

STELLINGNAME OP NOTA RUIMTE (7 MEI 2004)

Het kabinet heeft deel 3 van de pkb Nota Ruimte (het kabinetsstandpunt) - na overleg met de mede-overheden en andere relevante partijen – op 27 april 2004 aan de Tweede Kamer aangeboden. In deze notitie is een Flevolandse reactie op het kabinetsstandpunt opgenomen.

Ten opzichte van eerdere (concept)versies van de Nota Ruimte zijn voor Flevoland belangrijke verbeteringen aangebracht. Mede dankzij de diverse overlegtrajecten welke de afgelopen maanden hebben plaatsgevonden zijn de volgende successen behaald:

- Aandacht voor (IOP) Almere en erkenning dat een verantwoorde groei van Almere een integrale aanpak vraagt;
- Duidelijkheid over de Zuiderzeelijn, waarbij ook de voorkeursvariant van Flevoland (magneetweefbaan) is opgenomen in de Nota Ruimte;
- Opname van de A6 als hoofdverbindingssas;
- Een andere afwegingskader voor een verantwoorde plaatsing van windturbines.

De reactie is opgebouwd uit twee delen. Deel A is een samenvattende reactie op hoofdlijnen, in deel B zijn standpunten geformuleerd op de belangrijkste onderwerpen (Verstedelijking en groei Almere, Infrastructuur, Ecologische hoofdstructuur en IJsselmeer/Markermeer). Per onderwerp wordt kort weergegeven wat in de Nota Ruimte is opgenomen, de daarbij te plaatsen kanttekeningen en een voorstel voor de standpuntbepaling.

A. REACTIE OP HOOFDLIJNEN

Het kabinet heeft met de Nota Ruimte duidelijk een andere koers ingezet dan de beleidsvoornemens uit het vorige kabinet. Zij kiest nadrukkelijk voor de ontwikkeling van een Ruimtelijke Hoofdstructuur, waarbij de investeringen gericht zijn op het verbeteren van de internationale (economische) concurrentiepositie van Nederland en daarmee vooral op de Randstad.

Deze keuze betekent een verdere versterking van de belangrijkste oorspronkelijke functies van onze provincie. Denk aan de schakelfunctie van Flevoland die ervoor zorgt dat het noorden en het oosten van ons land maximaal kunnen profiteren van het nationaal economisch kerngebied.

Denk ook aan de zorg voor ruimte voor opvang van functies waarvoor in de omliggende regio's geen mogelijkheden meer zijn. De behoefte aan woningbouw in de Randstad is groot, maar de ruimte daarvoor nu en in de toekomst is zeer beperkt. De spanning tussen die ruimtevraag en het belang van behoud van ontwikkelingsmogelijkheden voor bijvoorbeeld Schiphol en het karakter van het Groene Hart neemt daardoor steeds verder toe.

Een en ander heeft tot gevolg dat er een aanhoudende verstedelijkingsdruk ligt op met name Zuidelijk Flevoland. Voor de verdere ontwikkeling en transformatie van het gebied zijn de afspraken die in het kader van het IOP worden gemaakt uitgangspunt.

De groei van Almere met 40.000 woningen wordt door ons ondersteund, mits de integrale opgave van Almere is gewaarborgd in de afspraken met het Rijk, deze afspraken zijn vastgelegd in een bestuursakkoord en de IJmeerverbinding onderdeel maakt van dit afsprakenkader. De integrale opgave is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de betrokken partijen, waaronder het Rijk. In dat verband dient het kabinet de condities en voorwaarden te scheppen om Almere in concurrentie met andere bouwlocaties in de Randstad te ontwikkelen.

In het startconvenant IOP Almere was opgenomen dat in 2004 een bestuursakkoord zou worden afgesloten over de groei van Almere. Wij gaan ervan uit dat het Rijk met een voorstel komt voor de wijze waarop gekomen wordt tot een bestuursakkoord uiterlijk in 2006.

Dan moet ook duidelijkheid zijn over een mogelijke hogere groei dan de huidige 40.000 woningen. Dat betekent ook dat eerder dan in 2010 wordt bepaald of en in welke omvang tegemoet gekomen kan worden aan de opvang van de Utrechtse woningbehoefte. Een groei van Almere volgens het hogere groeiscenario (circa 70.000 woningen) achten wij, gezien de aanhoudende verstedelijkingsdruk op Flevoland, dan ook niet ondenkbaar. Gezien de onzekerheden hieromtrent zijn wij van mening dat voorsnog in de planvoorbereidingen rekening moet worden gehouden met het hoge groei-scenario.

Wij houden vast aan het beginsel van 'groei volgt infra' en zijn dan ook verheugd dat het Rijk dit principe onderschrijft. Met infra bedoelen wij expliciet de verbindingen A6-A9, Uitweg en IJmeer. In dat licht bezien ondersteunen wij een planstudie voor een verbetering van de wegverbinding tussen Almere en het 'oude land' van harte, mits het Rijk ervoor zorg draagt dat uiterlijk in 2006 de noodzakelijke duidelijkheid gegeven kan worden en op basis waarvan harde realiseringsafspraken kunnen worden gemaakt.

Een goede ontsluiting van Almere met het 'oude land' is een belangrijke voorwaarde voor de groei van Almere, ook bij een groeivariant van 40.000 woningen of minder. Het betreft immers ook een achterstandssituatie in de huidige ontsluiting van Almere. Daarom gaan wij ervan uit dat de verbreding van de Hollandse Brug en de benuttingsmaatregelen van de CRAAG worden uitgevoerd voor 2010. Tevens pleiten wij ervoor dat het Rijk in haar visie de A/N23 opneemt als een verder te ontwikkelen verbinding tussen Noord-Holland Noord en Overijssel en Gelderland, zodat de economische ontwikkelingspotenties van deze corridor ten volle kunnen worden benut.

Wij bepleiten eveneens voor een goede ontsluiting van Flevoland per railinfrastructuur. Een mogelijke oplossing die wij van harte ondersteunen is de aanleg van de Zuiderzeelijn. Wij zijn nadrukkelijk voorstander van de magneetweefbaan-variant, hetgeen een voortreffelijke verbinding naar het noorden van het land biedt. Alleen voor een magneetweefbaan zullen wij een financiële bijdrage te leveren. Een combinatie van de Zuiderzeelijn met een IJmeerverbinding ligt voor de hand. Dit houdt in alle gevallen een openbaar vervoer verbinding in.

Samenvattend vragen wij het kabinet om de consequenties uit haar keuze voor de ontwikkeling van de Randstad te trekken voor de positie en toekomstige ontwikkeling van Flevoland. Dat wil zeggen investeren in Flevoland en de randvoorwaarden creëren waarbinnen, en in samenhang met de Zuiderzeelijn, op verantwoorde wijze het noodzakelijke transformatieproces langs deze as kan plaatsvinden. Alleen dan kan de economische motor van de Randstad blijven draaien, het Noorden en Oosten daarvan profiteren en de leefbaarheidsituatie in deze regio's op peil blijven.

Helaas wil het kabinet in het licht van de huidige financiële situatie op dit moment geen definitieve afspraken kan maken over de investeringen die nodig zijn om de groei op verantwoorde wijze te laten plaatsvinden. Daar staat echter tegenover dat het belang van het maken van heldere keuzes hierin voor de lange termijn en voor het ontlocken van private investeringen in het gebied niet mag worden onderschat. Bovendien moet voor een lange termijn visie over de schaduw of het licht van een economische conjuncturele situatie worden heen gekeken.

Hoewel het kabinet de consequenties van haar keuze voor de Randstad nog niet in volle omvang heeft getrokken heeft ze wel belangrijke principiële uitgangspunten geformuleerd voor het transformatieproces dat daarvoor in onze provincie nodig is.

Groei zal volgen op infrastructuur en uitgegaan wordt van een integrale opgave waarvoor betrokken partijen, waaronder het Rijk, een gezamenlijke verantwoordelijkheid dragen. Wij zijn het met deze uitgangspunten eens en vinden dat de invulling daarvan moet worden vastgelegd in een bestuursakkoord dat wat ons betreft zo spoedig als mogelijk wordt gesloten.

B. STANDPUNTEN PER ONDERWERP

1. Verstedelijking en groei Almere

Nota Ruimte

- Het Rijk geeft in de nota binnen elk van de nationale stedelijke netwerken een aantal gebieden aan om de verstedelijking te bundelen. De verhouding tussen de binnen deze gebieden gebundelde en de daarbuiten verspreide verstedelijking moet tenminste gelijk blijven. De provincies leggen de begrenzing van de bundelingsgebieden voor verstedelijking vast in de streekplannen en vullen het verstedelijkingsbeleid in de gebieden nader in.
- Uitgangspunt blijft de behoefteraming van 440.000 woningen voor de Randstad (hoge druk), voor de investeringsopgave wordt nog steeds uitgegaan van 360.000 woningen (middenvariant).
- Het zoekgebied voor 10.000 -20.000 woningen aan de zuidwestflank van de Noordvleugel blijft gehandhaafd, maar is nu aangegeven als nadere gebiedsuitwerking voor buiten het Groene Hart liggende zone Haarlemmermeer-Leiden.
- Het Rijk stelt dat een substantiële stedelijke ontwikkeling van Almere gewenst is. De ruimtelijk-economische as Haarlemmermeer-Amsterdam-Almere kan daarmee worden versterkt. De opgave van Almere beperkt zich niet alleen tot de woningbouw, maar in samenhang daarmee dient aandacht te worden besteed aan de bereikbaarheid, bedrijventerreinen, groen, water en voorzieningen.

Voor de woningbouwopgave zijn drie scenario's voorbereid:

- Scenario waarin Almere met 70.000 woningen toeneemt (hoog)
- Scenario met een groei van 40.000 woningen (midden)
- Een scenario met autonome, organische groei (laag)

Als lange termijnperspectief houdt het Rijk rekening met een groei van 40.000 woningen in de periode van 2010-2030 en zal nadere uitvoeringsafspraken maken met de decentrale overheden over programmering, fasering en bereikbaarheid. Gesteld wordt dat Almere zich in concurrentie moet kunnen ontwikkelen.

- In de Nota Ruimte wordt aangegeven dat indien Amsterdam de grote ambitie voor binnenstedelijk bouwen (40%) door economische tegenslag of anderszins niet waar te maken is, mogelijk weer meer uitbreidingslocaties en daarmee extra groei van Almere nodig zijn. Aangegeven wordt dat 25% binnenstedelijk bouwen een realistischer opgave is.
- Voor het investeringsbeeld gaat het rijk er vooralsnog niet uit van de opvang van 20.000 woningen in Almere voor de Utrechtse behoefte in de periode 2010-2030. Wel is aangegeven dat na 2010 nader bekeken zal worden of overloop van de Utrechtse behoefte naar andere provincies en in het bijzonder Zuidelijk Flevoland noodzakelijk is.
- De relevantie van het IOP wordt benoemd. Alhoewel het rijk op dit moment nog niet kiest voor een schaa sprong van Almere naar 400.000 inwoners, wordt wel verwezen naar een aantal elementen uit het IOP, zoals de ambities voor de verbetering van de woon-werkbalans, de differentiatie in woonmilieus en de voorkoming van een achterblijvend voorzieningenniveau.
- Het belang van een integraal stedelijk concept (zodat Almere ook op langere termijn aantrekkelijk en vitaal kan ontwikkelen) wordt erkend, het gaat niet alleen om woningproductie vanwege een kwalitatieve/kwantitatieve vraag.
- Op korte termijn wordt een voorlopig besluit genomen over een financiële reservering voor een verbetering van de ontsluiting van Almere. Uiterlijk in 2006 zal bekeken worden of de uitgangspunten voor de keuze van de middenvariant nog steeds geldig zijn alvorens het kabinet een beslissing neemt over de maximale rijksbijdrage. Voorzover van toepassing zullen de uitkomsten van de prijsvraag voor de Zuiderzeelijn worden betrokken bij de resultaten van deze planstudie.
- Nieuw bij Almere is ook de aandacht voor planeringsrisico's: de risico's van planeringsfouten worden in een matrix in beeld gebracht (4.2.5.2.) Hierin worden de groeivarianten rechtstreeks gekoppeld aan de investeringen in infrastructuur. In de nota wordt geconcludeerd dat de keuze voor een middelgroot Almere de planeringsrisico's minimaliseert.

Kanttekeningen

- Flevoland heeft altijd een groeitaak en daarmee een continue vestigingsoverschot gehad. Dat geldt zowel voor Almere als ook voor de andere gemeenten in de provincie. In die zin zal moeten worden gezien hoe het voorgestelde beleid in de Nota Ruimte ten aanzien van het

principe van 'groei volgens migratiesaldo-nul' en het bundelingsbeleid zijn weerslag vindt in onze provincie.

- In de Noordvleugel is de woningbouwopgave berekend en vastgesteld op 150.000 woningen. Deze behoefteraming is voor de langere termijn nog ongewijzigd. De nieuwe CPB-prognoses, en de vertaling daarvan naar de Noordvleugel, bevestigen dat de behoefteraming van het aantal woningen in de Nota Ruimte aan de lage kant is.
- In Noordvleugelverband is rekening gehouden met een heldere fasering van de woningbouwopgave in verband met het tijdig beschikbaar komen van de noodzakelijke weg- en spoorcapaciteit. In de periode 2010-2030 is voor Almere rekening gehouden met een opgave van 45.000 woningen.
- Mocht Amsterdam haar binnenstedelijke ambitie (50.000 woningen) niet halen, dan ontstaat er een extra druk op de regio (en dus Almere). De extra opgave van Almere kan dan worden vergroot met circa 15.000 tot 20.000 woningen (bovenop de 40.000 woningen volgens de Nota Ruimte).
- De opgave voor Almere zou overigens nog hoger kunnen zijn, indien Zuidelijk Flevoland na 2010 een opgave krijgt toebedeeld van de Utrechtse woningbehoefte en/of de opgave voor de zuidwestflank van de Noordvleugel (Haarlemmermeer-Bollenstreek) niet opgelost kan worden in het zoekgebied Leiden-Haarlemmermeer.
- Wil Almere zich in concurrentie kunnen ontwikkelen, dan zal het Rijk daarvoor de voorwaarden en condities moeten scheppen.

Standpuntbepaling

- Het beleid voor opvang van de natuurlijke aanwas past binnen het provinciale beleid. Ons inziens moet een goede stedelijke ontwikkeling gewaarborgd blijven, ook na 2010. Daarbij gaat het om een evenwichtige groei (kwantitatief en kwalitatief) van onze dorpen en steden. Wij vragen van het kabinet erkenning van Flevoland als vestigingsprovincie en verlangen van het Rijk dat zij bij de beoordeling van het bundelingsbeleid met die positie rekening houden.
- Afspraken die in het kader van het IOP worden gemaakt zijn uitgangspunt. In het startconvenant IOP Almere was opgenomen dat in 2004 een bestuursakkoord zou worden afgesloten over de groei van Almere. Wij gaan ervan uit dat het Rijk met een voorstel komt voor de wijze waarop gekomen wordt tot een bestuursakkoord.
- Nu de opgave van Almere van minimaal 40.000 woningen is vastgelegd, achten wij het noodzakelijk om de daarbij behorende MIT investeringen vast te leggen. Het betreft in ieder geval de Hollandse Brug en de maatregelen van de CRAAG-studie.
- De groei van Almere met 40.000 woningen wordt door ons ondersteund, mits de integrale opgave van Almere is gewaarborgd in de afspraken met het Rijk, deze afspraken zijn vastgelegd in een bestuursakkoord en de IJmeerverbinding onderdeel maakt van dit afsprakenkader. De integrale opgave is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de betrokken partijen, waaronder het Rijk.
- Het kabinet dient de condities en voorwaarden te scheppen om Almere in concurrentie met andere bouwlocaties in de Randstad te ontwikkelen. Daarbij houden wij vast aan het beginsel van 'groei volgt infra', dat wil zeggen dat aanleg van woningbouw- en bedrijfslocaties alleen mogelijk is als ook de bereikbaarheid verzekerd is. Het Rijk erkent deze filosofie van de overheden in de Noordvleugel. Hoewel wij begrip hebben voor de financiële vooruitzichten van het Rijk voor de kortere termijn, verwachten wij wel visie en inzet van het Rijk voor de noodzakelijke investeringen op langere termijn. Planologische duidelijkheid is daarbij een belangrijk vereiste om marktpartijen te interesseren om te investeren in Almere, private investeringen uit te lokken en daarmee Almere in concurrentie te kunnen ontwikkelen. Onzekerheid over de groei van Almere creëert een situatie dat investeringen naar elders kunnen vloeien.
- Wij stellen ons op het standpunt dat uiterlijk in 2006 zullen de deelnemende partijen in het IOP Almere naar elkaar duidelijkheid moeten geven over een mogelijke hogere groei dan de huidige 40.000 woningen. Dat betekent ook dat eerder dan in 2010 wordt bepaald of en in welke omvang tegemoet gekomen kan worden aan de opvang van de Utrechtse woningbehoefte. Een groei van Almere volgens het hogere groeiscenario (circa 70.000 woningen) achten wij, gezien de aanhoudende verstedelijkingsdruk op Flevoland, niet ondenkbaar. Dat betekent dat wij in de komende periode bij planvoorbereidingen rekening zullen houden met het hoge groei-scenario.
- In tekst wordt term overdimensionering gebruikt. Daarvan is geen sprake, er is nu al een achterstand in infrastructuur.

2. Infrastructuur

Nota Ruimte

- De IJmeerweg wordt betrokken bij de prijsvraag voor de Zuiderzeelijn, en niet bij de planstudie naar de wegbereikbaarheid Schiphol-Almere. Voor deze keuze worden de volgende redenen aangevoerd:
 - De IJmeerweg zal als onderdeel van de IJmeerverbinding (rail én weg) worden betrokken bij de prijsvraag voor de Zuiderzeelijn;
 - De planstudie Schiphol-Almere voor de wegbereikbaarheid zal vooral de onderbouwing moeten geven voor een keuze tussen uitbreiding van bestaande rijkswegen A6-A1-A9 of een nieuwe directe verbinding A6-A9. In de planstudie Schiphol-Almere zullen wel de consequenties van een mogelijke IJmeerwegverbinding in beeld worden gebracht.
- Een voorlopig besluit over de financiële reservering voor de corridor wordt op korte termijn genomen.
- De A6/A7 is als hoofdverbindingssas naar het noorden opgenomen.
- Over de Zuiderzeelijn is de volgende tekst opgenomen (2.2.4.2.):
 - Gesproken wordt over een snelle OV-verbinding van Schiphol en Amsterdam naar Almere en Groningen;
 - Een snelle OV-verbinding kan een structurerend element zijn in de verdere ruimtelijke ontwikkeling van de as Schiphol-Amsterdam-Almere en de verbinding van Flevoland met het noorden verbeteren;
 - Vier alternatieven zijn mogelijk, MZB en HSL als voorkeursalternatieven, de Intercity en Hanzelijn-plus als terugvalopties;
 - In aansluiting op de Nota Ruimte wordt planstudie gestart, waarin een geïntegreerd tracé/m.e.r.-aanbestedingsprocedure wordt doorlopen.

Kanttekeningen

- De aangekondigde planstudie voor een wegontsluiting van Almere naar het 'oude land' vloeit voort uit de corridorstudie Haarlemmermeer-Almere (zie bijlage 1, ter inzage). In de BCR van 26 maart jl. heeft de kabinetsdelegatie bevestigd dat bij de planstudie een mogelijke IJmeer-verbinding ook bij de middelste groeivariant voor Almere van 40.000 woningen wordt betrokken.
- Voor wat betreft de weginfrastructuur is er tevredenheid over de resultaten van de corridorstudie Haarlemmermeer-Almere, waarmee een flinke stap gezet kan worden in de verbetering van de (externe) bereikbaarheid van Flevoland. Er is echter weinig aandacht voor de andere verbindingen tussen Flevoland met de omliggende provincies:
 - o Door het laten vervallen van de reservering voor de inpoldering van het Markermeer komen de verbindingen tussen Noord-Holland Noord met Overijssel en Gelderland via de Markerwaard ook te vervallen. Daardoor moet gekeken worden naar opwaardering bestaande verbindingen, zoals de A/N23 (van Alkmaar tot Zwolle) waarbij het Rijk een rol zou moeten spelen bij het oplossen van de grotere knelpunten in deze verbinding.
- Hoofdpunt van de (inhoudelijke) kritiek van de Noordvleugel op de corridorstudie betreft het openbaar vervoer. De studie geeft aan dat er nauwelijks problemen ontstaan in de termijn tot 2020. Het Bestuurlijk Platform Bereikbaarheid Noordvleugel is echter van mening dat een nadere studie van het OV in de corridor noodzakelijk is.
- In de Nota Ruimte maakt de railverbinding ook onderdeel uit van een prijsvraag voor de Zuiderzeelijn. Gewaakt dient te worden dat een goede ontsluiting van Almere per rail afhankelijk wordt gesteld voor het al dan niet aanleggen van de Zuiderzeelijn. Ook zonder Zuiderzeelijn blijft een adequate OV-ontsluiting van Almere noodzakelijk.
- Het opstarten van de prijsvraag en de toezeggingen over het bestuursakkoord voor de Zuiderzeelijn zijn positief. Wij ondersteunen het ambitieuze tempo van het Rijk om de Zuiderzeelijn in 2015 in gebruik te nemen.

Standpuntbepaling

- Wij ondersteunen een planstudie voor een verbetering van de wegverbinding tussen Almere en het 'oude land' van harte, mits dat het Rijk ervoor zorg draagt dat uiterlijk in 2006 de noodzakelijke duidelijkheid gegeven kan worden en op basis waarvan harde realiseringsafspraken kunnen worden gemaakt.
- Een goede ontsluiting van Almere met het 'oude land' is een belangrijke voorwaarde voor de groei van Almere, ook bij een groeivariant van 40.000 woningen of minder. Het betreft immers ook een achterstandssituatie in de huidige ontsluiting van Almere. Gelet op diverse onzekerheden in het realiseren van woningbouwopgaven elders zou ingezet moeten worden op het hanteren van het hogedruk-scenario als basis voor de planstudie.
- Wij bepleiten eveneens een goede ontsluiting van Flevoland per railinfrastructuur. Een mogelijke oplossing die wij van harte ondersteunen is de aanleg van de Zuiderzeelijn. Wij zijn nadrukkelijk voorstander van de magneetweefbaan-variant, hetgeen een voortreffelijke verbinding naar het noorden van het land biedt. Alleen voor een magneetweefbaan zullen wij een financiële bijdrage te leveren.
- Een combinatie van de Zuiderzeelijn met een IJmeer-verbinding ligt voor de hand. Dit houdt in alle gevallen een openbaar vervoer verbinding in.

3. Ecologische hoofdstructuur

Nota Ruimte

- Het rijk stelt dat de EHS bestaat uit de door de provincies 'netto' begrensde gebieden, bestaande uit:
 - Bestaande bos- en natuurgebieden en landgoederen
 - Nieuwe natuurgebieden (natuurontwikkelingsgebieden, reservaatgebieden, de 1 op 1 begrensde beheergebieden en de 'ruimte jas'-gebieden)
 - Netto begrensde robuuste verbindingen
 - De grote wateren en de Noordzee

Deze gebieden worden aangeduid als beschermde natuurgebieden en krijgen een zware bescherming volgens het 'nee-tenzij'-regime. Dit regime geldt dus zowel voor natuurgebieden als voor de beheersgebieden.

Kanttekeningen

- De zware bescherming past enkel bij bestaande en nieuwe natuur, maar niet bij beheersgebieden, zijnde landbouwgebieden met agrarisch natuurbeheer
- Het 'nee-tenzij'-regime kan alleen gelden waar natuurgebieden reeds ontwikkeld zijn. Te rigide toepassing van de planologische bescherming maakt maatwerk onmogelijk en remt particulier initiatief ten behoeve van rood voor groen investeringen. Een voorbeeld daarvan is de robuuste verbinding ten oosten van Almere, waarbij het gaat om een multifunctionele inrichting en gebruik.
- In Flevoland is overigens geen sprake van natuurbeheersgebieden.

Standpunt

- Wij ondersteunen het belang van bescherming van natuurwaarden, maar wij waarschuwen voor een te rigide toepassing. Het moet mogelijk zijn om in het kader van een integrale benadering tot nadere afwegingen te komen. Planologische bescherming op voorhand is niet wenselijk en maakt maatwerk in de gebieden onmogelijk. Voorkomen moet worden dat een multifunctionele inrichting van de robuuste verbinding ten oosten van Almere bij voorbaat wordt uitgesloten.
- Overigens merken wij op dat voor gebieden voor agrarisch natuurbeheer, de beheersgebieden, niet eenzelfde regime als voor de EHS gehanteerd kan en moet worden.
- Van groot belang is dat de nationale natuurambities meer rekening houdt met de specifieke omstandigheden en mogelijkheden in het nieuwe land, ook in financiële zin.

4. IJsselmeer/Markermeer

Nota Ruimte

- De reservering voor een Markerwaard is komen te vervallen.

- Het Rijk streeft naar maatwerkafspraken met betrokken decentrale overheden indien deze overheden de buitendijkse ontwikkelingsmogelijkheden bij de nieuwe steden Almere en Lelystad nader zou willen verkennen. Dat laat onverlet dat voor dit soort ontwikkelingen het daarvoor geldende ‘nee-tenzij’-principe is voor water en natuur.
- Ter bescherming van de open horizon is plaatsing van windturbines in open water ongewenst, evenals plaatsing bij de Houtribdijk (de dijk Enkhuizen-Lelystad).
- Het kabinet ziet af van het voornemen ruimte te reserveren voor een nieuw randmeer bij de Noordoostpolder.
- Windmolens dienen zo dicht mogelijk langs de dijken geplaatst te worden, voorzover op basis van technische en ecologische criteria mogelijk. Afhankelijk van de situatie kunnen de windturbines in enkele lijnopstelling of in meerdere lijnen geplaatst worden.”
- Verder is opgenomen dat het rijk in aansluiting op deze nota onderzoek zal doen naar de effecten en plaatsingsmogelijkheden van windturbines binnen de in deze paragraaf geschetste randvoorwaarden.

Kanttelingen

- Het Rijk veroorzaakt met het laten vervallen van de inpoldering van het Markermeer een trendbreuk. In feite wordt door dit kabinet het Zuiderzeeproject definitief stopgezet. Dat heeft gevolgen voor de inrichting van het Markermeer zelf, de geplande verbindende infrastructuur tussen de omliggende provincies via de Markerwaard en de ontwikkeling van de steden Almere en Lelystad.
- Het wegvallen van de reservering voor de Markerwaard mag echter niet betekenen dat het Rijk van haar verantwoordelijkheid wordt ontslagen tot een afronding van het Zuiderzeeproject te komen.
- In de concept-Kadernota van het in voorbereiding zijnde voorontwerp-interprovinciaal streekplan Markermeer IJsselmeer is de plaatsing van windturbines langs de Houtribdijk, binnen de landschappelijke voorwaarden en het voorkomen van verdere compartimentering van het open water, niet uitgesloten.
- Wij hebben eerder aangegeven geen voorstander te zijn van een nieuw randmeer bij de Noordoostpolder.

Standpunt

- Het Rijk heeft de verantwoordelijkheid om in overleg met de provincie en betrokken gemeenten tot een verantwoorde afronding van het Zuiderzeeproject te komen. Het gaat daarbij om de inrichting van het Markermeer, zowel door natuurontwikkeling en benutting van de recreatieve ontwikkelingspotenties als om de ontwikkeling (woningbouw en werkgelegenheid) van de steden Almere en Lelystad met een gezicht aan het water.
- Buitendijkse ontwikkeling bij de steden Almere en Lelystad moet in het licht van de afronding van het Zuiderzeeproject mogelijk zijn. Wij verlangen van het kabinet dat zij in de Uitvoeringsagenda van de Nota Ruimte de afspraak opneemt dat zij met ons en betrokken gemeenten concrete afspraken gaat maken over de afronding van het Zuiderzeeproject in brede zin.
- Wij pleiten ervoor om de ontwikkeling van windturbines aan de kop van de Houtribdijk bij Lelystad niet op voorhand uit te sluiten, maar afhankelijk te stellen van de toetsing van deze mogelijke ontwikkeling aan de Vogel- en Habitatrichtlijn.