



Wonen op het bedrijf is noodzakelijk.

anderingen in de waardering van het natuurlijke milieu (Constandse, 1982a). Wat reeds met de aanleg van stranden en bossen in Oostelijk Flevoland was begonnen, met name langs de oostelijke randmeren, heeft zich, globaal gesteld, in Zuidelijk Flevoland verbreed voortgezet. Binnen Almere is de Buitenruimte in het stedenbouwkundig plan opgenomen, juist om de openluchtrecreatie dicht bij huis mogelijk te maken. De toegenomen waardering voor de instandhouding van natuurlijke milieus leidde tot de inrichting van een groot natuurgebied: de Oostvaardersplassen. Een en ander reduceerde de voor bewoning en verzorging bestemde oppervlakte. De openluchtrecreatie veroorzaakte daarentegen juist meer (tijdelijke) bewoning en verzorging. De gewijzigde locatie van Zeewolde hangt hier ten nauwste mee samen.

Een derde randvoorwaarde werd gevormd door de verstedelijking in de aangrenzende regio's. Een dichtbevolkt gebied als de noordvleugel van de Randstad veroorzaakt wijzigingen in het ruimtegebruik in aangrenzende gebieden, waaronder ook Zuidelijk Flevoland. Al in de jaren vijftig was gewezen op de behoefte aan ruimte voor urbanisatie in het zuiden van Zuidelijk Flevoland (Werkcommissie Westen des Lands, 1958). Bij een dichtheidsverschil van meer dan 1.000 inwoners/km² kan de invloed ervan op de planologie groot worden, is wel gebleken. Zeker indien de afstand tussen het overloopgebied en het opvanggebied klein is (25 km).

De regionale context van Zuidelijk Flevoland wordt echter niet alleen gevormd door een sterk verstedelijkt gebied. Het minder dicht bewoonde randmerengebied van de West-Veluwe, de Vallei en Eemland vormt eveneens een belangrijke beïnvloedende factor. Bij de primaire inrichting kwam de relatie tussen het aangrenzende oude land en het nieuwe land wat het buitengebied betreft nog niet zo sterk tot uiting. Een uitzondering werd echter gevormd door de recreatie en de (hoofd)verbindingen. Dat is onder meer onderkend door de aanleg van stranden en havens voor de pleziervaart langs de randmeren.

Op lange termijn zijn de planologische invloeden uit de naaste regio's van structurele aard.

Uitgangspunten

Tot de belangrijkste uitgangspunten voor de hier te behandelen aspecten behoort, dat de boer woont op de kavel die hij exploiteert. Dit is een situatie die voor de bedrijfsvoering belangrijk is en voor de veehouder zelfs noodzakelijk. In Nederland zijn nauwelijks gevallen te vinden van boeren die permanent in een dorp wonen en hun bedrijf uitoefenen op een kavel in het buitengebied.

Tijdelijk deden zich bijvoorbeeld in Zeewolde wel situaties voor waarbij de boer in het dorp woonde en pas na een aantal jaren een woning bij de bedrijfsgebouwen plaatste. Op sociale gronden alleen was het dikwijls moeilijk tot een keuze op dit punt te komen. De afstand boerderij-dorp is in sommige gevallen voor Nederlandse begrippen groot (> 15 km). Schoolgaan, deelnemen aan het verenigingsleven en beroepsarbeid buiten de boerderij van de boerin vergen dan veel kilometers en reistijd. Anderzijds vereisen toezicht en veiligheid al sinds jaren, dat men have en goed in het oog houdt. Zeewolde is primair als verzorgingskern voor de agrarische bevolking gesticht. Gegeven de grootte van de agrarische bedrijven en de beperkte arbeidsbezetting erop, was te berekenen dat, zelfs met de factor loonwerk en met de aan de landbouw gelieerde dienstverlening erbij, op deze basis alleen geen dorp van 3.000 à 3.500 inwoners met een minimum aan voorzieningen kon worden gesticht (Sondern, 1983). Aanvullende ondersteunende functies waren dus nodig om een draagvlak voor 10.000 inwoners te bereiken. Dit richtgetal werd begin jaren tachtig om bestuurlijke redenen gehanteerd. In de vorm van openluchtrecreatie (verblijf) en een woonfunctie voor mensen uit de regio en mensen betrokken op de regio werd extra draagvlak geboden (Van Otterlo, 1981). Daarmee kon een althans in economisch opzicht acceptabele basis worden gelegd onder de verzorgingskern, een nederzettingvorm die elders

Tabel 1. Bevolkingsoverloop naar de Zuidelijke IJsselmeerpolders tot het jaar 2000 (prognose).

Woongebied	Aandeel van de overloop in het inwonertal	Aantallen inwoners		Vereiste capaciteit woongebieden
		Minimaal	Maximaal	
Gemeente Dronten	60%	15.000	25.000	40.000
Gemeente Lelystad	90%	65.000	135.000	150.000
Oostelijk Flevoland		80.000	160.000	190.000
Zeewolde	100%	15.000	30.000	30.000
Almere	100%	125.000	250.000	250.000
Zuidelijk Flevoland		140.000	280.000	280.000
Markerwaard	100%	30.000	60.000	60.000
Totaal Zuidelijke IJsselmeerpolders		250.000	500.000	530.000

Bron: Begroting Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1972.

- met name in perifere gebieden - frequent aan aantrekkelijkheid moet inboeten door verlies van economisch draagvlak en daarmee van voorzieningen (Huijgen, 1986; Clark et al., 1989).

Voorts werd als essentieel uitgangspunt gehanteerd, dat ook de stuwende industriële en dienstverlenende bedrijvigheid een stimulerende functie in de verzorgingskern Zeewolde zou kunnen vervullen (Verhoef en Boekema, 1986; Stogo, 1987). Hierbij werd gedacht aan uit de regio afkomstige, lichte metaal-, transport- en handelsbedrijven alsmede lokaal startende kleine ondernemingen.

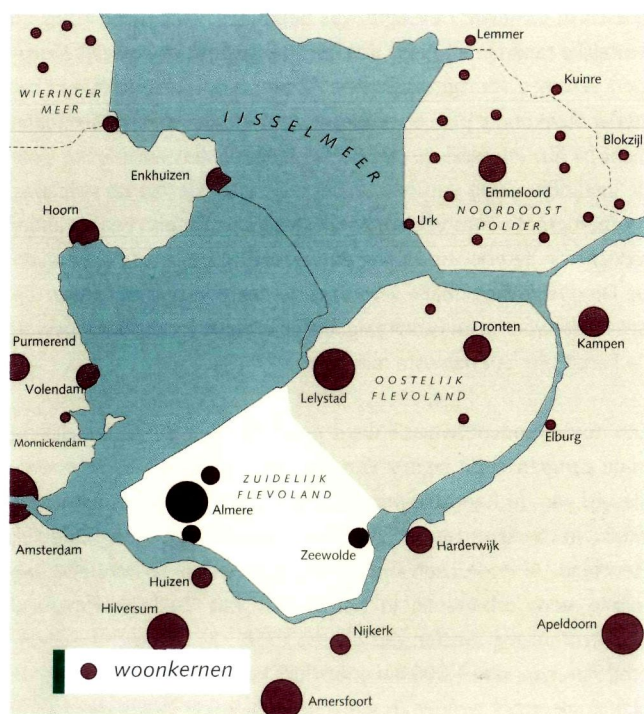
Het belangrijkste uitgangspunt voor de verstedelijking in Zuidelijk Flevoland was de geschatte omvang van de overloop vanaf het oude land en de daarmee samenhangende omvang van de ruimtebehoefte. De omvang van de overloop naar Zuidelijk Flevoland is in 1971 globaal bepaald op 140.000 à 280.000 inwoners in het jaar 2000 (tabel 1).

Hieruit blijkt, dat rekening werd gehouden met empirisch vastgestelde migratiewetmatigheden:

1. hoe korter de verplaatsingsafstand, hoe omvangrijker de migratie tussen het opvanggebied (de Zuidelijke IJsselmeerpolders) en het overloopgebied (Noord-Holland, Utrecht en Gelderland) en
2. hoe groter het bevolkingsdichtheidsverschil, hoe groter het aantal migranten.

Het occupatiepatroon en de dichtheid van de economische activiteiten

In zijn grondvorm is het occupatiepatroon in een gebied het resultaat van de krachten van het aanbod van en de vraag naar ontwikkelingsruimte in het verleden en het heden. Het aanbod van ruimte in Zuidelijk Flevoland was aanwezig binnen een bepaalde ruimtelijke context en met gedefinieerde mogelijkheden qua bodem,



Figuur 2. Kernenpatroon binnen het Zuiderzeeproject.

ontsluiting, omgeving en ligging. Ook aan de vraagkant (naar ruimte) waren gespecificeerde ruimtelijke kwaliteiten aan de orde, zoals die ten behoeve van bepaalde categorieën woongebied, industrieterrein, recreatiegebied, landbouwareaal enzovoort.

Het occupatiepatroon in Zuidelijk Flevoland, voorzover in dit hoofdstuk aan de orde, is deels afgeleid van het rurale grondgebruik (bijvoorbeeld de kern Zeewolde en het bedrijventerrein Trek-

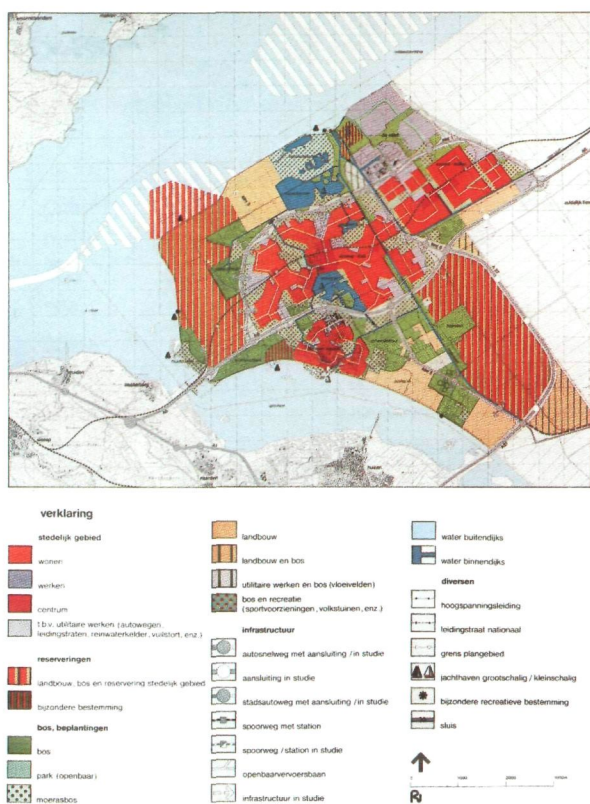
kersveld) en deels onafhankelijk van het grondgebruik gepland en tot stand gebracht (Almere). In de voorgaande IJsselmeerpolders waren bepaalde regelmatigigheden aangebracht in de functies en de omvang van de kernen en de afstand tussen de kernen onderling, mede op basis van theoretische concepties over een regionale opbouw van kernen in functionele en ruimtelijke zin (figuur 2). Dat was ook mogelijk omdat men te maken had met uitgestrekte, vrij homogeen in te richten landbouwgebieden (Van der Wal, 1986). In Zuidelijk Flevoland is men hier in de praktijk van afgestapt, nadat aanvankelijk nog een verzorgingskern vrij centraal in het agrarisch gebied tussen Almere en Biddinghuizen op de kaart was aangegeven. Deze kern zou dan ook een deel van het zuidwesten van Oostelijk Flevoland hebben verzorgd, dat immers op ruime afstand van Lelystad, Biddinghuizen en Harderwijk ligt. In het volgende wordt verder op de achtergronden hiervan ingegaan.

Bij het occupatiepatroon van Zuidelijk Flevoland is de vraag naar ruimte voor woningbouw dicht bij Amsterdam en het Gooi van doorslaggevende betekenis geweest, alsmede de oriëntering van de openlucht recreatie op het water (Zeewolde). Voor de verzorging van het buitengebied waren hier uiteraard consequenties aan verbonden. De opbouw van het kernenpatroon van Almere is zodanig, dat voor de woon-, werk- en recreatiefunctie geen sterke druk op het landelijke gebied behoeft te ontstaan, omdat een rijke variatie aan keuzemogelijkheden binnen dit relatief compacte stadsgewest aanwezig is en zich snel verder ontwikkelt (figuur 3). Een dergelijke sterke aanbodkant is slechts op weinig locaties in de noordvleugel van de Randstad beschikbaar.

Globaal kan worden gesteld, dat op regionaal niveau de vraagkant van de ruimtelijke actoren reeds in Een Structuurplan voor de Zuidelijke IJsselmeerpolders (Dienst der Zuiderzeewerken, 1961) evenwichtig is gehonoreerd. Het besef dat, naast een directe vraag naar bouwterrein voor woningen en bijbehorende voorzieningen, ook indirecte stedelijke invloeden zich deden gelden bij de ruimteverdeling in Zuidelijk Flevoland, is gedurende de gehele inrichtingsperiode aanwezig geweest en gehonoreerd. Onder deze indirecte stedelijke invloeden wordt de behoefte verstaan aan grondgebruiksvormen als bos, recreatieterrein (strand, verblijfscentra) en natuurterrein. Dergelijke claims zijn echter altijd getoetst aan de inrichtingsplannen voor de gebiedsonderdelen waarin deze functies zouden moeten worden opgenomen.

Het resultaat van de vraag naar en het aanbod van urbane en suburbane ruimte in en om Zuidelijk Flevoland in de periode 1965-1990 is weergegeven in figuur 4. Geconstateerd kan worden, dat de IJsselmeerpolders een belangrijke rol hebben gespeeld in het voldoen aan de vraag naar nieuwe bouwterreinen voor urbane bestemmingen. Daarbij valt ook op, dat de vraag richting Almere en Lelystad vanuit de Amsterdamse agglomeratie kennelijk het sterkst is geweest.

In tabel 2a wordt het grondgebruik zoals dat in de oorspronkelijke plannen was voorzien, vergeleken met dat zoals het zich in de loop der jaren heeft ontwikkeld. Hierbij gaat het om tendensen in de cijferopstellingen en om omvangrijke beleidswijzigingen. Het Verkavelingsplan gaf al een duidelijk verschil aan tussen het grondgebruik in



Figuur 3. Structuurplan Almere, oktober 1983.

het aanvangsplan en dat in latere ontwikkelingsfasen, waarbij op landbouwgrond respectievelijk bosgrond na verloop van tijd industrie, bewoning en recreatie zouden kunnen worden gevestigd.

Twee mutaties (zie tabel 2b), die voor de dichtheid van de economische activiteiten van grote betekenis waren, vallen op. In de eerste plaats is dat de inkrimping van het agrarische areaal, niet ten gunste van industrieterrein, maar ten gunste van natuurgebied. Het eerste was voorzien, het tweede niet (Handelingen Tweede Kamer, 20 juni 1968). Eerder werd gedacht aan recreatieve functies en woonfuncties, hetzij in relatie met de verwachte industriële ontwikkeling langs het Oostvaardersdiep, hetzij in de vorm van verblijfsrecreatieve bewoning. Overigens kan hier worden opgemerkt, dat een deel van het beoogde industriegebied binnen de grenzen van Almere is komen te liggen. Dit geldt trouwens ook voor een oppervlak landbouwareaal ten zuiden van de geplande Brabantse Weg.

De tweede, minder grote omslag is te vinden in het voorhands nog uitblijven van, op grote schaal voorziene, recreatieve vormen van ruimtegebruik in het landbouw- respectievelijk bosgebied in de Zuidlob. Ook bewoningsconcentraties van overigens beperkte omvang, die oorspronkelijk op de verkavelingskaart waren opgenomen, zijn nimmer gerealiseerd. Voor de economische ontwikkeling heeft het een en ander uiteraard grote gevolgen gehad. Overigens was ten tijde van de Actualisering van het Verkavelingsplan 4.800 ha extra toegeedeeld aan het gebied van Almere, zodat de opper-

Tabel 2a. *Verwacht respectievelijk gerealiseerd grondgebruik in hectares in het rurale deel van Zuidelijk Flevoland.*

	Verkavelingsplan 1968		Geactualiseerd Verkavelings-plan 1987	Situatie ultimo 1992
	Eerste fase	Latere situatie		
Landbouw	24.300	14.300	16.200	17.000
Bos, open beplanting, natuurgebied	9.600	7.700	11.600	10.400
Woonkern	600	600	400	400
Bewoning		400		
Industrie		3.900		
Recreatie, bewoning		4.300	400	100
Industrie, recreatie, bewoning		3.300		
Infrastructuur en water			900	1.800
Totaal (afgerond)	34.500	34.500	29.500	29.700

Tabel 2b. *Mutaties in het verwachte/gerealiseerde grondgebruik en de gevolgen daarvan voor de economische activiteiten in het rurale deel van Zuidelijk Flevoland (1968-1992).*

	Mutaties in hectares (ultimo 1992)		Mutaties in arbeidsplaatsen (ultimo 1992)	
	t.o.v. eerste fase	t.o.v. latere situatie	t.o.v. eerste fase	t.o.v. latere situatie
	Landbouw	- 7.300	+ 2.700	- 200
Bos, open beplanting, natuurgebied	+ 800	+ 2.700	+ 10	- 30
Woonkern	- 200	- 200	- 600	- 600
Bewoning		- 400		- 300
Industrie		- 3.900		- 70.000
Recreatie, bewoning	+ 100	- 4.200	+ 80	- 3.200
Industrie, recreatie, bewoning		- 3.300		- 22.000
Infrastructuur en water	+ 1.800	+ 1.800	+ 100	+ 100
Totaal (afgerond)	- 4.800	- 4.800	- 600	- 96.000

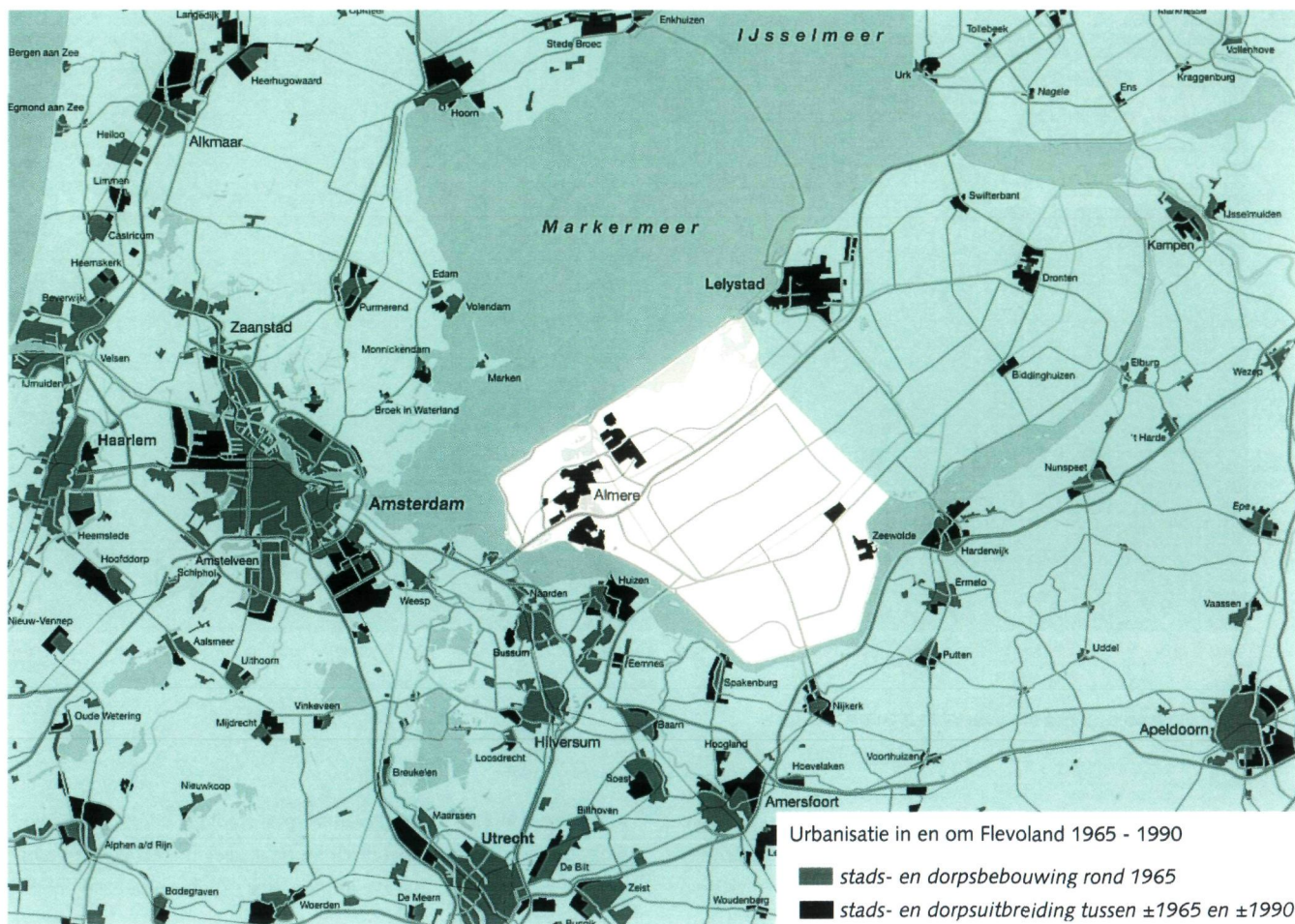
vlakke van het totale landelijke gebied van Zuidelijk Flevoland 4.800 ha kleiner was geworden.

De laatste kolom van tabel 2b geeft een ruwe indicatie van de mogelijke effecten van een meer geïndustrialiseerd Zuidelijk Flevoland op de urbanisatie en de infrastructuur en daarmee op het gehele occupatiepatroon, indien de verwachtingen van het oorspronkelijke Verkavelingsplan gerealiseerd hadden kunnen worden. Immers, een kleine 100.000 arbeidsplaatsen zouden een solide economische basis hebben kunnen vormen voor een stad van minstens 250.000 inwoners. Die stad, Almere, die buiten het gebied van het Verkavelingsplan was gepland, is inmiddels voor 40% gerealiseerd, maar de economische basis - gezien de omvang van het forensisme - voor een veel geringer deel (ca. 15%).

Al met al illustreert dit, dat de fundamentele planwijziging van het gebied langs het Oostvaardersdiep - beoogd industrieterrein werd omgezet in natuurgebied - grote gevolgen heeft gehad, ook

voor de omgeving van het betreffende terrein. Een grotendeels ijle occupatie van het landelijke gebied van Zuidelijk Flevoland maakt een en ander duidelijk.

Daarnaast gaf de schaalvergroting in de landbouw aanleiding tot verkleining van het draagvlak voor dorps- of stadsontwikkeling. Men was met dit verschijnsel in de IJsselmeerpolders al vertrouwd. De geringe intensiteit van de occupatie vormde dan ook een reden om het dorp Zeewolde, in afwijking van de oorspronkelijke plannen, aan de kust te situeren. Deze locatie maakte het gemakkelijker een draagvlak te genereren voor het voorzieningenapparaat, dat ook zou kunnen fungeren ten behoeve van recreatieve trekpleisters in de omgeving zoals jachthavens en het strand. Op basis van de intensiteit van de economische activiteiten in het landelijke gebied kon al in de jaren zestig worden geconcludeerd dat, zelfs rekening houdend met toevloeiing vanuit een gebied in Oostelijk Flevoland dat op meer dan tien kilometer afstand van Lelystad of Bidding-



Figuur 4. Urbanisatie in en om Flevoland.

huizen lag, het draagvlak voor een louter agrarische verzorgingskern in Zuidelijk Flevoland gering zou zijn, namelijk 4.000 inwoners op termijn (Dienst der Zuiderzeewerken, 1968). Alleen indien een (glas)tuinbouwgebied centraal in het landbouwgebied zou worden ontwikkeld, zou naast Zeewolde (aan het Wolderwijd), dat dan overigens een flink deel van zijn verzorgingsgebied zou zien verdwijnen, een tweede kern kunnen worden gesticht.

Op grond van destijds vigerende normen kwam Hoekstra op een inwonertal van 5.500 à 8.700 in het gehele verzorgingsgebied van deze centrale kern (Hoekstra, 1979).

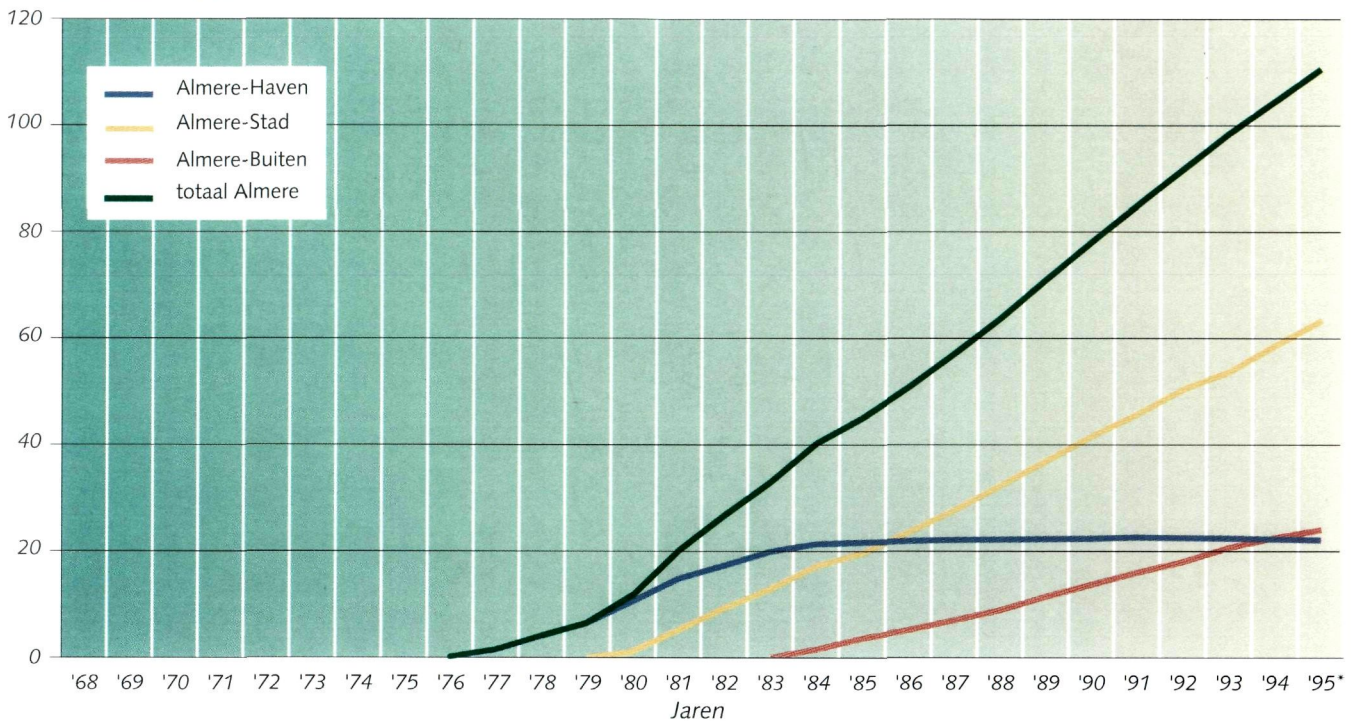
Een dergelijke arbeidsintensieve bedrijvigheid is echter alleen op het bedrijventerrein Buitenvaart bij Almere-Buiten gerealiseerd. Ter gelegenheid van de totstandkoming van het Streekplan Flevoland en ook daarna is in verschillende forums gediscussieerd over de noodzaak en de positie van een eventuele tweede kern in de gemeente Zeewolde. Concrete conclusies zijn echter nog niet getrokken (Zandvoort, 1994; Projectgroep Oostflankstudie, 1995).

Het huidige grondgebruik in het landelijke gebied van Zuidelijk Flevoland levert een bescheiden beeld van economische activiteiten (tabel 3).

Tabel 3. Arbeidsplaatsen in het landelijke gebied van Zuidelijk Flevoland (1994) inclusief Trekkersveld en Buitenvaart.

Bedrijfstak	Arbeidsplaatsen	
akkerbouw	235	
veeteelt	225	
glastuinbouw	100	
fruit- en boomteelt	60	
bosbouw	25	
overig	15	
Landbouw (totaal)	660	660
Openlucht recreatie		120
Overig		470
Totaal		1.250

Bron: Provincie Flevoland (Statistiek van de werkgelegenheid 1994) en schatting op basis van gemeentelijke statistische overzichten van Almere en Zeewolde.



Figuur 5a. De groei van het inwonertal in Almere.

De betekenis van de landbouw voor het draagvlak van het dorp Zeewolde vanuit het buitengebied is vrij beperkt gebleven. Bovendien zijn delen van de agrarische bevolking en de bedrijven op Almere of Lelystad en op stadjes op het oude land georiënteerd. Wel moet worden opgemerkt, dat bijvoorbeeld voor het basisschool-, kerk- en winkelbezoek het bereik van Zeewolde veel groter is dan met het totale verzorgingsniveau overeenkomt. Uit een distributieplanologisch onderzoek in 1993 bleek, dat de bewoners van het buitengebied van Zeewolde voor non-food-artikelen voor 40% op Zeewolde, voor 25% op Harderwijk, voor 15% op Nijkerk en voor 6% op Lelystad plus Almere zijn georiënteerd. Voor de food-artikelen liggen deze percentages op respectievelijk 70, 14, 8 en 4 (Instituut Midden- en Kleinbedrijf Nederland, 1993).

Al met al is de dichtheid van de economische activiteiten volgens Nederlandse begrippen relatief laag en daardoor is er weinig aanleiding buiten de huidige kernen tot planning van nieuwe te komen in het centrale landelijke gebied.

Bereikbaarheid van en draagvlak voor voorzieningen

In de jaren zestig voltrok zich een wijziging in het denken over afstanden ten gevolge van het toegenomen autobezit en autogebruik enerzijds en de daling van de arbeidsbezetting op de landbouwbedrijven in verband met de voortschrijdende mechanisatie anderzijds. Het achterwege laten van de bouw van Zeewolde (1963) en Larsen (1964) in Oostelijk Flevoland was hiervan een duidelijke illustratie. Bereikbaarheid kreeg dan ook meer de inhoud van organiseerbaarheid en betaalbaarheid. Welnu, in dat licht paste een verhoging van de norm van bereikbaarheid, uitgedrukt in kilometers over de weg, tot een maximum van vijftien voor een afstand

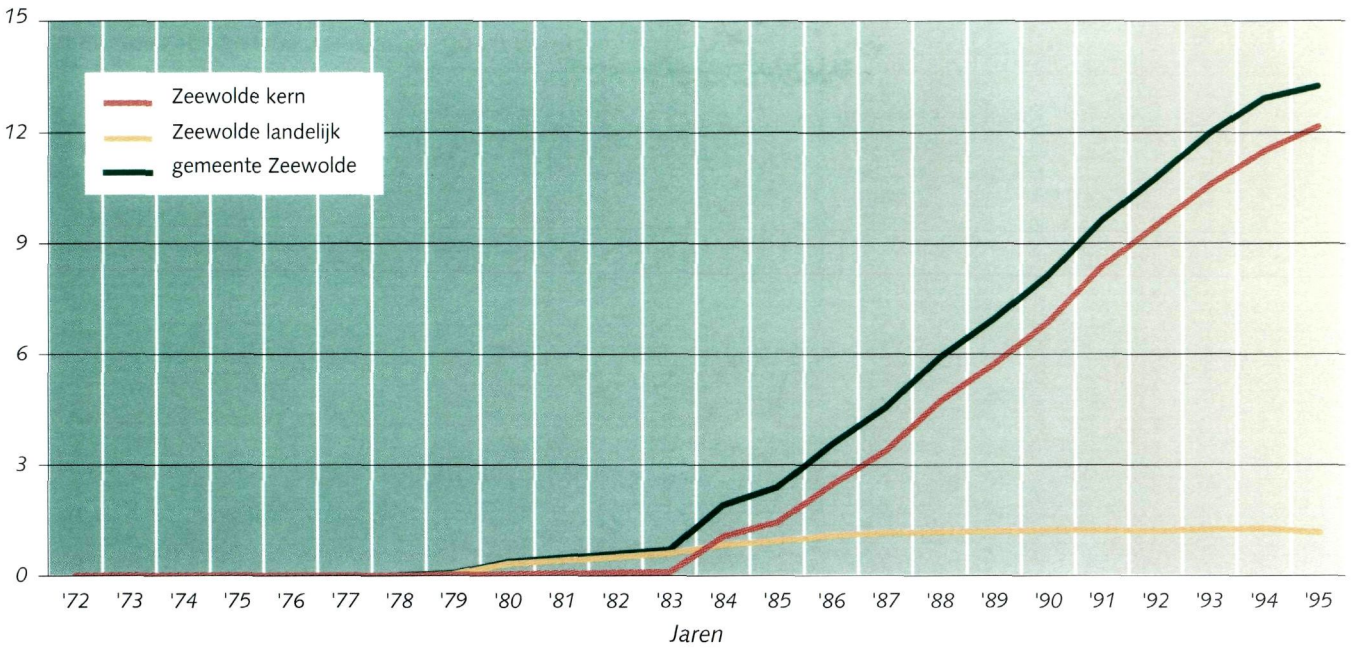
tussen boerderij en centrum van dorp of stad. De rationele overweging, dat een boer die technisch en financieel in staat is een bedrijf in Zuidelijk Flevoland goed te runnen, ook capabel moet zijn om zijn sociale en culturele leven en dat van zijn gezin naar behoren te organiseren, gaf mede de doorslag voor het accepteren van grotere afstanden. De grootste afstanden golden overigens maar voor een beperkt aantal boerengezinnen.

Niettemin leidde deze schaalvergroting, samen met het feit dat de bouw van Zeewolde circa vijf jaar na de vestiging van de eerste boeren in Zuidelijk Flevoland startte, tot klachten over de bereikbaarheid. Lelystad, Biddinghuizen en Nijkerk liggen voor veel boeren op te grote afstand van de boerderij.

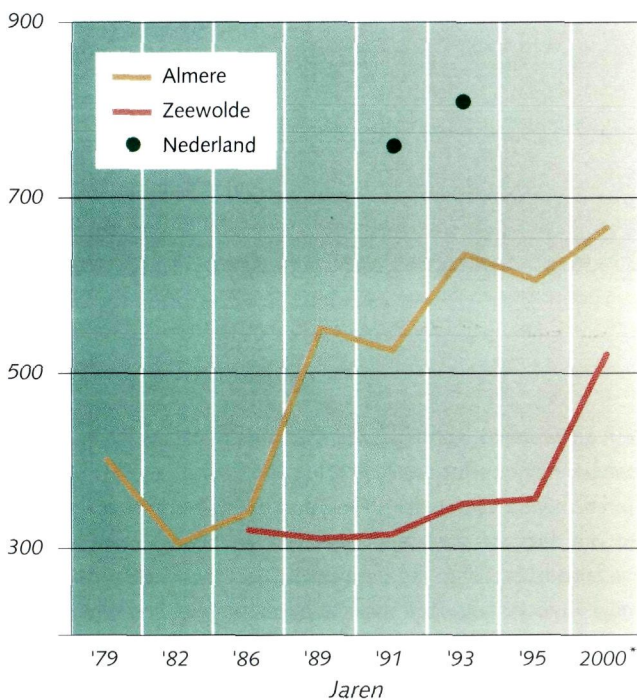
De bouw van het dorp aan het randmeer was derhalve al een verbetering voor de eerste reeks gevestigde agrariërs.

Toen duidelijk werd, dat er geen aanleiding was te veronderstellen dat zich nog draagvlakvergroting in het buitengebied zou gaan voordoen en het bezit en gebruik van een tweede auto bovendien steeds gangbaarder werden, was er geen reden meer aan dit aspect van de ruimtelijke planning opnieuw aandacht te schenken. Dit neemt niet weg, dat het on-Nederlandse vestigingspatroon van kernen in Zuidelijk Flevoland af en toe de vraag deed rijzen of de menselijke factor - deelneming aan het verenigingsleven en andere sociale contacten, participatie van agrarische vrouwen in het economisch leven buiten de boerderij en de opbouw van een gevarieerde kennissenkring en vriendenkring - toch niet te veel werd veronachtzaamd (Constandse, 1982b en 1988). Hoewel geen evaluerende studies op dit punt zijn gedaan, mag worden geconstateerd dat de grotere afstanden voor de agrarische bevolking haantbaar zijn gebleken. Er zijn immers nooit stappen ondernomen om hierin verandering te brengen anders dan de rond 1980 geuite

Inwoneraantal x 1000



Figuur 5b. De groei van het inwonertal in Zeewolde.



Figuur 6. Verkoop vloeroppervlak non-food in m² per 1.000 inw. in Almere en Zeewolde.

wens het dorp nabij het toen al bestaande Trekkersveld te ontwikkelen. Een suggestie die echter weinig verbetering qua centrale ligging ten opzichte van de totale agrarische bevolking met zich mee zou brengen. Incidenteel is overigens wel te beluisteren, dat de subjectieve afstand tot het dorp groot is, vooral indien men enige jaren daarin heeft gewoond voordat de boerderij werd overgenomen.

Er bestaat een sterke relatie tussen het inwonertal en het wel-

vaartsniveau van een plaats enerzijds en de omvang en de kwaliteit van de voorzieningen anderzijds. Dit geldt des te meer ingeval de afstand tot andere centra relatief groot is of de bereikbaarheid daarvan anderszins wordt bemoeilijkt. De afhankelijkheid van de omvang en de samenstelling van het voorzieningenpakket van de koopkracht van de consumenten wordt veelal aangeduid met de term draagvlak. Een ondernemer staat voor de vraag: biedt deze plaats, rekening houdend met de totale aanwezige koopkracht en de afvloeiing naar andere plaatsen en concurrenten, mij op korte termijn voldoende economisch perspectief om tot vestiging over te gaan? Als deze vraag door de ondernemer is beantwoord, is daarmee nog geen antwoord gegeven op de vraag naar het draagvlak op lange termijn. Dat kan ook niet, want daarvoor zijn te veel onzekerheden aanwezig. Bovendien gaat het altijd om een markt voor een bepaalde voorziening, waarbij diverse vormen van dynamiek aan de orde zijn. Eerder is dan ook te stellen, dat de beslissingen van de individuele ondernemers reacties zijn op de planningsdoelstellingen van de overheid voor de middellange termijn en de gerealiseerde prestaties in de afgelopen periode.

Voor Almere wordt een draagvlak beoogd, dat globaal gesteld een factor acht hoger ligt dan het draagvlak voor Zeewolde. Hieraan zijn enorme consequenties verbonden voor het voorzieningenniveau. Met name op het gebied van de winkels voor non-food, de gezondheidszorg, het openbaar vervoer en allerlei vormen van maatschappelijke dienstverlening en recreatie is het gespecialiseerde aanbod in Almere nu al groot. Daarmee wordt het mogelijk een voorzieningenniveau te creëren dat door specialisatie en differentiatie ook buiten de eigen stad sterke aantrekkingskracht uitoefent. Van groot belang is het concept dat met betrekking tot de omvang en het ontwikkelingstempo van een dorp of stad door de plannende overheid wordt gekozen. Indien het planningsconcept realiteitsgehalte heeft, is de ontwikkeling van de voorzieningen daarmee



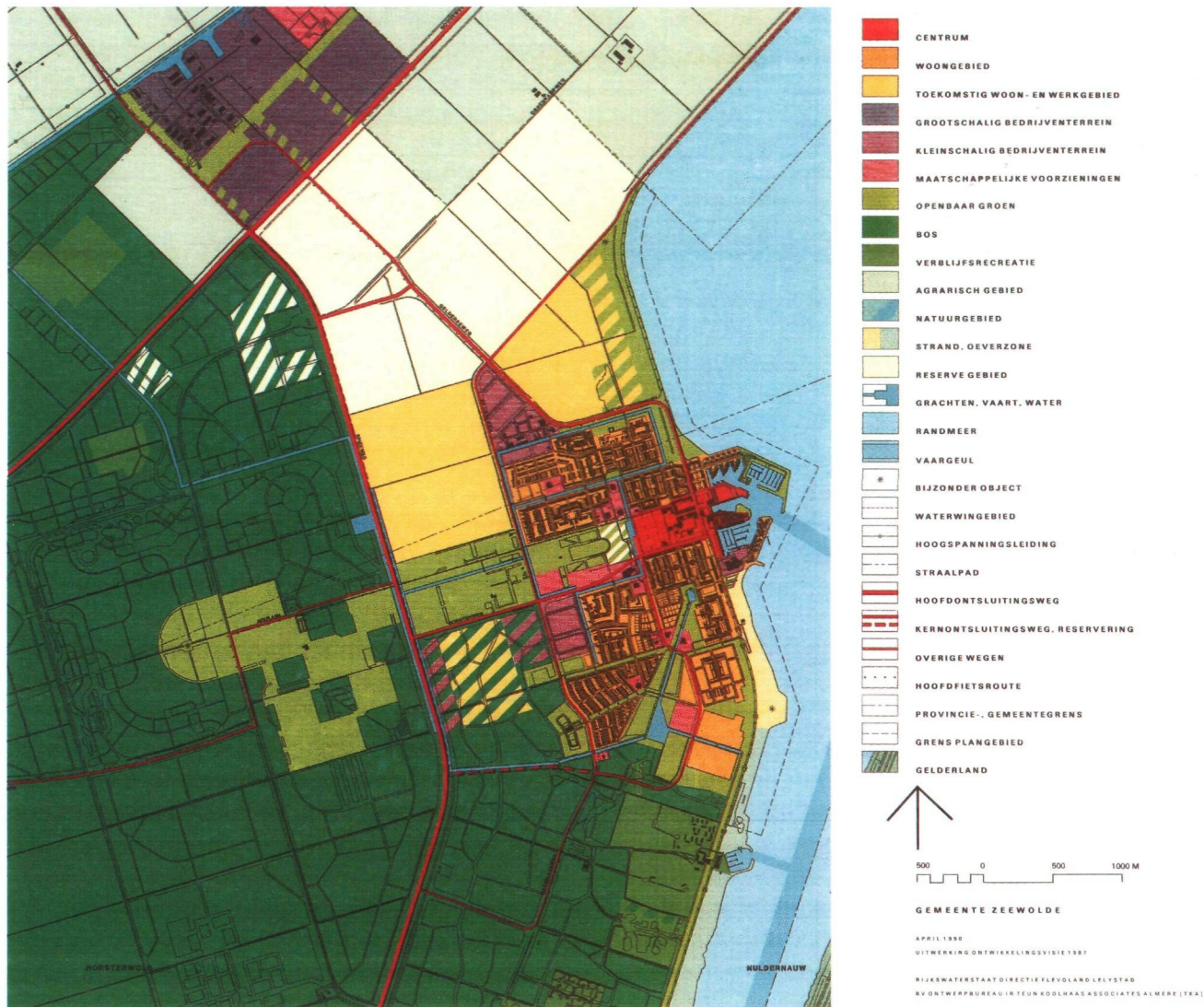
Trekkersveld, 1995.

gediend. In het bijzonder de meer gespecialiseerde winkels en ambachten en allerlei vormen van persoonlijke en technische dienstverlening zijn gebaat bij een continue en relatief grote uitbreiding van koopkracht. Bij een stabiele ontwikkeling wordt het de risico-nemende partijen ook mogelijk gemaakt te anticiperen op de toekomstige groeicijfers. Zowel in Almere als in Zeewolde kan worden gesproken van een zich vrij stabiel ontwikkelend draagvlak (figuur 5). Dit groeiproces ging gepaard met een relatief afnemende koopkrachtafvloeiing naar centra op het oude land (Amsterdam, Hilversum, Harderwijk), met accentverschuivingen in de samenstelling van nieuwe groepen inwoners, met wisselende tempi van economische groei en ook met vernieuwingen en uitbreiding van de genoemde oude centra (Coördinerend Instituut Midden- en Kleinbedrijf, 1987). Daarenboven vindt natuurlijk ook binnen de nieuwe kernen in Zuidelijk Flevoland een grote dynamiek plaats van ondernemingen naar andere locaties, passend bij de ontwikkeling van de centrumgebieden en de groeistrategie van de individuele onderneming. Zolang het draagvlak toeneemt, is ook van een verdere uitbreiding en specialisatie van het aanbod van voorzieningen sprake. Dit laatste kan voor Almere en Zeewolde bijvoorbeeld wor-

den geïllustreerd met het aantal vierkante meters verkoopvloeroppervlak voor non-food per 1.000 inwoners (figuur 6). Hiermee worden de centra van Zuidelijk Flevoland steeds meer de aangewezen en ook logische aankoopplaatsen en verzorgingscentra voor de plattelandsbevolking van deze polder. Het mobiliteitspatroon verkrijgt hierdoor geleidelijk meer stabiliteit. In feite betekent dit ook, dat de relaties tussen de kernen en het buitengebied steeds duidelijker komen te liggen; ook met betrekking tot de grondgebruiksmogelijkheden. Dat Almere in dit verband van een andere orde van grootte is dan Zeewolde, is duidelijk. Toch kan worden geconstateerd, dat de plattelandsbevolking buiten de kernen reeds in aanzienlijke mate op Zeewolde is georiënteerd, wat ten dele voortkomt uit een voorkeur voor een niet-stedelijk milieu.

De attractie van locaties voor forensen

Flevoland kent een sterk ontwikkeld woonforensisme (Klooster, 1988, 1989). De redenen hiervoor zijn in hoofdzaak een tekort aan woonruimte in de noordvleugel van de Randstad en een tekort aan werkgelegenheid in de Flevolandse gemeenten. Daarnaast doen



Figuur 7. Structuurvisie Zeewolde, 1990.

zich ook situaties voor waarbij werknemers of ondernemers op het oude land blijven of gaan wonen en in Flevoland werken (werkforensen). Deze categorie is echter veel kleiner dan die van de woonforensen en wordt met name in de bouw aangetroffen.

Zonder redelijke reistijden tussen woon- en werkplaats komt forensisme beperkt van de grond; bovendien moeten forensengemeenten een passend woonmilieu bieden om hun status te kunnen verwerven en behouden.

In Zuidelijk Flevoland lenen de locaties aan de randmeren en nabij de bruggen tussen het oude en het nieuwe land zich goed voor projectontwikkeling. Bovendien is de attractie groter naarmate een locatie dicht bij de Randstad ligt. Almere is uiteraard niet toevallig tegenover Amsterdam en het Gooi gesitueerd. De beoogde omvang van de stad heeft alles te maken met de gekozen ligging. Daarbij is en wordt de hoofdinfrastructuur tussen het oude en het nieuwe land aangepast. Meer dan eens is vanuit het Gooi en Utrecht een suggestie gedaan juist over de Stichtse Brug in Zuidelijk Flevoland een nieuwe kern te stichten. Natuurlijk zou deze kern dan

speciaal ten behoeve van de Gooise respectievelijk Utrechtse overloop moeten worden gebouwd. Met de ontwikkeling van Almere-Hout wordt hieraan op termijn in zekere zin tegemoet gekomen, zij het dat het aspect water hier is vervangen door een situering in het bos. Ook met Almere-Pampus en Almere-Poort wordt de relatie met de nabije Randstad gehonoreerd en daarnaast die met het water (figuur 2).

In de discussies die zich in de recente jaren met betrekking tot de (door)groei van Zeewolde afspeelden, is herhaaldelijk naar voren gekomen dat een tweede kern in deze gemeente in de buurt van één van de drie bruggehoofden tot de mogelijke toekomstige bouwlocaties zou kunnen gaan behoren (Bosman, 1990). Ook hier weer op een strategische locatie ten opzichte van respectievelijk Rijksweg A27 en Rijksweg A28. In Zeewolde is, evenals in Almere, de locatie aan het (verbrede) randmeer uitgebuit (figuur 7). Het aandeel forensen in de beroepsbevolking is vanwege deze situering, die is gecombineerd met bos en open landbouwgebied, hoog (Van Antwerpen, 1992). De groei van de beroepsbevolking vindt in een

sneller tempo plaats dan die van de arbeidsplaatsen.

Hoewel Rijksweg A27 een belangrijke verbetering zal vormen bij de afwikkeling van het forensenverkeer, is ook tussen Almere en Amsterdam verbetering van de verkeers- en vervoersfaciliteiten noodzakelijk om de omvangrijke woningbouwprogramma's (3.000 woningen per jaar) verantwoord te kunnen realiseren.

Met het voorgaande wil gezegd zijn, dat het patroon van woonkernen in Zuidelijk Flevoland zoals dat in de vroege planontwikkeling is opgenomen, nog wel eens zou kunnen worden aangevuld met nieuwe urbane uitbreidingen, gezien het omringende dichtbevolkte oude land aan de overzijde van de randmeren. Maar dit zal pas op langere termijn manifest worden. Wel is duidelijk, dat het occupatiepatroon er altijd een zal blijven met perifere stedelijke locaties en een groen hart, waarbij het groene hart zich uitstrekt tot Lelystad, Dronten en Biddinghuizen. Die perifere positie van kernen en steden biedt wat Zuidelijk Flevoland betreft de mogelijkheid, zolang dat nodig is, gebruik te maken van goed bereikbare voorzieningen in grotere steden in de noordvleugel van de Randstad; en dus ook van de arbeidsmogelijkheden aldaar (Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam, 1994).

Enkele evaluerende opmerkingen

Wijzigingen van demografische, sociaal-economische en technische aard kunnen ingrijpende gevolgen hebben voor het ruimtelijke gedrag en het occupatiepatroon. De vraag is dan ook aan de orde in hoeverre ontwikkelingen op de genoemde terreinen in de periode 1975-1995 zijn aan te geven, die het patroon van bewoning, verzorging en verstedelijking hebben doen wankelen respectievelijk juist een bevestiging hebben gevormd van eerder geformuleerde veronderstellingen. In hoofdlijnen zijn de volgende feiten waar te nemen:

- De rond 1970 voorspelde terugval van de bevolkingsgroei op termijn (25 jaar) heeft al vrij snel een ondergrens bereikt (figuur 8a); zowel geboorteniveau als immigratie hebben bijgedragen aan blijvende positieve groeisaldi van een wat hoger niveau dan voorspeld. Figuur 8b toont duidelijk het probleem van twintig jaar vooruit voorspellen; een tienjarige periode geeft een veel betrouwbaarder beeld en daarmee ook een betere grondslag voor grotere bouwprojecten. De demografische groei is gepaard gegaan met een zekere contractie van economische activiteiten in het westen van Nederland en de schil direct daaromheen. Een en ander betekende, dat de voorziene capaciteitsbehoefte aan stedelijke ruimte voor een deel kon worden opgevangen in de IJsselmeerpoldersteden Lelystad en Almere. Niet alleen de noordelijke Randstad breidde zich uit in de IJsselmeerpolders; ook de West-Veluwe stootte inwoners af naar Dronten en Zeewolde; ten dele ten gevolge van woningtekorten in de regio's langs de randmeren op het oude land.
- Een tweede belangrijk feit in deze periode is geweest, dat de welvaartsontwikkeling redelijk op peil is gebleven, zodat een verschijnsel als de eigen woning gestaag in belang kon toenemen. Voor het ruimtegebruik zijn hieraan gevolgen verbonden: meer laagbouw, wat meer benodigde ruimte, en in veel geval-

len realisatie in een suburbaan milieu. In Almere en Zeewolde is hierop sterk ingespeeld, ook al om een meer evenredige bevolkingssamenstelling te bevorderen en dus een vergroting van het draagvlak teweeg te brengen.

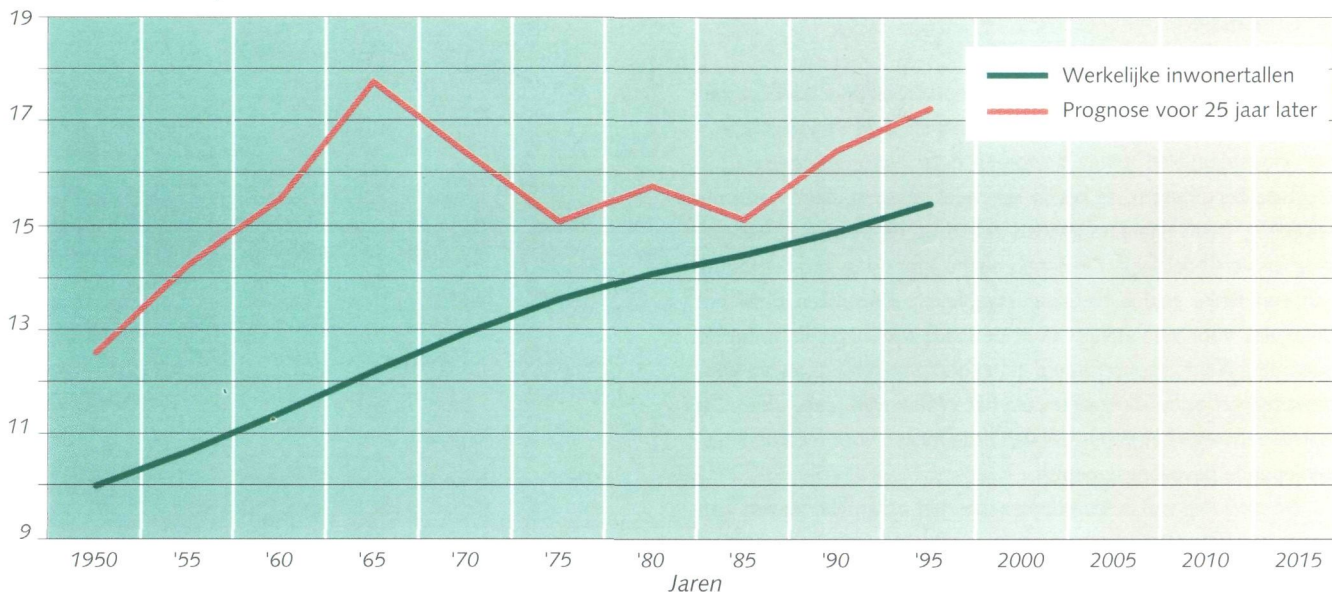
Een ander gevolg van de welvaartsontwikkeling en de economische contractie bij een tegelijkertijd uitdijende woningmarkt was de mobiliteitstoename, niet alleen in samenhang met het woon-werkverkeer maar duidelijk ook ten behoeve van ontspanning, sociale relaties en consumptieve activiteiten. In dit licht bezien zijn de omvangrijke kilometrages van de platte-landsbevolking van Zuidelijk Flevoland passend in het tijdsbeeld. Met het oog op de milieuproblematiek worden overigens maatregelen genomen - onder andere in de vorm van locatiebeleid - om een verschuiving naar het gebruik van openbaar vervoer en fiets te bevorderen. In Almere is dit beleid bijna vanaf het begin in de plannen opgenomen; voor Zeewolde was dit niet het geval. De oorspronkelijk beoogde geringe omvang van de kern (8.000 inwoners) en de sterk verspreid wonende agrarische bevolking gaven daartoe weinig reden.

- Op het gebied van de stedenbouw is het concept compacte stad lange tijd gepropageerd als tegenwicht tegen groeikernen en suburbane groei. De thans vigerende Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra huldigt dit concept ook nog, onder meer met betrekking tot stedelijke groei direct aan de rand van de steden, zonder echter belangrijke natuur- of recreatiegebieden te willen bebouwen. Aangezien hiermee op termijn toch mogelijkheden tot openluchtrecreatie en natuurontwikkeling dicht bij de stad worden beperkt, blijkt de conceptie van Almere, waar duidelijk is gekozen voor integratie van open ruimte en stedelijke bebouwing, een geslaagd experiment met een (hopelijk) duurzaam karakter (Wezenaar, 1994).

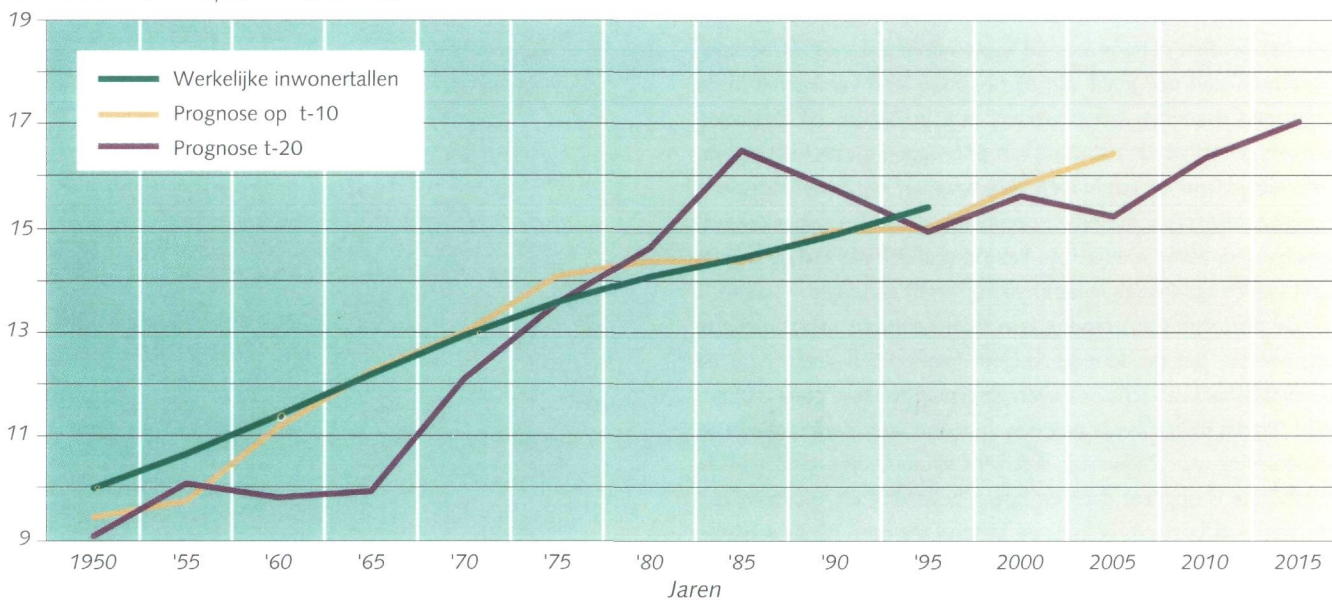
De recreatieve voorzieningen die rond Zeewolde zijn aangelegd, spelen eveneens in op een beleid dat het mogelijk maakt de vrije tijd voor een belangrijk deel dicht bij de woonplaats door te brengen. Anderzijds moet worden opgemerkt, dat Zuidelijk Flevoland ruime voorzieningen biedt voor openluchtrecreatie aan mensen uit gebieden waar deze voorzieningen niet (kunnen) voorkomen. Daarom zal de recreatieve mobiliteit nog lange tijd een grote omvang blijven behouden.

- De wellicht meest belangrijke veranderingen die zich de afgelopen decennia hebben voorgedaan, zijn het geleidelijk meer bebouwd geraken van delen van stadsranden en de vergroting van dorpen, naast het verdichten van bestaande stedelijke gebieden (De Boer, 1992). Aangezien deze bouwprocessen dikwijls veel weerstand ondervinden van omwonende burgers en milieugroepen komen ze nog al eens met forse vertraging tot stand. Reden te meer waarom de vraag naar bouwterreinen in Zuidelijk Flevoland op een hoog niveau is gebleven en deze polder steeds meer wordt opgenomen in het netwerk van de noordelijke Randstad. Regelmatig terugkerende discussies over het groeitempo van Almere-Hout en Zeewolde illustreren dit fenomeen van oprukkende (sub)urbanisatie. Meer echter dan deze discussies tonen de gerealiseerde projecten de toenemende fysieke verstedelijking van (Zuidelijk) Flevoland aan.

Inwoneraantal x miljoen in Nederland



Inwoneraantal x miljoen in Nederland



Figuur 8a en 8b. Prognoses en werkelijkheid (bron: CBS).

In het algemeen zijn middenvarianten en gemiddelden van minimum- en maximumprognoses gehanteerd.

Toelichting voor de verschillende jaren:

1. Prognose t-10: 1965 Betreft CBS-prognose 1954 per 31-12-1965 en exclusief (e)migratie.
2005 Betreft CBS-prognose 1994.
2. Prognose t-20: 1950 Prognose 't Hooft 1929.
1955 Prognose Angenot, 1934, interpolatie: gemiddelde van de gemiddelden van de minimum- respectievelijk maximumprognoses voor 1950 en 1960.
1960 Prognose Kloos, 1939.
1965 Prognose Notestein o.a. (Volkerenbond), 1944, interpolatie 1960 en 1970.
1975 Prognose per 31 december.
1980 Prognose per 31 december.
1985 Interpolatie van cijfers voor 1980 en 1990.
2015 Prognose 1994.
3. Prognose t+25: 1960 Extrapolatie CBS-prognose 1975-1980.

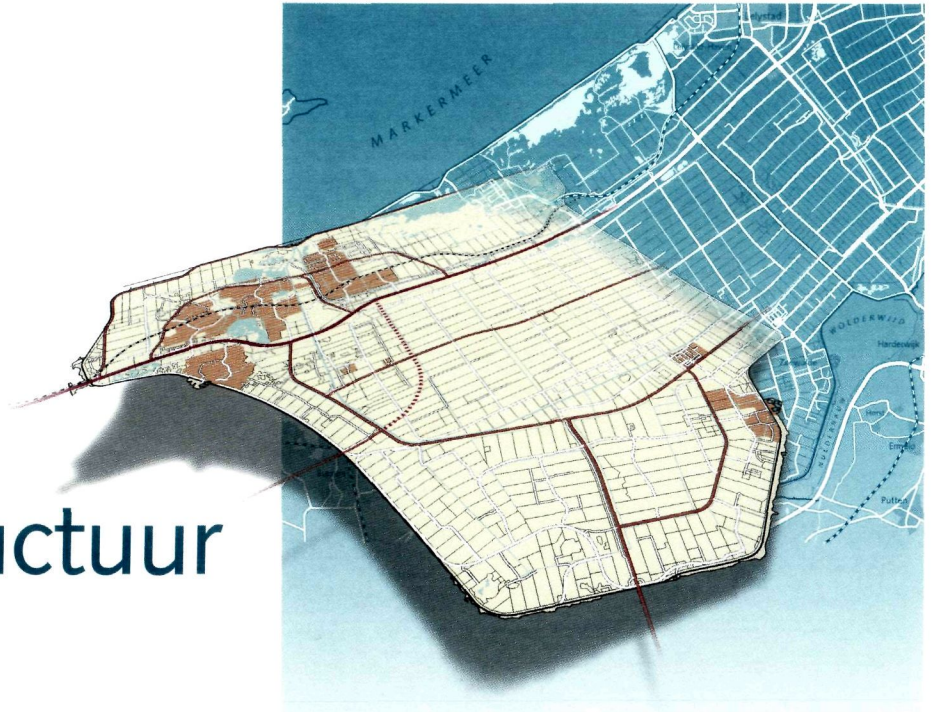
Conclusie

Een belangwekkende wijziging in het oorspronkelijke concept van de inrichting van Zuidelijk Flevoland, namelijk de vervanging van een industriegebied annex bewoning door een natuurgebied (de Oostvaardersplassen), zij het in een heel vroeg stadium van ontwikkeling, heeft uiteraard invloed gehad op de bewoning, verzorging en verstedelijking. De economische grondslag voor de bouw van een flinke stad is hiermee uitgebleven. Bovendien bleef het draagvlak voor verzorging vanuit de landbouw beperkt, zodat de bewoning werd geconcentreerd in het oorspronkelijk daarvoor aangewezen gedeelte (Almere) en aan het Wolderwijd (Zeewolde). Dit laatste vanwege het potentieel van deze locatie voor meerdere uiteenlopende bevolkingsgroepen.

De spreiding van de boerderijen over het agrarische gebied laat, behalve in het fruitteeltgebied bij Zeewolde en het kassengebied bij Almere, een vrijwel egaal en voor Nederlandse normen tamelijk ijf patroon zien, zodat verzorging vanuit Zeewolde, Almere en Lelystad het logische gevolg werd. De tijdelijk bewoonde recreatieterrainen, respectievelijk de zelfvoorzienende recreatiecentra hebben het perifere patroon van de kernen ondersteund. Dit occupatiepatroon sluit ook goed aan bij het oude land vanwaaruit in de afgelopen decennia vele bewoners zich in Almere en Zeewolde hebben gevestigd. De nabijheid van de bruggen tussen het oude en het nieuwe land, de randmeren, de bossen en een in het algemeen hoogwaardig milieu maken dit occupatiepatroon tot een potentieel groeigebied, zeker wanneer de bevolkingsdichtheid aan de andere kant van de randmeren in aanmerking wordt genomen.

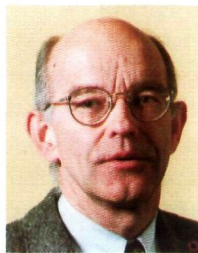
De plattelandssamenleving is in staat gebleken zich zodanig te organiseren, dat de door sommigen opgeworpen vraag naar de bereikbaarheid van scholen, verenigingen en winkels, goed is opgelost. Daarbij blijkt dikwijls nog een voorkeur voor participatie in de samenleving van Zeewolde; een kern waarvan een deel van de organisatie is opgezet door de boerenbevolking en waarmee een binding blijft bestaan, ook als de afstand tot deze plaats groter is dan die tot Almere of Lelystad. Niettemin zijn de relaties met het oude land op het punt van voortgezet onderwijs, de aanschaf van duurzame artikelen en het verkrijgen van specialistische diensten nog groot, zeker in de gemeente Zeewolde.

Infrastructuur



<i>J. Nicolai</i>	17 Wegen, vaarwegen en buisleidingen
<i>H.T.A. de Hey</i>	18 Spoorlijn
<i>E.J.J. Cals</i>	19 Nutsvoorzieningen
<i>J. Nicolai</i>	20 Telecommunicatie en luchtvaart

Wegen, vaarwegen en buisleidingen



Dr. J. Nicolai
medewerker afd.
Onderzoek en
Stedebouwkundig
Ontwerp/SO van de
RDJ.

Inleiding

Wanneer men voor een nieuw gebied zoals Zuidelijk Flevoland de plannen voor wegen, vaarwegen en buisleidingen maakt, werkt men steeds tussen twee polen. Aan de ene kant moet de gebruiker op veel plaatsen kunnen in- en uitvoegen, aan de andere kant maken weg, vaarweg en buisleiding ook deel uit van een groter geheel. Dat laatste houdt in, dat in- en uitvoegend verkeer en vervoer de doorgaande stromen zo weinig mogelijk moeten (mogen) hinderen. Bovendien is sprake van verschillende vervoermiddelen. Om een en ander in goede banen te leiden vormt men het wegen-net niet alleen uit verschillende componenten voor de verschillende soorten gebruikers, maar wordt het net voor het gemotoriseerde verkeer ook hiërarchisch opgebouwd.

In Zuidelijk Flevoland bepalen de verwachte doorgaande verkeersstromen de richting van de hoofdwegen. Het patroon van de wegen hangt echter ook samen met de ruimtelijke bestemmingen. Bij de vaarwegen is de vervoersbehoefte van een andere aard. Door het gebied waar nu Flevoland ligt, liepen enkele vaarroutes, die zijn vervangen door het Oostvaardersdiep en de randmeren. In Zuidelijk

Flevoland hebben de kanalen naast een waterhuishoudkundige functie een betekenis als verkeersader. Oorspronkelijk had men alleen te maken met vrachtvervoer. Nu speelt de recreatievaart daarnaast ook een rol in het geheel.

Bij de buisleidingen is het beeld eenvoudiger. De strook voor buisleidingen is op een later moment min of meer aan de structuur van de wegen en de vaarwegen aangepast. In het daarvoor gereserveerde tracé in Flevoland waren in 1995 nog geen buisleidingen aangelegd.

Het wegenpatroon

Ontsluiting van het landelijke gebied

Het wegennet in het landelijke gebied van Zuidelijk Flevoland moet elke kavel ontsluiten. Het moet zo kort mogelijke verbindingen bieden tussen boerderijen en dorp of stad en tevens korte aan- en afvoerlijnen tussen boerderijen en toeleverings- en verwerkingsbedrijven. Het net moet eveneens korte verbindingen bieden tussen deelgebieden van Zuidelijk Flevoland onderling en tussen deelgebieden van Zuidelijk Flevoland en het oude land. Ook moet het



Polderwegen ontsluiten de kavels.

wegennet verbonden zijn met het nationale hoofdwegennet.

In verband met de veiligheid worden altijd 'tussenwegen' aangelegd tussen de wegen die woningen of kavels ontsluiten, en de wegen voor het snelverkeer. In Zuidelijk Flevoland is dat ook het geval. Bovendien is het wegennet daar bewust samengesteld uit netten voor doelgroepen, zoals snelverkeer, langzaam verkeer, fietsers en voetgangers. Deze netten zijn daar waar dat mogelijk was, samengevoegd. Waar dat nodig was zijn zij apart aangelegd.

Het wegennet is hiërarchisch opgebouwd. Aan de ene kant bestaat het uit polderwegen, die de kavels ontsluiten. Aan de andere kant uit hoofdwegen, die uitsluitend bestemd zijn voor doorgaand verkeer. De polderwegen liggen gewoonlijk langs een korte kant van de kavel. Bij deze vorm van ontsluiting is zowel de lengte van de polderwegen als de oppervlakte van de waterlopen die in een gebied nodig zijn, minimaal.

Met deze methode van ontsluiten werd in Zuidelijk Flevoland de praktijk van de eerder ingerichte polders voortgezet. Zij had onder andere tot gevolg, dat de afstand tussen de polderwegen werd bepaald door de lengte van twee kavels. De afmetingen van de kavels - meestal 500 meter breed en 1.200 tot 1.700 meter lang - leidden ertoe, dat de polderwegen evenwijdig aan elkaar en op een onderlinge afstand van 2,5 kilometer kwamen te liggen.

De oriëntering van de polderwegen is ontleend aan de verwachte verkeersstromen in een rechthoekig wegenstramien. De hoofdrichting van de kavels sluit daarop aan. Elke kavel wordt immers begrensd door een weg en elke weg komt via een of twee tussenschakels uit op een hoofdweg. In de gebieden ten zuiden van de Hoge Vaart en ten zuiden van de Lage Vaart is de hoofdrichting van de kavels dan ook zuidwest-noordoost, evenwijdig aan de hoofdrichting van de belangrijkste interregionale verbinding, Rijksweg A6.

In het gebied ten noorden van de Lage Vaart zou dat ook mogelijk zijn geweest. Toch is de lengterichting van de kavels daar een kwartslag gedraaid. Tussen de Lage Vaart en de Oostvaardersdijk, een afstand van ongeveer zes kilometer, waren in de richting zuidwest-noordoost een spoorlijn en een secundaire weg geprojecteerd. De richting zuidoost-noordwest van de kavels sloot daar zeer efficiënt op aan. Overigens is maar een klein gedeelte van het gebied ten noorden van de Lage Vaart verkaveld: het overgrote deel bestaat uit het natuurgebied de Oostvaardersplassen.

De planvorming voor de wegenstructuur

Het rapport Een Structuurplan voor de Zuidelijke IJsselmeerpolders (1961) ging ervan uit dat verkeer en vervoer heel belangrijk waren voor de ontwikkeling van de polders. Zowel het goederenvervoer als het personenvervoer zou dan ook zo goed mogelijk moeten worden georganiseerd. Dat kon alleen als er een doeltreffend net van wegen, vaarwegen en spoorwegen was. Het meest ruimtevragende en daardoor richtinggevend onderdeel van dit net was het wegennet. Het patroon van het interne wegennet hangt, zoals zojuist is uiteengezet, voor een belangrijk deel samen met het verkavelingspatroon. In het Structuurplan is het patroon mede bepaald door de hoofdrichting(en) van de externe verkeersrelaties. Dat waren er twee, volgens een vooruitberekening van de omvang van



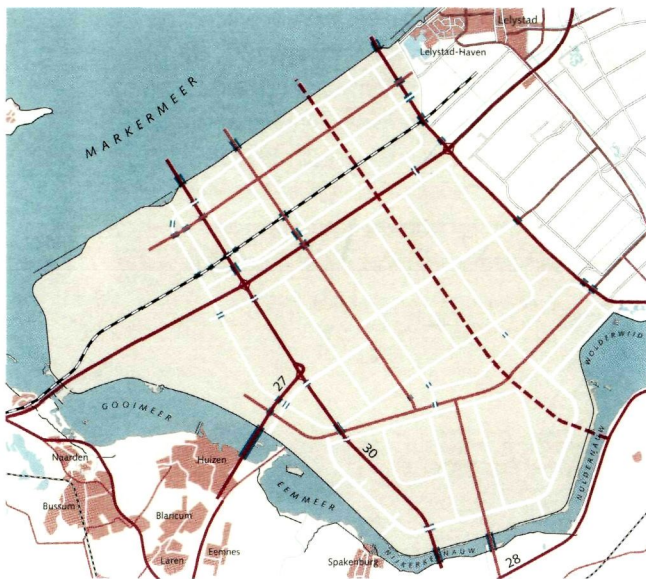
Figuur 1. Hoofdinfrastructuur in Een Structuurplan voor de Zuidelijke IJsselmeerpolders (1961).

het autoverkeer: een van het zuidwesten naar het noordoosten en een langs de zuidrand van Zuidelijk Flevoland. Het daarop geënte net bevatte vijf hoofdwegen (figuur 1). In feite was het een variant op of uitwerking van het hoofdwegennet uit de nota De Ontwikkeling van het Westen des Lands (1958).

Opmerkelijk is, dat het Structuurplan alleen aandacht gaf aan de hoofdwegen voor het doorgaande verkeer en aan enkele verbindingswegen die voor de interne structuur en voor het interlokale verkeer van belang waren.

Het Verkavelingsplan voor het oostelijk deel van Zuidelijk Flevoland (1968) werkte voor het betreffende gebied het Structuurplan uit. Het bevatte, naast een structuurschema van de wegen in heel Flevoland, een kaart met alle primaire, secundaire en tertiaire wegen, en polderwegen, aanvullende wegen, bruggen en viaducten (figuur 2).

De primaire wegen verbinden de gewestelijke centra; in heel Flevoland behoorde toen alleen Lelystad daartoe. De primaire wegen konden in fasen worden aangelegd. De secundaire wegen verbinden de streekcentra (Lelystad, Dronten, Nijkerk) voor zover de primaire wegen daarin niet voorzien. Bij de primaire en secundaire wegen was ruimte gereserveerd voor gescheiden rijbanen met elk drie rijstroken. Het structuurschema ging uit van vier primaire en twee secundaire verbindingen, alsmede een te reserveren tracé voor een extra verbinding met het oude land. De primaire verbindingen lagen bij Muiderberg, Huizen, Nijkerk en Harderwijk, de secundaire bij Nijkerk en Harderwijk, en de primaire reserveverbinding lag tus-



- primaire weg
- secundaire weg
- tertiare weg
- - - polderweg
- · · aanvullende primaire weg
- · · aanvullende polderweg
- +— spoorweg
- +— brug of viaduct

Figuur 2. Structuurschema van de wegen in het Verkavelingsplan voor het oostelijk deel van Zuidelijk Flevoland (1968).

sen Nijkerk en Harderwijk. De tertiare wegen, die de netten van de primaire en secundaire wegen aanvullen, verbinden de dorpen onderling of zijn verzamelwegen voor polderwegen. Een deel daarvan heeft aparte fietspaden. De polderwegen ten slotte maken het wegennet compleet. Zij dienden de landbouwbedrijven te ontsluiten en waren bedoeld voor gemotoriseerd en ander verkeer. Het Verkavelingsplan voorzag in slechts enkele tertiare wegen: op de dijken, in de buurt van de huidige Vogelweg en op een tracé evenwijdig aan en op ongeveer een kilometer afstand van de Zeewolderdijk, de Nulderdijk, de Nijkerkerdijk en de Eemmeerdijk.

Van de primaire wegen waarin het Verkavelingsplan voorzag, nam het Rijkswegenplan 1968, dat de wegverbindingen aangaf waarvan de aanleg in de eerstkomende tien tot vijftien jaar prioriteit zou krijgen, er twee over: Amsterdam(Zuid)-Almere-Lelystad-Emmeloord en Blaricum-Almere.

Het Verkavelingsplan is naar aanleiding van zich wijzigende omstandigheden ook wat het wegennet betreft regelmatig ter discussie gesteld. In 1967 werd voorgesteld het wegennet in Zuidelijk Flevoland aan te passen aan de veranderende bestemmingen; naast bouwland, grasland en boomgaarden was voorzien in de aanleg van bos- en natuurgebieden en in het opspuiten van stranden buiten de dijken. Zo werd de tertiare weg die in eerdere plannen op ongeveer een kilometer achter de Zeewolderdijk, Nulderdijk, Nijkerkerdijk en Eemmeerdijk lag, vervangen door een polderweg; secundaire en tertiare wegen mochten immers een erf of kavel niet ontsluiten. Ook zouden recreatiebedrijven in het zuidelijke deel van de polder via aparte wegen ontsloten kunnen worden.

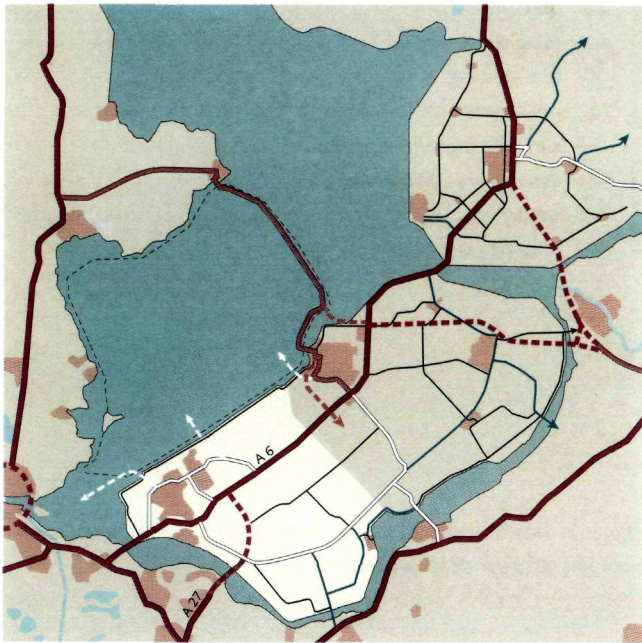
De Dienst der Zuiderzeewerken en de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders pleegden met grote regelmaat overleg over aanpassingen in het geplande wegennet: een enkele weg zou kunnen vervallen en andere wegen zouden wat moeten opschuiven om betere kavelafmetingen te krijgen, om een toekomstig stedelijk gebied beter te ontsluiten, om toekomstige bebouwing voldoende ruimte te geven, of om een weg beter aan zijn functie van verbindingsweg te laten voldoen. In onderling overleg werd het wegennet dan ook

op een aantal punten aangepast. Vrij ingrijpend was de beslissing Rijksweg A6 ruim 1,5 kilometer naar het oosten te traceren. Deze leidde ertoe dat ook in het wegenplan van het Verkavelingsplan aanpassingen werden aangebracht. De meest kenmerkende was het 'recht'trekken van de Vogelweg. Ook is wel voorgesteld in het centrale deel van Zuidelijk Flevoland, tussen de Knardijk en de Lage Vaart, wat meer afwisseling aan te brengen door kavels en polderwegen 90 graden te draaien. Hoewel de uitvoering daarvan toen nog mogelijk was, werd het voorstel niet overgenomen. Kennelijk waren de veranderingen waaraan moeilijk te ontkomen viel, al lastig genoeg.

In de jaren zeventig is, onder invloed van het (eerste) Structuurschema Verkeer en Vervoer, de reservering voor Rijksweg A27 verdwenen en zijn de Brabantse Weg (Rijksweg A30) en de Gelderse Weg ter discussie gesteld.

Ook kwam in het begin van de jaren zeventig opnieuw een discussie op gang over de bestemmingen: de Oostvaardersplassen waren ontstaan, het concept-Structuurplan Almere vergde een grotere oppervlakte voor bebouwing dan men oorspronkelijk voor ogen had en ook het gewenste tracé van Rijksweg A6 was iets verlegd, en het Rijk had in de Structuurschets Landelijke Gebieden een eigen visie op de inrichting van Zuidelijk Flevoland ontwikkeld. Toen de Tweede Kamer in oktober 1978 vervolgens om kleinere kavels vroeg, was dat voor de Minister van Landbouw en Visserij aanleiding aan zijn collega van Verkeer en Waterstaat te vragen het Verkavelingsplan te herzien.

Ook omtrent de wegen van een hoger niveau vond weer heroverweging plaats. Omdat de kans op de ontwikkeling van industrie en/of stedelijk gebied langs het Oostvaardersdiep kleiner was geworden, zijn de Gelderse Weg en de primaire weg over de Knardijk vervallen. Om dezelfde reden werden de Brabantse Weg (A30) en de Adelaarsweg gebundeld: dat wil zeggen het gedeelte vanaf Rijksweg A28 over de Nijkerkerweg tot aan de Gooise Weg. Later zou worden beslist of het deel tussen de Gooise Weg en de Hollandse Weg (A6) het tracé van de Adelaarsweg zou volgen of

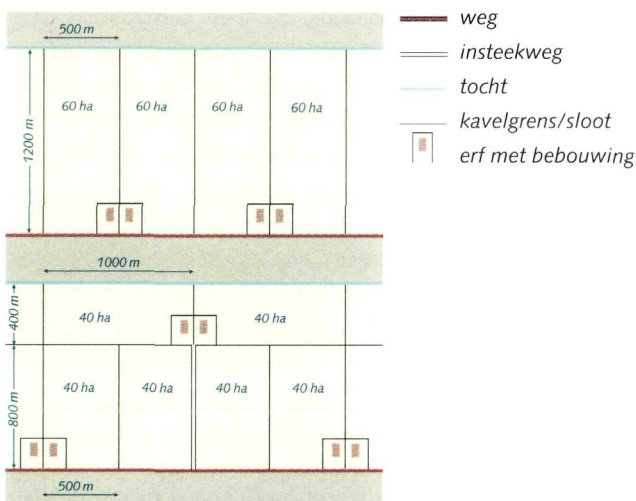


- bestaande autosnelweg hoofdwegennet
- bestaande autoweg hoofdwegennet
- bestaande provinciale weg 1^e categorie
- bestaande provinciale weg 2^e categorie
- bestaande provinciale weg 3^e categorie
- - - toekomstige autosnelweg hoofdwegennet
- - - toekomstige autoweg hoofdwegennet
- - - toekomstige provinciale weg 1^e categorie

Figuur 4. Streefbeeld voor de wegenstructuur in het Streekplan Flevoland (1993).

dat van de Brabantse Weg. Van de primaire verbinding het Gooi-Harderwijk-Dronten en verder werd alleen het wegvak tussen Blaricum en Rijksweg A30 gehandhaafd. De (secundaire) Gooise Weg kon voor de verbinding van het Gooi met Harderwijk en verder zorgen. Het plan hield wel rekening met de mogelijkheid dat de genoemde secundaire wegen verdubbeld zouden worden tot een dubbele tweestrooks weg. De noodzaak om een secundaire weg ten zuiden van de Oostvaardersdijk aan te leggen was toen inmiddels vervallen, en de Oostvaardersdijk zelf zou, na voltooiing van Rijksweg A6, misschien voor een deel een toeristische route kunnen worden.

In de concept-Actualisering van het Verkavelingsplan van januari 1979 werd de primaire weg over de Knardijk weer genoemd: een



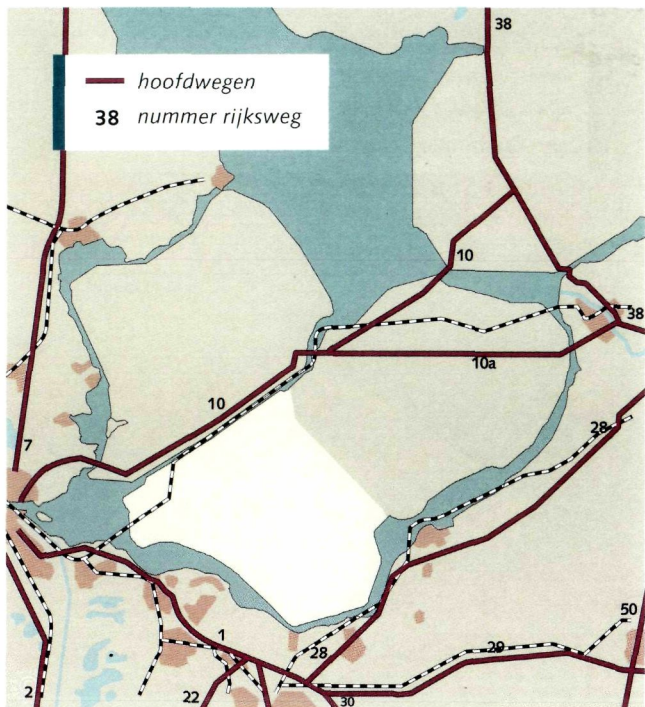
Figuur 3. Verkavelingspatroon met en zonder insteekweg.

juist verschenen rapport over de Markerwaard hield rekening met een oeververbinding op die plaats, en het Structuurplan Lelystad gaf de weg ook aan. Later kon zelfs nog worden bekeken of de weg bij Harderwijk of bij Zeewolde op Rijksweg A28 (Amersfoort-Zwolle) moest aansluiten. Na nog enkele aanpassingen ging de actualisering in november 1979 voor commentaar naar onder andere de Raad van de Waterstaat. Een bespreking met de Minister van Landbouw en Visserij had als resultaat dat de verdeling van de grond naar oppervlakte werd gespecificeerd. De aanpassing die daarop volgde, voorzag wat de wegen betreft in een integraal fietspadenplan en een aanvullende ontsluiting in verband met de verandering van de kavelgrootte. De insteekwegen werden geïntroduceerd (zie figuur 3).

In het proces van actualisering evolueerden ook de visies op het gewenste wegennet. Een deel van Rijksweg A30 werd vanaf 1981 tot Rijksweg A27 gerekend, en voor de eventuele verbinding tussen Rijksweg A28 en Rijksweg A6 bleven de tracés van de Adelaarsweg en de Brabantse Weg 'open'. De reservering voor een secundaire weg over de Knardijk bleef, en speciale aandacht werd gevraagd voor de routes voor langzaam verkeer. De Raad van de Waterstaat wilde de actualisering als streekplan behandelen; RIJP en ZZW volgden dan ook de procedure van artikel 11 van de Wet op het Openbaar Lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders. Dit had tot gevolg dat het geactualiseerde plan eerst voor ambtelijk commentaar werd verstuurd.

De voor ambtelijk commentaar verzonden actualisering van november 1982 bevatte opnieuw enkele veranderingen: Rijksweg A27 kreeg een ander tracé, de Brabantse Weg, de Gelderse Weg en de weg over de Knardijk waren verdwenen en de Vogelweg was een regionale verbindingsweg geworden.

Op 29 december 1983 keurde de Minister van Verkeer en Waterstaat de actualisering goed.



Figuur 5. Rijkswegenplan 1958 (uitsnede).

Het plan onderscheidde, in afwijking van het voorstel van 1982, drie soorten wegen: primaire wegen, secundaire wegen/stadsauto-wegen en tertiaire wegen. Rijksweg A6 en Rijksweg A27 waren primaire wegen, Nijkerkerweg, Gooise Weg en Spiekweg waren secundaire wegen en Oostvaardersdijk en Vogelweg waren tertiaire wegen. De actualisering gaf ook twee wegverbindingen met de Markerwaard aan, die mogelijk op langere termijn - globaal na het jaar 2000 - nodig zouden zijn. De aanleg van deze twee verbindingen mocht fysiek niet onmogelijk worden gemaakt.

Enkele jaren later, in 1987, werd de definitieve actualisering van het Verkavelingsplan gepubliceerd. De kaart met onder meer het wegensysteem is opgenomen in hoofdstuk 2 Planontwikkeling van dit boek.

In de periode 1991-1993 maakte de provincie Flevoland een streekplan voor haar gebied. Figuur 4 laat de wegenstructuur zien van het definitieve plan. De wegenstructuur waarin het Streekplan Flevoland voor Zuidelijk Flevoland voorzag, kwam vrijwel overeen met die in de Actualisering van het Verkavelingsplan. Er waren twee verschillen. Ten eerste werd in het streekplan de aansluiting van Rijksweg A27 op Rijksweg A6 ongeveer een kilometer in noord-oostelijke richting verschoven. Ten tweede was in het streekplan slechts één van de twee mogelijke hoofdwegverbindingen op langere termijn waarin de Actualisering van het Verkavelingsplan voorzag, ongewijzigd overgenomen; de tweede verbinding verschoof iets van de Knardijk naar het oosten tot in het gebied van de gemeente Lelystad. Daarnaast was in het streekplan een derde verbinding vanuit Almere toegevoegd.



Figuur 6. Structuurschema hoofdwegen in de Tweede Nota over de Ruimtelijke Ordening in Nederland (1966).

De externe ontsluiting

In het voorgaande is al sprake geweest van enkele primaire wegen door Zuidelijk Flevoland. In het onderstaande wordt nog kort ingegaan op de verschillende plannen voor de rijkswegen, waarbij duidelijk wordt hoezeer de tracering van de rijkswegen door Zuidelijk Flevoland zich op den duur voegde in de planvorming voor het gebied.

De eerste plannen voor de hoofdwegen in Zuidelijk Flevoland dateren van 1958. In dat jaar verschenen namelijk het rapport *De ontwikkeling van het Westen des Lands en een Rijkswegenplan*. Het eerste noemde een aantal verkeersrelaties die het wegennet in Zuidelijk Flevoland konden beïnvloeden. Het Rijkswegenplan 1958, dat de binnen tien tot vijftien jaar aan te leggen hoofdwegverbindingen noemde, nam twee ervan over: Amsterdam-Lelystad-Emmeloord en Lelystad-Kampen (figuur 5). Bij beide wegen voorzagen men in de aanleg van twee rijstroken. Opgemerkt wordt, dat de weg Amsterdam-Lelystad door Waterland-Oost en over de Oostvaardersdijk is aangegeven; de laatste begrensd volgens de toen bestaande plannen de nog aan te leggen Markerwaard.

In 1960 verscheen de (eerste) Nota inzake de Ruimtelijke Ordening in Nederland. Hierin waren de wegen waarin het Rijkswegenplan voorzag, overgenomen.

Het Structuurschema uit de Tweede Nota over de Ruimtelijke Ordening (1966) sloot bij deze wegenstructuur aan (figuur 6).

Het Structuurschema Verkeer en Vervoer (1977, beleidsvoornemen) noemde vervolgens ten aanzien van Flevoland drie hoofdwegen:



Figuur 7. Structuurschema Verkeer en Vervoer (1977, beleidsvoornemen).

van Rijksweg A6 het gedeelte Muiderberg(A1)-Almere-Lelystad-Emmeloord(A50), van Rijksweg A27 het gedeelte Utrecht(A12)-Almere(A30), en van Rijksweg A30 het gedeelte Barneveld(A1)-Nijkerk-Almere(A6) (figuur 7). Rijksweg A6 zou volgens het beleidsvoornemen van 1977 '... van groot belang worden voor de ontsluiting van de groeikernen Almere en Lelystad' en zou een volledige autosnelweg moeten worden, te realiseren in fase 1 (in de jaren negentig voltooid). Rijksweg A27, tussen Rijksweg A12 en Rijksweg A30, was van belang als schakel in de hoofdverbindingen van midden-Nederland met Noord-Nederland. De weg zou in 1977 voor een deel gereed zijn als autosnelweg en zou in fase 1 een volledige autosnelweg worden. Rijksweg A30, Barneveld-Almere, moest Rijksweg A1 ontlasten en moest in fase 1 als volledige autosnelweg zijn uitgevoerd.

De regeringsbeslissing (1979), waarin inspraak, advisering en bestuurlijk overleg met betrekking tot het beleidsvoornemen van 1977 waren verwerkt, bevatte iets andere uitspraken over Rijksweg A30. Rijksweg A30 werd voor het deel tussen Rijksweg A27 en Rijksweg A6 in fase 1 opgenomen, voor het overige deel in fase 2 (na 2000). Rijksweg A30 zou alleen van belang zijn als verbinding van Almere in zuidoostelijke richting. De gewijzigde motivering kwam voort uit twijfel aan de noodzaak van Rijksweg A30; Rijksweg A28 en Rijksweg A1 via Hoevelaken zouden een goed alternatief bieden. Rijksweg A30 zou zelfs in strijd zijn met de hoofddoelstelling van het Streekplan Veluwe. Ondanks die kritiek werd Rijksweg A30 in de regeringsbeslissing van 1979 gehandhaafd, en wel om drie redenen. Vooreerst achtte de regering het



Figuur 8. Structuurschema Verkeer en Vervoer (1981, definitief plan).

gewenst de mogelijkheid van een rechtstreekse verbinding van Almere in zuidoostelijke richting open te houden. In de tweede plaats achtte zij het mogelijk dat Rijksweg A1, en met name het knooppunt tussen Rijksweg A1 en Rijksweg A28, het verkeer op den duur niet meer zou kunnen verwerken; Rijksweg A30 zou dan uitkomst bieden. In de derde plaats was het mogelijk dat de provincie Gelderland de Zuidelijke IJsselmeerpolders (lees: Zuidelijk Flevoland) op den duur vanuit het zuidoosten zou willen ontsluiten. Twee verbindingen tussen Rijksweg A6 en Rijksweg A28 waarin het Structuurschema Hoofdwegenet 1966 voorzag, Lelystad-Dronten-Kampen-Zwolle en Lelystad-Harderwijk, waren in het Structuurschema Verkeer en Vervoer niet opgenomen. Het motief hiervoor was, dat over de betekenis van Lelystad in het planologisch beleid op langere termijn nog onvoldoende bekend was.

Tijdens de parlementaire behandeling van de regeringsbeslissing in 1980 bleek dat de Tweede Kamer een deel van Rijksweg A30, tussen Rijksweg A27 en Rijksweg A1, wilde schrappen: de aanleg hiervan riep veel bezwaren op omdat deze weg de natuur en het milieu in het Veluwerandgebied verder zou aantasten. Vervolgens wijzigde de regering haar beslissing in die zin, dat Rijksweg A30 tussen Barneveld (A1) en Almere (A6) verviel. Het deel van Rijksweg A30 dat tussen Rijksweg A6 en Rijksweg A27 lag, werd aan Rijksweg A27 toegerekend. Tegelijkertijd kreeg Rijksweg A27 er een vierde taak bij: zij werd van belang als verbinding van Almere in zuidelijke en oostelijke richting. Het hoofdwegenet uit het in 1981 na parlementaire behandeling vastgestelde Structuurschema Verkeer en Vervoer is afgebeeld in figuur 8.



Vaarroute langs de Oostvaardersdijk.

Enkele jaren later (in 1988) verscheen het beleidsvoornemen voor een nieuw Structuurschema Verkeer en Vervoer, het tweede. Dit beschouwde de periode tot het jaar 2010.

Rijksweg A6 tussen Muiderberg (A1)-Almere-Lelystad-Emmeloord(A50) was inmiddels gereed. Rijksweg A27 werd, voor zover liggend in Zuidelijk Flevoland, genoemd als nieuwe autosnelwegverbinding. De weg was een ontbrekende schakel in de hoofdverbinding van midden-Nederland naar Noord-Nederland; de tracéprocedure werd doorlopen in het Verkavelingsplan voor Zuidelijk Flevoland.

In het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (1992) werd de aanleg van Rijksweg A27 tussen de Waterlandse Weg en Rijksweg A6 niet genoemd als een project dat in de periode 1993-1997 in uitvoering zou zijn. Een jaar later kwam daar al verandering in. De provincie Flevoland kreeg een bijdrage uit een ontwikkelingsfonds van de Europese Commissie en omdat de aanleg van enkele andere rijkswegen vertraging opliep, kwam bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat geld vrij. De grond was in eigendom bij het Rijk en de plannen voor de aanleg van Rijksweg A27 waren reeds ver gevorderd. In 1994 is de aanleg van deze weg dan ook versneld in uitvoering genomen.

Vaarwegen

Uitgangspunten

In en om Zuidelijk Flevoland zijn drie typen vaarwegen te onderscheiden: het Oostvaardersdiep, de randmeren en de vaarwegen binnen Zuidelijk Flevoland. Zij verschillen in functie en wat het gebruik betreft.

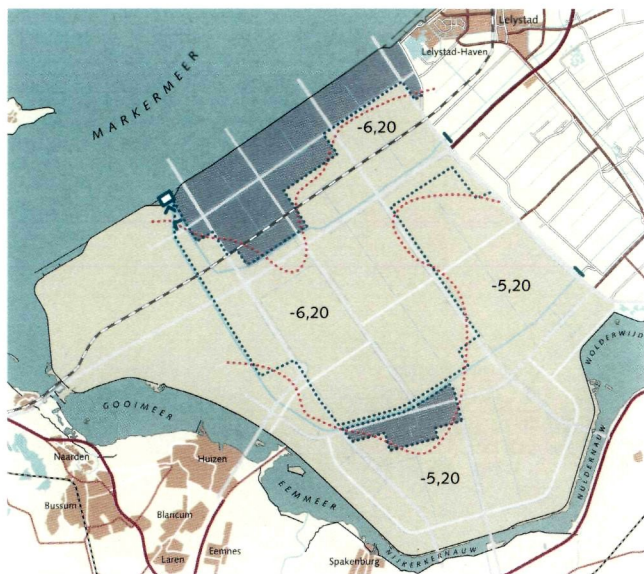
Al voor de aanleg van Flevoland was er druk scheepvaartverkeer tussen Amsterdam en Kampen (via de IJssel) en tussen Amsterdam en Lemmer (naar het Prinses Margrietkanaal). Bovendien hadden en hebben enkele stadjes in de provincies Gelderland en Utrecht die vroeger aan de Zuiderzee lagen, een haven. De vaarroutes naar de havens moesten na inpoldering van Flevoland behouden blijven. Bij gevolg voorzagen de plannen steeds in een kanaal tussen Zuidelijk Flevoland en de Markerwaard, het Oostvaardersdiep. Bijkomend voordeel was dat men, zodra de Markerwaard gereed zou zijn, het Oostvaardersdiep kon gebruiken om het Noordzeekanaal van zoet water te voorzien. Ook in de randmeren zou een vaargeul worden aangelegd voor schepen tot 1.350 ton.

De vaarwegen binnen Zuidelijk Flevoland zijn niet primair als vaarweg aangelegd. Zij zijn vooreerst afwateringskanaal, zoals aangegeven in het hoofdstuk over de waterhuishouding. Het profiel van de vaarwegen is groot genoeg voor schepen tot 600 ton.

Planvorming

Bij de vaarwegen in en om Zuidelijk Flevoland hadden beleidsontwikkeling en planvorming een heel andere inhoud dan bij de wegenstructuur. De problematiek was minder complex en de beleidsontwikkeling en de planvorming hadden niet met een multifunctionele inrichting van doen.

Een Structuurplan voor de Zuidelijke IJsselmeerpolders (1961) gaf een eerste beeld op regionaal niveau (zie figuur 1). Op het Oostvaardersdiep zouden tot aan Lelystad schepen van 2.000 ton en meer terecht kunnen (groot rijnschip, klasse V). De breedte zou variëren van 200 tot 400 meter en de diepte zou zonder belangrij-



- theoretische afdelingsgrens
- afdelingsgrens
- 6,20 polderpeil
- gebied met onderbemaling
- kanaal
- tocht
- < schutsluis
- | keersluis
- gemaal

Figuur 9. Vaarwegenstructuur in het Verkavelingsplan voor het oostelijk deel van Zuidelijk Flevoland (1968).

ke kosten op ongeveer 7 m-NAP kunnen worden gebracht. Het Oostvaardersdiep zou daarmee ook geschikt zijn voor kleine zeeschepen. Bij de randmeren hield men voor scheepvaartgeulen en eventuele sluzen rekening met schepen tot 1.350 ton (Rijn-Merwedekanaalschip, klasse IV). De drempel van de sluzen is hier berekend op schepen met een diepgang tot 3,70 meter, waardoor 95% van de kustvaarders deze vaarwegen zou kunnen gebruiken. De vaarten in de polders zijn berekend op schepen tot 600 ton (kempenaar, klasse II).

Het Verkavelingsplan (1968) voegde daaraan toe, dat binnenschepen en kustvaarders op verschillende plaatsen langs het Oostvaardersdiep en het IJsselmeer zouden moeten kunnen laden en lossen. Ook langs de randmeren konden los- en laadplaatsen komen. Voor de scheepvaart tussen het Oostvaardersdiep en de Hoge Vaart werd in een sluis voorzien bij het gemaal de Blocq van Kuffeler, evenals twee kilometer landinwaarts tussen de Hoge Vaart en de Lage Vaart. De Lage Vaart werd voorlopig ingericht voor kempenaars en kleine kustvaarders, de Hoge Vaart voor kempenaars. Wanneer daar behoefte aan zou zijn, kon later een tweede verbinding worden gemaakt tussen de Lage Vaart en de Hoge Vaart. De tochten voor de hoge en de lage afdeling, die evenwijdig lopen aan de zuidoost-noordwest lopende afdelingsgrens, zouden het eerst in aanmerking komen: men kan ze verwijderen en verbinden door een schutsluis. Ook in een verdere verdichting van het vaarwegennet zou op een eenvoudige wijze kunnen worden voorzien.

Het dorp Zeewolde hoefde niet via een 600 tons kanaal door de polder bereikbaar te zijn; men zou daar immers via het randmeer kunnen komen met schepen van 1.350 ton. Het gebied tussen de Lage Vaart en het Oostvaardersdiep moest in verband met de ontwikkeling van industrie bereikbaar zijn voor schepen tot 600 ton. Bruggen moesten daarmee rekening houden.

Laad- en losplaatsen langs de kanalen werden voorlopig niet aangewezen. Dat gebeurde in Oostelijk Flevoland nog wel; daar kon men op maximaal vijf kilometer afstand van elke boerderij een

laad- en losplaats voor 250 tons schepen en op maximaal acht kilometer afstand een laad- en losplaats voor 600 tons schepen maken. De tochten zouden in Zuidelijk Flevoland niet bevaarbaar worden gemaakt. De vaarwegen en sluzen waarin het Verkavelingsplan voorzag, zijn afgebeeld in figuur 9.

Toen in oktober 1978 het eerste concept van de Actualisering van het Verkavelingsplan verscheen, waren de waterlopen praktisch voltooid. Alleen in een deel van het gebied tussen het Oostvaardersdiep en de Lage Vaart, met onder meer de Oostvaardersplassen, waren zij niet gerealiseerd.

In de actualisering werden voor het recreatieve medegebruik van de tochten en kanalen aanvullingen gewenst in de vorm van kortsluitingen op het buitenwater en mogelijkheden voor het maken van rondvaarten. Tevens werd een hoofdstuk over de randmeren toegevoegd. Het aantal ligplaatsen voor recreatieschepen zou in het jaar 2000 tot ongeveer 10.000 stuks gegroeid moeten zijn en de bevaarbare oppervlakte moest worden uitgebreid. Daarnaast dienden eilanden met aanleggelegenheid te worden gemaakt. Wat betreft de ontsluitingsfunctie van de sluzen voor de kanalen werd er in de actualisering rekening mee gehouden, dat bij de sluzen 5.000 tot 10.000 boten per jaar zouden passeren. Vooral de verbinding tussen het Gooimeer en de Hoge Vaart via een sluis in Almere-Haven zou daarbij een belangrijke rol spelen. Deze sluis moest het namelijk mogelijk maken dat de Hoge Vaart en/of de Lage Vaart een aantrekkelijk alternatief zou(den) worden voor de verbinding tussen de Friese en de Hollandse meren.

De Hardersluis tussen het Veluwemeer en het Wolderwijd vormde - en vormt nog steeds - een barrière voor de doorgaande vaart; studies over een aanpassing van die sluis waren in 1982 al in gang gezet. Het geactualiseerde Verkavelingsplan meldde ook, dat enkele tochten in Zuidelijk Flevoland geschikt zouden worden gemaakt voor de recreatievaart. Dat zou gebeuren door voldoende hoge bruggen aan te leggen. Met name de bossen in de Zuidlob en die bij Zeewolde zouden zo kunnen worden ontsloten voor de water-



Vaarwegen kregen ook een recreatieve functie.

sport. Anno 1995 is de realisering van deze plannen nog maar ten dele aan de orde.

De nationale functie van de vaarwegen

Het rapport *De Ontwikkeling van het Westen des Lands* (1958) sprak zich als eerste uit over de vaarwegen die de uitvoering van het Zuiderzeeproject met zich bracht: het Oostvaardersdiep en een randmeer aan de zuidkant en oostkant van Flevoland. Het Oostvaardersdiep zou van die twee de belangrijkste zijn. Het zou immers een ruime verbinding scheppen tussen de Amsterdamse havens en de centra in de nieuwe polders en een doorverbinding vormen naar het noorden van het land.

De in het rapport beschreven gedachten werden in Een Structuurplan voor de Zuidelijke IJsselmeerpolders en in het Verkavelingsplan voor het oostelijk deel van Zuidelijk Flevoland uitgewerkt, zoals eerder is uiteengezet.

De Tweede Nota over de Ruimtelijke Ordening (1966) zag voor de komende decennia als eerste taak het in stand houden en waar nodig aanpassen van het net van binnenvaarwegen in ons land. In uitvoering was onder andere de verdieping en verruiming van het kanaal Lemmer-Groningen-Delfzijl. De mogelijkheid van een zee-scheepvaartverbinding met het Oostvaardersdiep werd opgehouden.

In de periode 1976-1981 verscheen de Vaarwegennota, in 1976 in ontwerp en in 1981 in de vastgestelde versie. De Vaarwegennota gaf de visie van het Rijk op de vaarwegen in ons land voor de korte en middellange termijn (tien jaar). De nota stelde onder andere voor een hoofdvaarwegennet voor beroeps- en/of recreatievaart aan te wijzen waarvoor het Rijk direct verantwoordelijk was.

Voor de vaarwegen in en rond Zuidelijk Flevoland werd voor de periode 1976-1980 de vervanging van de Oranjesluizen bij Amsterdam op het programma gezet, alsmede de verwijdering van de sluis bij Harderwijk. Die sluis was namelijk geschikt voor schepen tot 600 ton, en vormde daardoor een barrière voor de randmeren; daar konden schepen tot 1.350 ton komen.

In dezelfde periode kwam ook het Structuurschema Vaarwegen tot stand, in 1977 als beleidsvoornemen, in 1981 als regeringsbeslissing. Het Structuurschema Vaarwegen sprak zich uit over het beleid op lange termijn (25 jaar) voor de binnenscheepvaartwegen. Het beleidsvoornemen onderscheidde negen hoofdvaarroutes, waaronder de route IJmond-Delfzijl.

De regeringsbeslissing op het Structuurschema Vaarwegen merkte over de Hardersluis op dat de uitvoering van een 'tijdelijke voorziening' in de periode 1986 t/m 1990 aan bod zou komen, namelijk de aanleg van een tweede brug.

Het Structuurschema Vaarwegen sprak zich alleen uit over de vaarwegen voor de beroepsvaart, niet over die voor de recreatievaart. In verband daarmee verscheen in 1981 het beleidsvoornemen tot een partiële herziening van het Structuurschema Vaarwegen dat alsnog enkele routes als hoofdvaarweg aanwees, waaronder de route van Amsterdam naar de IJssel via de randmeren van Flevoland. Ook liet het de toekomstige ontwikkeling van jachthavens van kleur verschieten: langs de randmeren van Flevoland was een verdere ontwikkeling ongewenst, langs het Oostvaardersdiep was een verdere ontwikkeling mogelijk.

De Beleidsvisie Recreatietoervaart in Nederland van 1985 gaf eveneens een beleidsvisie voor een samenhangend vaarwegennet voor de recreatioervaart. Het Structuurschema Vaarwegen is later overigens opgenomen in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (1992). Binnen het net van hoofdvaarwegen werden hoofdtransportassen onderscheiden; via deze assen wordt per jaar nu en in de toekomst ten minste vijf miljoen ton grensoverschrijdende goederen van en naar de zeehavens vervoerd. Hoofdvaarwegen moesten volgens het beleidsvoornemen geschikt zijn voor ten minste een- of tweebaks duwvaart, volgens de regeringsbeslissing voor schepen van ten minste klasse IV (vanaf 1.350 ton). Enkele hoofdtransportassen waren geschikt voor de vier- of zesbaks duwvaart. De vaarroute Amsterdam-Lemmer werd alleen hoofdvaarweg/klasse V zonder hoofdtransportas te zijn.

Transport per buisleiding tegen relatief lage kosten.



Ten slotte het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 1993-1997. Dit programma, dat inzicht biedt in de plannen van de rijksoverheid op het gebied van verkeer en vervoer op korte termijn, meldde drie zaken wat de vaarwegen in en rondom Zuidelijk Flevoland betreft. De renovatie en bouw van een kolk bij de Oranjesluizen wordt ter hand genomen. Met de verdieping van de hoofdvaarweg Amsterdam-Lemmer naar klasse V is in 1993 begonnen en deze komt waarschijnlijk in het jaar 2001 gereed. De verwijdering van de Hardersluis begint na het jaar 2000.

Buisleidingen

Inleiding

Het transport van goederen per buisleiding is in bepaalde gevallen financieel aantrekkelijk; de kosten zijn relatief laag. Ook in het grensoverschrijdend vervoer van goederen spelen buisleidingen een belangrijke rol.

Het bijzondere van buisleidingen ten opzichte van bijvoorbeeld wegen is dat Rijk of provincie slechts de leidingstroken aanwijzen. Het aanleggen van de leidingen komt voor verantwoordelijkheid van de toekomstige gebruiker. In de tweede plaats ligt de verantwoordelijkheid voor buisleidingen primair bij het Ministerie van Economische Zaken, niet bij dat van Verkeer en Waterstaat. In dit deel van het hoofdstuk staan leidingstroken of -zones centraal, niet de verschillende soorten leidingen die daarin (kunnen) worden gelegd.

Planvorming

De buisleiding als transportmedium kreeg voor het eerst aandacht in de Tweede Nota over de Ruimtelijke Ordening. Die nota gaf aan-

dacht aan de vraag of het gewenst was in de toekomst bepaalde stroken of banen te reserveren voor het aanleggen van leidingen. De nota bevatte een kaart met een toekomstig buisleidingennet. In de toekomstige polder Flevoland werden geen buisleidingen aangegeven.

In 1973 publiceerde de Interprovinciale Werkgroep Bundeling Leidingen een nota over dit onderwerp, waarin werd voorgesteld het systeem van solitaire leidingen te vervangen door een landelijk net van leidingstroken. Provincies en gemeenten zouden die stroken moeten reserveren in streek- en bestemmingsplannen. Voor het ontwerpen van zo'n net van leidingstroken ging de werkgroep primair uit van het relatiepatroon tussen centra die een buisleiding nodig hadden (zouden hebben), zoals woongebieden, industriële centra, vindplaatsen van aardgas en havengebieden, en secundair van prognoses voor het leidingtransport. Relatiepatroon en prognose leidden - samen met een ruimtelijke verkenning (er moest in principe ruimte zijn voor een leidingstrook van ongeveer 100 meter breed), het principe van bundeling met andere vervoersmedia en het mijden van natuurgebieden en dergelijke - tot een indicatief schema voor een landelijk net van leidingstroken. Door Zuidelijk Flevoland werden twee leidingstroken geprojecteerd.

In de jaren 1982-1985 verscheen vervolgens het Structuurschema Buisleidingen, het beleidsvoornemen in 1982, de tekst van de na parlementaire behandeling vastgestelde planologische kernbeslissing in 1985. Het Structuurschema gaf de grondslagen aan van het algemene beleid op lange termijn en schiep een toetsingskader voor de beoordeling van de ruimtelijke gevolgen bij tracering, aanleg, gebruik en beheer van buisleidingen. Het schema behandelde alleen civiele buisleidingen, bestemd voor het vervoer van gas, olie, olieproducten, chemische producten, vaste stoffen,

warmte en afvalwater. Andere buisleidingen, waterleidingen en militaire buisleidingen, kwamen elders aan bod.

In de loop van de procedure is onder andere de definiëring van de begrippen aangescherpt. Een leidingenstrook wordt in het definitieve Structuurschema omschreven als 'uitwerking van een hoofdverbinding: een doorgaande strook grond waarin tegen normale kosten en op verschillende tijdstippen meerdere toekomstige hoofdtransportleidingen gelegd kunnen worden'. De regering hanteerde een breedte van 70 meter als richtsnoer bij een redelijke grondslag en een breedte van 45 meter bij een goede grondslag. De breedte diende per geval te worden bepaald in het normale overleg tussen het Rijk en de andere overheden bij de voorbereiding van de ruimtelijke plannen. Bij de buisleidingenstrook horen een veiligheidsgebied, gelegen aan beide kanten van de strook en 55 meter breed, en een toetsingsgebied, ook gelegen aan beide kanten van de strook en 175 meter breed. Een buisleidingenzone is 'een doorgaande strook grond met een breedte van enige honderden meters tot enige kilometers, die als zodanig is opgenomen in het streekplan en wordt opgehouden in het bestemmingsplan'.

Hoewel het Structuurschema Buisleidingen gebaseerd is op de nota van de Interprovinciale Werkgroep Bundeling Leidingen, bevatte het minder hoofdverbindingen dan de interprovinciale werkgroep voorstelde. De oorzaak hiervan was dat de verwachtingen voor de ontwikkeling van de economie in de tussentijd aanzienlijk waren verslechterd. In het schema was onder andere de verbinding door het IJsselmeer tussen Medemblik en Stavoren verval- len, maar die door Zuidelijk en Oostelijk Flevoland gehandhaafd.

Regionale inpassing

In de Actualisering van het Verkavelingsplan werd het beoogde tracé voor de nationale leidingenstraat in Zuidelijk Flevoland verder uitgewerkt.

In het Streekplan Flevoland kwam de buisleidingenstrook opnieuw uitgebreid aan de orde. Uitgaande van het Structuurschema Buisleidingen, waarin een hoofdverbinding tussen het Rijnmond- en het Eemsmontgebied werd gewenst, en uitgaande van een aansluiting op de reserveringen die de provincies Gelderland en Noord-Holland in hun streekplannen vastlegden, is een aantal mogelijke tracés onderzocht. Bij de afweging zijn eerst de varianten die het nog in te richten gebied Almere-Hout zouden doorsnijden of die bezwaarlijk konden zijn voor de beoogde doortrekking van Rijksweg A27 naar Rijksweg A6, buiten beschouwing gelaten. Vervolgens is een tracé langs Lelystad en Dronten verval- len omdat er geen aanwijzingen waren dat de strook vanuit die ker- nen gebruikt zou worden, en een tracé langs beide plaatsen in een aantal opzichten minder gunstig was. Er bleef toen een voorkeur- stracé over. In het streekplan zijn een strook, een veiligheidsgebied en een toetsingsgebied gereserveerd, conform het Structuur- schema. Gebouwen voor grotere aantallen mensen en voor calamiteiten gevoelige objecten mogen binnen het veiligheidsgebied niet voorkomen en het toetsingsgebied dient hiervan zoveel mogelijk vrij te blijven.

In (Zuidelijk) Flevoland zijn in de daarvoor aangewezen strook tot nu toe geen leidingen aangelegd.

