwen onmogelijk. Er zijn geen maatschappelijke belangen die afwijking mogelijk maken: gebrek aan bouwgrond kan geen argument zijn gezien de open ruimte waarover de gemeente beschikt.	Zie hiervoor het antwoord bij het Ministerie van LNV.
Idem	Vereniging tot behoud van het IJsselmeer	Het IJsselmeer zal een grotere rol ter zake van waterberging krijgen.	Zie hiervoor het antwoord bij het Ministerie van LNV.
Idem	Milieugroep Lelystad	Staat men nog met beide benen op de grond met de investeringen voor een woonwijk, een nieuw sluiscomplex en liefst een tunnel in de A23 naar Alkmaar? Om milieuredenen (EHS, Vogelrichtlijn, trekroutes) mag niet in het water gebouwd worden.	Zie hiervoor het antwoord bij het Ministerie van LNV.
Idem	Milieufederatie Flevoland	De plannen voor buitendijkse bebouwing staan haaks op de erkenning van het Markermeer en IJsselmeer als waardevolle gebieden (blz. 130 ontwerp). De beschutting van de baai van Van Eesteren is zeer belangrijk voor het overwinteren van watervogels. Op basis van de Vogelrichtlijn geldt een Speciale Beschermingszone. In 2002 is deze zone nog uitgebreid nabij de Houtribsluizen (dijkjes en eilanden in een wiertje). Er zijn ook mogelijkheden om juist binnendijs watergebonden woonmilieus te creëren (Bataviahaven).	Zie hiervoor het antwoord bij het Ministerie van LNV.
Idem	Bewonersvereniging Golfpark	Gevreesd wordt dat de weginfrastructuur de woningbouwontwikkeling niet aankan (verkeerscirculatie, rotonde Batavia Stad, situatie voor en na doortrekken A23).	Een verkeerscirculatie onderzoek zal zeker deel uitmaken van het sleutelproject "visievorming kust".
Idem	Unigolf Groep b.v.	Men blijft graag op de hoogte van ontwikkelingen binnen de gemeente.	Communicatie hierover zal plaatsvinden in de verdere procedure van het Structuurplan. Gemeentelijke bekendmakingen zijn ook altijd opgenomen in de gemeentepagina's in het Stadsbulletin, dat maandelijks verschijnt.

Idem	Stichting Waterrecreatie IJsselmeer en Randmeren	<p>Een noodzaak voor het bouwen van woningen in het water zal moeten worden aangetoond. Gelet op de diepgang ter plaatse en de vele eisen die aan woningen worden gesteld, zal dit resulteren in een flinke ruimtelijke ingreep, hoogbouw en een hoge woningdichtheid. De veiligheid en het open water moet niet worden opgeofferd voor het ontwikkelen van een waterfront.</p> <p>Het vervallen van de huidige Houtribsluizen heeft grote consequenties voor de kwaliteit van Lelystad als stad aan het water. Bovendien zal de recreatievaart om moeten varen door de nieuwe sluizen.</p> <p>De bouw in de Speciale Beschermingszone zal gecompenseerd moeten worden. Betwijfeld wordt of dit met een ontwikkeling van moeras met natte graslanden kan.</p>	Zie hiervoor het antwoord bij het Ministerie van LNV.
Idem	HISWA Vereniging	Geen woningbouw op plaatsen waar de jachthavens zijn en de watersporter zich bevindt en verplaatst.	Zie hiervoor het antwoord bij het Ministerie van LNV.
Idem	Watersportvereniging Lelystad	De voorgestelde bebouwing beperkt de gebruiksmogelijkheden van het vaarwater op een voor de vereniging niet aanvaardbare wijze. Tevens verhoogt iedere vernauwing van het vaarwater het toch al hoge ongevalrisico en is daarom onaanvaardbaar.	Zie hiervoor het antwoord bij het Ministerie van LNV.

Idem	R.B.R. Hennephof, M.H. Luesken	<p>Het volbouwen van de kom tussen Parkhaven en Flevo Marina staat haaks op de belangen van de bewoners: het bezwaar geldt des te meer. Met deze ontwikkeling wordt geweld gedaan aan hetgeen in het Omgevingsplan en het informatieblad staat en aan uitspraken van de stedenbouwkundige van de gemeente in 2002.</p> <p>De grootschalige buitendijkse bouw is in strijd met het kabinetsbesluit van 18 januari 2002 (Integrale Visie IJsselmeergebied).</p> <p>Het is van internationaal belang om dit ecosysteem in bestaande vorm te behouden. De Europese Vogelrichtlijn, de Europese Kaderrichtlijn Water en de Natuurbeschermingswet wijzen speciaal op de kernkwaliteiten.</p>	Zie hiervoor het antwoord bij het Ministerie van LNV.
Idem	R.B.R. Hennephof, M.H. Luesken	Essentieel is om activiteiten rond de kustknoop geconcentreerd bij elkaar te houden en niet de ambitie te hebben de gehele kuststrook vanaf Lelystad-Haven tot aan de Flevo Marina aan te willen pakken.	Zie hiervoor het antwoord bij het Ministerie van LNV.
Idem	Ministerie van VROM	Bij de ontwikkeling van mogelijke woningbouw dient rekening gehouden te worden met het "nee, tenzij" regime in de Nota Ruimte.	Zie hiervoor het antwoord bij het Ministerie van LNV.
Verplaatsen sluiscomplex	HISWA Vereniging	<p>Het verplaatsen van het sluiscomplex is een (te) kostbare zaak en leidt tot voor de exploitanten van de jachthavens en voor Lelystad negatieve effecten. Een mooie boulevard zou voor een meerwaarde moeten zorgen.</p> <p>Het moet voor de watersportindustrie aantrekkelijk blijven zich in Lelystad te vestigen.</p>	Zie hiervoor het antwoord bij het Ministerie van LNV.

Stadsranden			
Cases	Namen indieners zienswijzen	Samenvatting zienswijzen	Antwoorden
Stadsrand - Oost	Stichting De Groene Oostrand, W.A. van der Post, A. Visser	<p>Er wordt niet inhoudelijk gereageerd op de inspraak. Er bestaat tegenstelling met de Nota van Uitgangspunten.</p> <p>De kwaliteit van de Oostrand wordt onderbelicht (vanaf pag. 137). De identiteit wordt opgehangen aan de A6 i.p.v. de 'zachte' kernkwaliteiten. In noordzuid richting is sprake van een afwisseling in landschap. De afwisseling is juist zo aantrekkelijk. De zgn. landbouwkavel vervult een spilfunctie in de beleving van de open ruimte en dient van woningbouw gevrijwaard te worden. Vanaf de A6 is dit de enige plek waarin de autorijder met de open ruimte van Lelystad geconfronteerd wordt. Een "groeneveldachtige bebouwing" is wel de slechtste optie.</p>	<p>In het Structuurplan wordt de groene Oostrand wel degelijk gezien als kwaliteit, met name in de zin van groen netwerk, ecologische betekenis en recreatief uitloopgebied nabij de stad. Eventuele bebouwing dient geen afbreuk te doen aan deze kwaliteiten. Met een beperkt woningbouwprogramma van een specifieke typologie is dat mogelijk.</p> <p>Zie ook antwoord bij "Inbreiden in groen" aan J.J.P. Scheek.</p>

Buitengebied			
Cases	Namen indieners zienswijzen	Samenvatting zienswijzen	Antwoorden
Natuurpark	Stichting Flevo-landschap	Gevraagd wordt om in het Structuurplan ruimte te bieden aan overnachtingsmogelijkheden in het Natuurpark, naast de bestaande overnachtingsmogelijkheden in de prehistorische nederzetting. Gedacht wordt aan lodge-achtige accommodaties in aansluiting op de sfeer van het park en de prehistorische nederzetting, bijvoorbeeld aan een van de kavels langs de Meerkoetenweg.	Op de plankaart van het Structuurplan is op de desbetreffende plek ruimte aangegeven voor recreatief gebruik inclusief enige bebouwingmogelijkheden.
Milieuvriendelijk agrarisch centrum	Willem en Joke Kips, Peter en Truus Neesen	Een duidelijke visie omtrent het gebied moet nog ontwikkeld worden. Het aanbod wordt herhaald om gedurende deze inspraakprocedure van gedachten te wisselen en een bijdrage te leveren aan de beeldvorming over de toekomst van het gebied.	Het college ziet vooralsnog geen initiërende rol voor zich weggelegd in verband met huidig gebruik, eigendomssituatie en belang van het gebied voor de ontwikkeling van Lelystad. Desalniettemin zal de gemeente ingaan op het aanbod voor een gedachtewisseling.
Agrarisch landbouwgebied	B.H.G. Levers	De landbouw wordt beperkt op de natuurgewichtenkaart (actueel habitat, potentieel habitat) en op plankaart in "zoekgebied ecologische verbinding" en "stapstenen langs ecologische verbinding". Het is beter de stad naar de natuur te laten gaan.	Een ecologische verbinding en de zogenaamde stapstenen kunnen verschillende invullingen hebben. De ecologische verbinding is volgend op de agrarische functie. De bedrijfsvoering wordt niet in gevaar gebracht.
Idem	B.H.G. Levers	Met natuur- en wateringrepen zal het peil verhoogd worden. Dit betekent kwantitatief en kwalitatief lagere opbrengsten. Aangegeven is dat natuurontwikkeling risico's voor de ontwikkeling van de stad kan opleveren. Het gevoel wordt verkregen dat de risico's op het agrarisch gebied worden afgewenteld.	Zie hiervoor.
Idem	B.H.G. Levers	Erg grote problemen bestaan met de ecologische verbindingzone (tussen kavel D17 en D18). Dit betreft versnippering van landbouwgebied. Bovendien geeft zo'n zone veel overlast (aanwaaien onkruidzaad). Voor het zoekgebied ecologische verbinding op kavel D24 en de aanleg stapsteen (tussen D17 en D18) geldt hetzelfde.	Zie hiervoor.

Idem	B.H.G. Levers	De strook van 100 meter langs de Lage Knartocht (potentieel habitat) is in strijd met de afspraken in het voortraject (provincie, heemraadschap, bijgevoegd). Dat geldt ook voor willekeurige blok van 400 bij 250 meter op kavel D17 en D18.	Deze ecologische verbindingen zijn gebaseerd op de provinciale ecologische zones. Invulling en bepaling van maatvoering zal in nader overleg met betrokkenen worden bezien.
Idem	P. Neessen	De ecologische corridor in het verlengde van de Wortmantocht mag geen beperkingen tot gevolg hebben voor de agrarische bedrijfsvoering. De huidige situatie en functie is meer dan voldoende. Eerst zullen andere alternatieven moeten worden onderzocht. De aangegeven ecologische corridor Binnenhavenweg/Zuigerplasdreef dient geheel te verdwijnen. Het levert teveel economische schade op, de noodzaak is niet onderbouwd en het effect is gering.	Zie hiervoor. Deze geschetste verbinding is reeds in aanzet aanwezig. Verdere versterking daarvan zal in overleg met eigenaren en betrokkenen worden besproken.
Kennisinstu- ten	Gedeputeerde Staten van Flevoland	Gepleit wordt voor een gebiedsaanduiding die aangeeft dat er nog nader studie volgt, waarin eventuele extra bouw-mogelijkheden nog zullen worden bezien.	De wijze van aanduiding op de kaart dient als indicatief te worden gezien. In een vervolgt traject zal in samenwerking met de provincie en andere partijen tot meer concrete invulling gekomen moeten worden.

De groei van de stad			
Cases	Namen indieners zienswijzen	Samenvatting zienswijzen	Antwoorden
Meer woningen	Reinier Kalmijn	De noodzaak van meer woningen wordt niet onderschreven.	<p>In de diverse debatten is de groei van Lelystad aan de orde. Met name gedurende het traject Masterplan Versnelde Groei is de discussie uitputtend gevoerd. Het raamwerk van het Structuurplan biedt ruimte voor een groei tot 2030. Het huidige aantal inwoners is 70.000. Uitgangspunt voor de groei is om volwaardig te kunnen functioneren bij een omvang van 80.000 inwoners. Dit Structuurplan spreekt de verwachting uit dat in 2015 de 80.000 inwoners zullen zijn bereikt. De bijzondere positie maakt versnelde groei noodzakelijk, maar Lelystad kan zich daarbij niet permitteren om de sociaal-economische positie uit het oog te verliezen. Aan de versnelde groei liggen immers kwalitatieve doelstellingen ten grondslag. Desgewenst beschikt Lelystad over de ruimte en is Lelystad daarna bereid om door te groeien naar een stad met 100.000 tot 120.000 inwoners. Daaraan stelt Lelystad wel een aantal voorwaarden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De groei moet ten dienste staan van de positie van Lelystad als hoofdstad van de provincie Flevoland en als bestuurlijk centrum in het IJsselmeergebied; • De groei moet ten dienste staan van de ontwikkeling, ondersteuning of uitbouw van de kwalitatieve en kwantitatieve voorzieningen van de stad; • De woon- en werkmilieus geven een kwalitatieve impuls aan de sociaal-economische positie van de stad; • De groei van de stad vindt evenwichtig plaats; met respect voor de omgeving en met het oog voor de effecten. <p>De horizon van het Structuurplan betreft in eerste instantie het jaar 2015. Vanwege de</p>

			wens om ook zicht te hebben op het functioneren van het ruimtelijk raamwerk op langere termijn wordt een doorkijk voor 2030 gegeven. Uiteraard zal mogelijke verdere (versnelde) groei afhankelijk zijn van de vraag naar woonruimte. Deze vraag wordt overigens in de Nota Ruimte voorzien.
Groei Lelystad	Vereniging tot behoud van het IJsselmeer	De vraag is waar de toekomstige bewoners na 2015 vandaan komen, in verband met vergrijzing en teruggang van het aantal inwoners in Nederland. Worden de investeringen in grond en infrastructuur ooit terugverdiend? De resterende open ruimte wordt daarvoor wel aangetast. Samen met de andere Flevolandse gemeenten zou de ontwikkeling van werkgelegenheid centraal moeten staan om slaapsteden met een onbeheersbare pendel te voorkomen.	Zie hiervoor.
Idem	Bewonersvereniging Golfpark	Er bestaat een verminderd beeld van de meest gewenste toekomstige ontwikkeling omdat geen goed beeld van de bevolkingsopbouw en welvaartsontwikkeling bestaat en omdat weinig pogingen zijn gedaan om de kwantiteit van ontwikkelingen in beeld te krijgen.	Er bestaat een goed inzicht in de bevolkingsopbouw van Lelystad (inclusief opleidingsniveau en inkomenspeil). Zie hiervoor de woonverkenningen en de bevolkingsmonitor. Het Structuurplan veronderstelt wat betreft de ontwikkeling van de kust een groeiende betekenis van Lelystad als het gaat om recreatie en toerisme en veronderstelt dat Lelystad nieuwe bevolkingsgroepen aan zich weet te binden (diversificatie bevolkingssamenstelling).
Idem	Gedeputeerde Staten van Flevoland	De provincie verzoekt de groei boven de 80.000 inwoners in te brengen bij de algehele herziening van het Omgevingsplan Flevoland.	De gemeente zal de diverse overwegingen en keuzes in het structuurplan zeker inbrengen bij de herziening van het Omgevingsplan.
Idem	R.B.R. Hennephof, M.H. Luesken	In de wijzigingen van 13 april 2004 is plotsklaps sprake van een versnelde groei naar 100.000 - 120.000 inwoners. Dit is 20.000 meer en 15 jaar eerder.	Zie antwoord hiervoor bij Reinier Kalmijn.

Afstemming Almere	Vereniging tot behoud van het IJsselmeer	Overleg met de gemeente Almere over afstemming van woningbouwproductie en werkgelegenheid lijkt een beter begaanbare weg dan het elkaar wat inwoneraantal betreft te gaan beconcurreren.	Het college beoogt niet te concurreren met Almere wat betreft inwoneraantal. Lelystad is geen Almere. Woonmilieus in Lelystad verschillen op diverse kenmerken van woonmilieus in Almere. Lelystad moet juist die kwaliteiten benutten die in Almere minder aan de orde zijn.
Idem	Ministerie van VROM	Graag verneemt men de visie over het actief afstemmen van werklocaties en woningaanbod tussen Almere en Lelystad.	Bij de afstemming van werklocaties en woningaanbod staat de groei van Almere centraal. De ontwikkeling van de Randstad is in eerste instantie een zaak voor de binnen dit gebied gelegen provincies en (samenwerkende) gemeenten. Daarbij wil Lelystad graag samenwerken met rijk, provincie, Almere en omliggende gemeenten. Lelystad verwacht daarbij dat ook de provincie Flevoland haar rol als intermediair invult en dat de stad Almere eveneens haar wil toont tot constructieve samenwerking met de regio op het gebied van afstemming van werklocaties en woningaanbod.

Uitvoeringsstrategie			
Cases	Namen indieners zienswijzen	Samenvatting zienswijzen	Antwoorden
Uitvoering	B.H.G. Levers	Lelystad heeft nauwelijks geld voor onderhoud van groenstroken langs wegen in het buitengebied. Hoe financiert Lelystad de aanleg en het onderhoud van veel grotere stroken?	In het Kwaliteitsstructuurplan, vastgesteld in 2003, wordt voor het beheer een meerjarenvisie gegeven over het onderhoud van de openbare ruimte en de daaraan verbonden financiële aspecten. De hierin vastgelegde zaken vormen de basis voor het huidige onderhoud, waarbij tevens beheersrichtlijnen zijn vastgesteld voor de nog te ontwikkelen gebieden en het onderhoud dat daar op termijn uit voortvloeit.

Sleutelprojecten			
Cases	Namen indieners zienswijzen	Samenvatting zienswijzen	Antwoorden
Volgorde	P. Neessen	De sleutelprojecten dienen in een andere volgorde te worden gerealiseerd.	De opsomming is niet volgtijdelijk bedoeld.
Visie op de gehele kustzone	Ministerie van LNV	De aangekondigde visie wordt van harte ondersteund, mede in verband met de betekenis van het water als de EHS en Vogelrichtlijn.	De gemeente betreft het ministerie graag hierbij. Zie ook het antwoord dat met betrekking tot het buitendijks bouwen etc. aan het Ministerie is gegeven.
Idem	Gedeputeerde Staten van Flevoland	De aangekondigde visie om tot een goede belangenafweging te komen, wordt onderschreven.	De gemeente betreft de provincie graag hierbij. Zie ook het antwoord dat met betrekking tot het buitendijks bouwen etc. aan het Ministerie van LNV is gegeven.

Bijlage thema water bij zienswijzen en gemeentelijke reacties daarop inzake het ontwerpstructuurplan Lelystad 2015

Thema water.

In het kader van de tervisielegging van het ontwerpstructuurplan heeft de gemeente een aantal zienswijzen ontvangen over het proces en de inhoud van de watertoets. De watertoets is een instrument dat garandeert dat bij ruimtelijke planvorming in een vroegtijdig stadium voldoende aandacht wordt besteed aan de wateraspecten. Overleg met alle waterbeheerders over deze zienswijzen heeft geleid tot een aantal adviezen betreffende de wateraspecten. Voor de provincie geldt dat het overleg, naast de reeds ontvangen input uit het bestuurlijk overleg en de provinciale zienswijze op het ontwerpstructuurplan, heeft geleid tot een aanvullende reactie van de provincie, met impliciet het verzoek om delen van het Structuurplan te repareren. De adviezen van de waterbeheerders stemmen in hoofdlijnen overeen met het Waterplan Lelystad en/ of zijn verwerkt in dit Structuurplan of worden bij de uitwerking van het Structuurplan in acht genomen.

Watertoetsproces.

In zijn algemeenheid is de watertoets geen momentopname, maar een proces. Uitgangspunt is het waarborgen van het waterbelang binnen procedures over ruimtelijke plannen en besluiten. Dit heeft geleid tot een gestructureerd overleg tussen waterschap en gemeente over waterhuishoudkundige aspecten en ruimtelijke plannen. Daarnaast is de gemeente vanaf het najaar van 2000 bezig geweest met het treffen van voorbereidingen voor het opstellen van het Structuurplan en het Waterplan. Op initiatief van de gemeente is vanaf 2001 gezamenlijk met het Waterschap het Waterplan voor Lelystad opgesteld. Dit is een breed gedragen plan dat voor een groot gebied binnendijks de waterhuishoudkundige aspecten regelt. De processen waarin, alsmede de inhoud van het Waterplan en het Structuurplan zijn in diverse stadia van de planvorming op elkaar afgestemd. Omdat de gemeente draagvlak en doelmatigheid van haar handelen zoekt in de opvattingen van de samenleving, kenmerken beide processen zich door interactie met alle betrokkenen. Zowel voor het Waterplan als voor het Structuurplan zijn daarom klankbordgroepen ingesteld waarin alle waterbeheerders waren vertegenwoordigd. De resultaten van deze klankbordgroepen zijn in beide plannen verwerkt. In het kader van het Structuurplan is in het voorjaar van 2002 overleg gevoerd met het waterschap over de waterhuishoudkundige aspecten van het Structuurplan. Dit overleg heeft echter niet tot gewijzigde inzichten geleid. De voorbereidingen voor de besluitvorming over het Waterplan zijn afgerond in juni 2003. De besluitvorming tot vaststelling van het Waterplan heeft door het algemeen bestuur van het Waterschap plaatsgevonden in november 2003 en door de gemeenteraad plaatsgevonden in januari 2004. Naast de te nemen maatregelen in bestaand gebied heeft de gemeenteraad daarbij ook besloten om het Waterplan Lelystad als leidend principe te hanteren op het gebied van water bij nieuwbouw. Gedurende de processen tot vaststelling van het Waterplan en het Structuurplan is de watertoets, met terugwerkende kracht, vanaf begin 2002 verplicht gesteld. Beide plannen hebben daarmee weliswaar niet volledig kunnen voldoen aan de procedurele eisen die aan de watertoets worden gesteld, maar de gemeente is er van overtuigd dat, zowel naar proces als naar inhoud, voldoende aandacht is besteed aan de wateraspecten, waardoor zeker bij toekomstige ruimtelijke planvorming het waterbelang voldoende kan worden gegarandeerd.

Binnendijks: geen watertoets maar een waterplan.

Binnendijks heeft de gemeente meer gedaan dan de wettelijke verplichting om een watertoets uit te voeren. In nauwe samenwerking tussen gemeente en waterschap is een waterplan voorbereid en dit waterplan is vervolgens zowel door de gemeenteraad als door het algemeen bestuur van het waterschap vastgesteld. Doelstelling was om te komen tot een duurzaam functionerend (stedelijk) watersysteem. De begrenzing van het waterplan loopt globaal vanaf de Flevocentrale, langs de A6 (inclusief Bio Science Park), de Larserweg, de Eendenweg, Talingweg en het verlengde daarvan, wederom langs de A6, Knardijk en de waterkering tot de Flevocentrale). Alle stedelijke ontwikkelingen uit het Structuurplan, met uitzondering van de buitendijkse ontwikkelingen, maken daarmee onderdeel uit van het Waterplan. Het Waterplan vormt daarmee, als leidend principe op het gebied van water, een belangrijk uitgangspunt voor alle ruimtelijke planvorming.

Het doel van het waterplan is te komen tot een meer duurzaam functionerend stedelijk watersysteem. Aanleidingen hiertoe waren onder andere de ontwikkelingen en nieuwe inzichten op het gebied van water maar ook knelpunten op het gebied van slib en waterkwaliteit. Het waterplan bestaat grofweg uit

drie delen. Het inventariserende deel belicht alle relevante informatie op het gebied van water en bevat tevens een overzicht van knelpunten en kansen. In het visiedeel is de inventarisatie vertaald naar een visie met bijbehorende uitgangspunten en streefbeelden. Tenslotte gaat het maatregelendeel in op de benodigde maatregelen (op hoofdlijnen) die nodig zijn om de streefbeelden te bereiken. Hierbij zijn prioriteiten aangegeven en kosten berekend.

Het visiedeel van het waterplan is veruit het belangrijkste onderdeel van het waterplan. De visie gaat in op zowel inrichting als onderhoud van het stedelijk watersysteem. Naast het vertalen van de inventarisatie in de vorm van uitgangspunten en kansen komt de visie in grote lijnen op het volgende neer:

- Van alle watergangen wordt een functie aangegeven (water voor natuur, water voor beleving, en stadswater), elk met hun eigen streefbeelden op het gebied van inrichting, onderhoud, waterkwaliteit, ecologie en emissies.
- Er wordt ingespeeld op de trits waterkwantiteit uit waterbeheer 21^e eeuw (ingezet rijksbeleid) door zoveel mogelijk gebiedseigen water te gaan gebruiken middels peilfluctuatie, circulatie, waterberging in hooggelegen gebieden en aanpassing van de inrichting.
- Er wordt ingespeeld op de trits waterkwaliteit uit waterbeheer 21^e eeuw door het op diepte brengen van de watergangen in combinatie met het aanpassen van de inrichting.
- De ecologie wordt versterkt door het inrichten van een ecologische verbingszone tussen Oostvaardersplassen en Zuigerplas en watergangen met de functie water voor natuur. Er wordt ingespeeld op ruimtelijk beleid door her onderscheiden van de "groene" en "blauwe" stad en functie-indeling van watergangen.
- Er wordt ingespeeld op toekomstige ontwikkelingen door het benoemen van aandachtspunten en randvoorwaarden ten behoeve van water in nieuwbouwplannen.

Gemeente en Waterschap hebben overeenstemming over het treffen van de maatregelen op het gebied van baggeren, inrichting en monitoring. Gemeente en Waterschap hebben daarnaast een intentieovereenkomst m.b.t. de afvalwaterketen en een bestuurlijke overeenkomst m.b.t. de uitbreiding van afvalwaterzuivering. Verdergaande vormen van samenwerking worden momenteel onderzocht.

Overige landelijk gebied.

In het gebied dat niet valt onder het Waterplan worden in het Structuurplan geen ontwikkelingen voorzien, waaraan in dit stadium al een watertoets kan worden gekoppeld.

Buitendijks: actualisatie Structuurmodel Kust.

Lelystad vindt de versnelde ontwikkeling van de kust van essentieel belang voor het bereiken van de doelstellingen om door te groeien naar een stad met een omvang van 80.000 inwoners en 32.000 arbeidsplaatsen. De noodzaak om de Lelystadse kust versneld te ontwikkelen wordt breed gedragen. Over het ambitieniveau en de uitwerking bestaat echter verschil van inzicht.

Met het vervallen van de reservering voor de Markerwaard is er een noodzaak ontstaan om het ontwerp van de polder aan de zijde van het IJssel- en Markermeer ruimtelijk (stedenbouwkundig en landschappelijk) af te ronden. Daarbij moet de stad vanaf het water een duidelijk herkenbaar eigen gezicht krijgen.

De druk op de stedelijke ontwikkeling in Flevoland is tot 2030 onmiskenbaar fors. Het accent ligt daarbij sterk op Almere, maar de effecten op de stedelijke ontwikkeling van Lelystad mogen niet worden onderschat. Mede omdat land en water in het IJsselmeergebied zo nadrukkelijk bij elkaar horen, manifesteert de druk op de verstedelijking zich ook in toenemende mate op het water. Er bestaat behoefte om het water vanaf het land te ervaren, aan een intensivering van toeristisch-recreatieve functies/ activiteiten en aan kwalitatief hoogwaardige woonmilieus aan het water.

Vanwege voornoemde ontwikkelingen zijn reeds in 1999 de gemeentelijke ambities ten aanzien van de kustontwikkeling neergelegd in het Structuurmodel Kust. In geabstraheerde vorm zijn deze ambities bevestigd in dit Structuurplan. Omdat de andere overheden, organisaties met een maatschappelijke relevantie en burgers onvoldoende waren betrokken bij de totstandkoming, bleek het draagvlak voor het Structuurmodel Kust echter gering.

Het Structuurmodel Kust wordt in samenwerking met alle andere overheden bij voorrang geactualiseerd. Aan alle aspecten die een rol spelen bij deze actualisatie zal zorgvuldig aandacht worden besteed. Als onderdeel van de actualisatie wordt onder andere het watertoetsproces doorlopen. De wa-

terbeheerders kunnen instemmen met de voorgestelde werkwijze en adviseren om met het oog op de actualisatie in het Structuurplan de relevante (water)aspecten te benoemen die bij de actualisatie van het Structuurmodel Kust zullen worden betrokken. Dit werkt tevens de transparantie in de hand. Het waterschap zal daarbij vooral kiezen voor een praktische insteek. De buitendijkse gebieden moeten veilig zijn en het onderhoud aan de waterkering moet goed mogelijk zijn. Ook het Ministerie van Verkeer en Waterstaat stelt voorwaarden aan ontwikkelingen die buiten de primaire waterkeringen plaatsvinden. Zo moet bij buitendijkse ontwikkelingen in het IJsselmeergebied worden geanticipeerd op een geleidelijke meerpeilstijging tot 1 meter in 2100 die het gevolg is van klimatologische veranderingen. Anticiperen houdt in dat buitendijkse functies voldoende hoog worden aangelegd of dat er een adequate waterkering wordt gerealiseerd. Rondom de primaire waterkering worden ruimtelijke en/of technische reserveringen opgenomen zodat in de loop van de eeuw dijkverzwaringen kunnen plaatsvinden. Verder is op de oppervlaktewaterkwaliteit en -kwantiteit het standstill beginsel van toepassing. De nadelige invloed op het watersysteem veroorzaakt door ruimtelijke ingrepen moet in principe waterneutraal of waterpositief worden gecompenseerd. Buitendijkse functies mogen de waterkwaliteit niet verminderen. Tot slot geldt de voorwaarde dat het functioneren van de vaarweg Amsterdam-Lemmer en het vaargebied voor de kust van Lelystad ook op de lange termijn niet nadelig wordt beïnvloed door de buitendijkse ontwikkelingen.

De volgende aspecten worden eveneens bij de actualisatie van het Structuurmodel Kust betrokken:

- De bijzondere positie van Lelystad in historisch perspectief (Zuiderzeewerken, plannen voor en de ontwikkeling van Lelystad, rapportage van de Lelystadtafel);
- Het vervallen van de reservering van de Markerwaard en het probleemoplossend vermogen van het Markermeer;
- Analyse van de bestaande situatie:
 - Bodemaspecten (samenstelling en kwaliteit van de bodem, archeologie, planologisch relevante kabels en leidingen);
 - Wateraspecten (zie notitie "de watertoets toegepast in Flevoland");
 - Natuuraspecten (Habitat- en Vogelrichtlijn, Flora- en faunawet, ecologische hoofdstructuur, van nature aanwezige rijkdommen);
 - Klimatologische aspecten (energieopwekking, kruisend ijs);
 - Cultuurhistorische aspecten (horizon, de erfenis van de Zuiderzeewerken: dijken, Markerwaarddijk, Naviduct, Trintelhaven, Baai van Van Eesteren, Houtribsluizen, Oostvaardersdiep, Werkeiland, Wortmangemaal en –sluis, markante punten en bouwwerken);
 - Openbare ruimte aspecten (openheid, rust en ruimte, openbaarheid en beheer);
 - Infrastructuurle aspecten (rijks-, provinciale en gemeentelijke infrastructuur, (beroeps)scheepvaart, (on)veiligheid m.b.t. vervoer);
 - Stedenbouwkundige aspecten;
 - Juridische aspecten (Zuiderzeewet, Wet Droogmakerijen en indijkingen, Wet op de waterhuishouding, Wet verontreiniging oppervlaktewater, Wet Beheer Rijkswaterstaatwerken Ontgrondingenwet, Scheepvaartverkeerswet, Wet op de waterkering, relevante jurisprudentie);
- Analyse en vergelijking van de bestaande visies op het gebied en lopende programma's (Nota Ruimte, Integrale Visie IJsselmeergebied, Projectenplan Natuurontwikkeling IJsselmeergebied, Provinciaal Omgevingsplan, provinciale beleidslijn buitendijkse ontwikkeling, Structuurmodel Kust;
- Begrenzing van het gebied.

Bovenstaande moet leiden tot het gezamenlijk: benoemen van ambities, ontwikkelen van visie, formuleren van doelstellingen en opstellen van een uitvoeringsprogramma.

Aanpassingen :

Pagina		
44	Toevoegen onder "Relevante nationale, regionale plannen/beleidskaders":	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Europese Kaderrichtlijn Water; ▪ Nationaal Bestuursakkoord water; ▪ Stroomgebiedsvisie Flevoland; ▪ De Watertoets toegepast in Flevoland; ▪ Waterbeheersplan Waterschap;
44	"Stedelijk waterplan" wijzigen in:	Waterplan Lelystad, vastgesteld door zowel de gemeenteraad als het algemeen bestuur van het Waterschap.
85	"Vergroten van de berging door het aanpassen van de profielen en het benutten van de capaciteit van het zandpakket van de kust. Om meer (regen)water te bergen kunnen diverse groen- en natuurgebieden worden gebruikt en ingericht (multifunctioneel gebruik)" vervangen door:	Vergroten van de berging door het aanpassen van de profielen en het benutten van de capaciteit van het zandpakket van de kust (Museumkwartier). Om meer (regen)water te bergen kunnen diverse groen- en natuurgebieden worden gebruikt en ingericht (multifunctioneel gebruik).
85	"Waterparagraaf" vervangen door:	<p><i>Watertoetsproces</i></p> <p>In zijn algemeenheid is de watertoets geen momentopname, maar een proces. Uitgangspunt is het waarborgen van het waterbelang binnen procedures over ruimtelijke plannen en besluiten. Dit heeft geleid tot een gestructureerd overleg tussen waterschap en gemeente over waterhuishoudkundige aspecten en ruimtelijke plannen. Daarnaast is de gemeente vanaf het najaar van 2000 bezig geweest met het treffen van voorbereidingen voor het opstellen van het Structuurplan en het Waterplan. Op initiatief van de gemeente is vanaf 2001 gezamenlijk met het Waterschap het Waterplan voor Lelystad opgesteld. Dit is een breed gedragen plan dat voor een groot gebied binnendijs de waterhuishoudkundige aspecten regelt. De processen waarin, alsmede de inhoud van het Waterplan en het Structuurplan zijn in diverse stadia van de planvorming op elkaar afgestemd. Omdat de gemeente draagvlak en doelmatigheid van haar handelen zoekt in de opvattingen van de samenleving, kenmerken beide processen zich door interactie met alle betrokkenen. Zowel voor het Waterplan als voor het Structuurplan zijn daarom klankbordgroepen ingesteld waarin alle waterbeheerders waren vertegenwoordigd. De resultaten van deze klankbordgroepen zijn in beide plannen verwerkt. In het kader van het Structuurplan is in het voorjaar van 2002 overleg gevoerd met het waterschap over de waterhuishoudkundige aspecten van het Structuurplan. Dit overleg heeft echter niet tot gewijzigde inzichten geleid. De voorbereidingen voor de besluitvorming voor het waterplan zijn afgerond in juni 2003. De besluitvorming tot vaststelling van het Waterplan heeft door het algemeen bestuur van het Waterschap plaatsgevonden in november 2003 en door de gemeenteraad plaats-</p>

		gevonden in januari 2004. Naast de te nemen maatregelen in bestaand gebied heeft de gemeenteraad daarbij ook besloten om het Waterplan Lelystad als leidend principe te hanteren op het gebied van water bij nieuwbouw. Gedurende de processen tot vaststelling van het Waterplan en het Structuurplan is de watertoets, met terugwerkende kracht, vanaf begin 2002 verplicht gesteld. Beide plannen hebben daarmee weliswaar niet volledig kunnen voldoen aan de procedurele eisen die aan de watertoets worden gesteld, maar de gemeente is er van overtuigd dat, zowel naar proces als naar inhoud, voldoende aandacht is besteed aan de wateraspecten, waardoor zeker bij toekomstige ruimtelijke planvorming het waterbelang voldoende kan worden gegarandeerd.
87	Onder "Waterveiligheid":	Als voorbeeld van afstemming van inrichting op gebruik kunnen de kindvriendelijke taluds worden genoemd.
149	"8: Uitvoeringsprogramma Groene en Blauwe stad" wijzigen in:	8: Uitvoeringsprogramma Groene en Blauwe stad (Waterplan Lelystad)
157	Paragraaf 5.3:	Toevoegen aan de lijst: Waterplan Lelystad
161	Onder kostenposten 1-10 miljoen euro "Uitvoeringsprogramma Groene en Blauwe stad" wijzigen in:	Uitvoeringsprogramma Groene en Blauwe stad (Waterplan Lelystad)

COLOFON

Gemeente Lelystad
Stadhuisplein 2
Postbus 91
8200 AB Lelystad

Telefoon 0320 - 278911
Fax 0320 - 278245
www.lelystad.nl

Het ontwerpstructuurplan Lelystad 2015 is in nauwe samenwerking tussen de gemeente Lelystad en ARCADIS tot stand gekomen.

Kernteam gemeente Lelystad:

Bert Strijbos
Peter Strijker
Tom Veldhuis
Dick Nauta
Henk Derks
Robert-Jan Moorman
Maggie Schinagl

Kernteam ARCADIS:

Carla Mesman
Arjan Brink
Hans van Loon
Edmar Steneker

Projectgroep gemeente Lelystad:

Wim v.d. Vlucht
Henk Riepma
Gertjan Kamerik
Marjo Croes
Fred Nilsen
Ank Dil
Henk Grotendorst
Niké Ruijter
Lydia Buur
Gerry Asselman
Jan Korf
Karla Morlog

Remco Verberk
Rob v.d. Jagt
Guido Vermeer
Murk Falkena,
Wilfred Assenberg
Alex Klijnstra
Roelant Lawerman
Ron de Kuiper
Peter Reinsch
Rene Lubbes
Arjan van der Veen

Vormgeving: ARCADIS

Lelystad, 7 april 2005



