Provincie Flevoland

gemeente Lelystad



Verkenningsrapportage

Laan van Nieuw Land - Verlengde Westerdreef

September 2021

Inhoudsopgave

Samenvatting **4**

1 Aanleiding **7**
1.1 Inleiding 7
1.2 Doelstellingen 7
1.3 Verkenningsopdracht 8
1.4 Leeswijzer 8

2 Werkwijze en stappen **9**
2.1 Inleiding 9
2.2 Verkeersmodel 10
2.3 Stakeholderanalyse en participatie 10
2.4 Landschapsvisie 11

3 Beschrijving plangebied **12**
3.1 Inleiding 12
3.2 Ligging en kenmerken plangebied 12
3.2.1 Ligging 12
3.2.2 Grondeigenaren 14
3.3 Huidige verkeersontsluiting Lelystad 14
3.4 Ontwikkelingen Nationaal Park Nieuw Land 16
3.5 Beleidsontwikkelingen en ruimtelijk kader 17
3.5.1 Warande 2.0 17
3.5.2 Woningbouwopgave rijksoverheid 18
3.5.3 Omgevingsvisie Flevoland 18
3.5.4 Lelystad Next Level 18
3.5.5 Omgevingsvisie gemeente Lelystad 19
3.5.6 Ruimtelijk kader 19

4 Oplossingen ligging weg **21**
4.1 Zoekgebied 21
4.2 Uitgangspunten ligging van de weg 22
4.3 Relatie toekomstige ontwikkelingen 23
4.4 Oplossingen ligging weg 24
4.5 Beoordeling oplossingen 28
4.5.1 Beoordeling deelaspecten 28
4.5.2 Totaalbeoordeling en conclusie 32

5 Voorkeursoplossing **34**
5.1 Uitgangspunten voorkeursoplossing 34
5.1.1 Functie van de weg 34
5.1.2 Breedte van de weg 35
5.1.3 Kruispunten 36
5.2 Beschrijving voorkeursoplossing 38
5.2.1 Landschappelijke inpassing 38
5.2.2 Beschrijving voorkeursoplossing 39
5.3 Participatie 45

6 Keuze en kosten **46**
6.1 Kosten oplossingen ligging van de weg 46
6.2 Kosten voorkeursoplossing 47
6.3 Risico's 48

7 Planning en vervolgafspraken **50**
7.1 Hoofdstappen planning 50
7.2 Realisatie en vervolgstappen 50
7.3 Afspraken tussen provincie en gemeente 51



Samenvatting

Aanleiding en doelstellingen

De provincie Flevoland en de gemeente Lelystad hebben een verkenning gedaan naar de aanleg van een nieuwe rondweg aan de zuidkant van Lelystad.

Deze infrastructuur verbetert de bereikbaarheid van het Nationaal Park Nieuw Land en zorgt voor een betere verdeling en doorstroming van het verkeer in Lelystad. Uitgangspunt hierbij is een goede landschappelijke inpassing, die rekening houdt met ontwikkeling van Warande en het Nationaal Park Nieuw Land.

Inventarisatie en analyse van het gebied

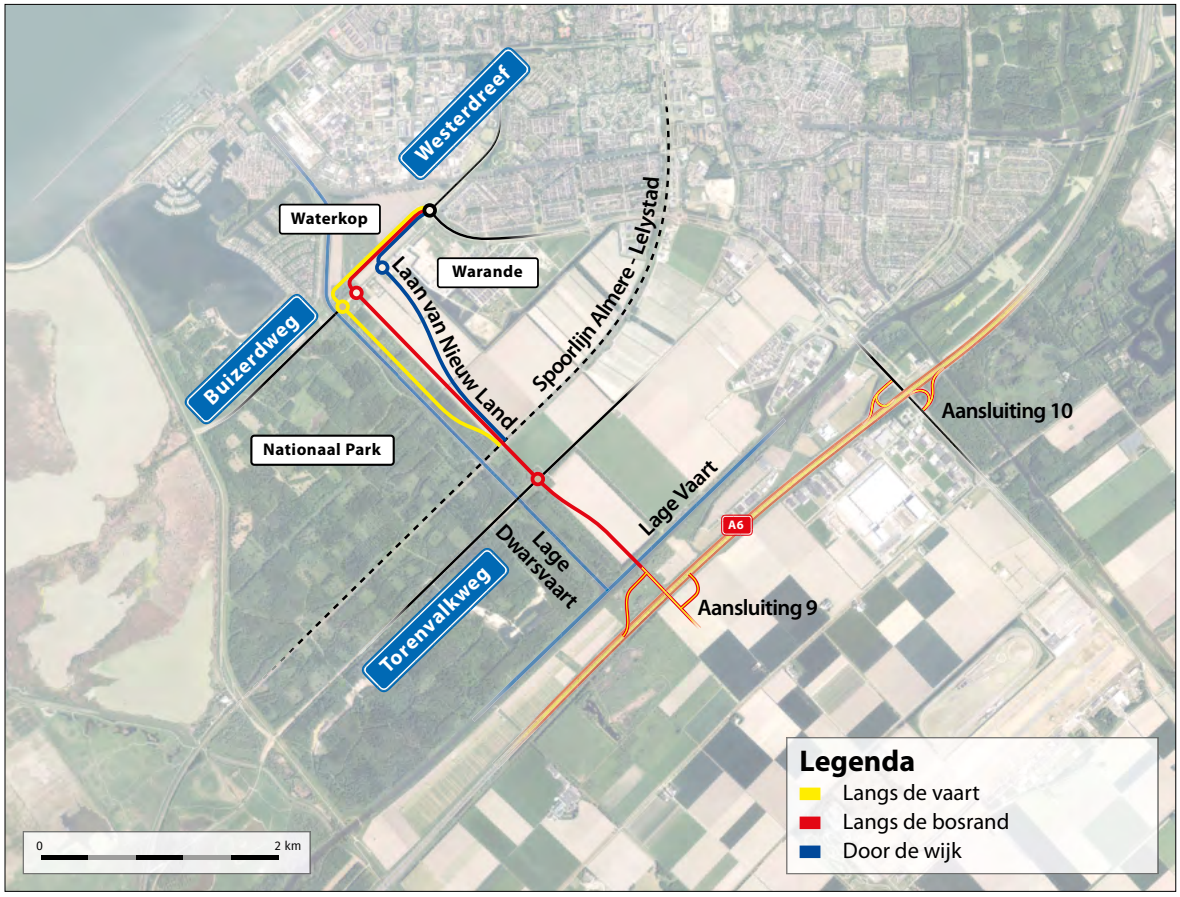
Door de toenemende drukte op de huidige wegen rond Lelystad ontstaan er problemen in de verkeersdoorstroming en verkeersonveilige situaties. Door sluipverkeer wordt de leefbaarheid van de stad negatief beïnvloed. Zonder aanvullende maatregelen aan de zuidzijde van Lelystad worden de komende jaren steeds grotere problemen verwacht.

Door de ontwikkeling van Warande en de groei van het aantal bezoekers naar het Nationaal Park Nieuw Land, is de verwachting dat het aantal verkeersbewegingen verder toeneemt. De huidige wegen zijn op dit moment al onvoldoende om de doorstroming te garanderen.

Oplossingen ligging wegen

In het plangebied zijn dwangpunten aanwezig die invloed hebben op de ligging van de weg, zoals de huidige aansluiting 9 op de A6, de spoorlijn en de brug over de Lage Dwarsvaart. Verder speelt de woningbouw tussen de Buizerdweg en het eerste deel van de Verlengde Westerdreef ook een rol, zoals opgenomen in het bestemmingsplan De Olmen. Hiermee rekening houdend zijn er drie oplossingen voor de ligging van de weg.

Tussen de Lage Vaart en de spoorlijn is er weinig variatie mogelijk en is er gekozen voor de ligging langs de bosrand. Ten noorden van de spoorlijn zijn er drie liggingen bekeken: langs de vaart, langs de bosrand en door de wijk.



De verschillende oplossingen zijn beoordeeld op de volgende aspecten: bereikbaarheid Poort Lelystad in het Nationaal Park Nieuw Land, verbeteren verkeersdoorstroming en ontlasten wegennet, (landschappelijke) inpassing, effecten op natuur, toekomstvastheid, acceptatie omgeving en de kosten.

De beoordeling laat een duidelijke voorkeur voor de ligging langs de bosrand zien. Deze oplossing geeft een goede invulling aan alle doelstellingen en biedt ook voor landschappelijke inpassing de beste mogelijkheden.

Uitwerking voorkeursoplossing

De gekozen ligging langs de bosrand is uitgewerkt in een voorkeursoplossing.

Uitgangspunten voorkeursoplossing

- Functie van de weg: de weg gaat functioneren als rondweg aan de zuidwestzijde van Lelystad;
- Profiel en breedte: vanaf het begin is een 2 x 2 rijstroken noodzakelijk vanwege de hoge intensiteit vanaf het begin, de herkenbaarheid en de verkeersveiligheid;
- Kruispunten: turborotondes, er is wel nadere studie noodzakelijk;
- Landschappelijke inpassing: de weg wordt ingepast als een Parkway met bredere middenberm op een aantal plekken. Het gebied tussen de Verlengde Westerdreef en Buizerdweg blijft open zodat er een zichtlijn naar het Nationaal Park is;

- Langzaam verkeer: bij de Torenvalkweg komt een snelfietspad. Dit is een apart project dat separaat wordt gerealiseerd. Bij de Buizerdlaan wordt een ongelijkvloerse kruising gemaakt voor langzaam verkeer onder de Verlengde Westerdreef door;
- De bruggen bij de Havendiep en de brug bij de Buizerdweg over de Lage Dwarsvaart worden aangepast.

Budget

Het noodzakelijke (en/of taakstellende) budget voor realisatie van de voorkeursoplossing, is voor het provinciale deel € 24 miljoen en voor het gemeentelijke deel €15 miljoen.



1 Aanleiding

1.1 Inleiding

De toekomstige ontwikkelingen van het Nationaal Park Nieuw Land en het belang van een goede doorstroming en bereikbaarheid van Lelystad zijn aanleiding voor deze verkenning van de provincie Flevoland en de gemeente Lelystad.

In het coalitieakkoord 2019 – 2023 van de provincie Flevoland staat dat er in de periode tot en met 2023 positieve besluiten zijn genomen over de ontsluiting van het Nationaal Park Nieuw Land. De nieuwe aansluiting 9 op de A6 maakt een rechtstreekse ontsluiting van het Nationaal Park Nieuw Land mogelijk voor verkeer van en naar de Randstad. Door de aanleg van extra voorzieningen in het Nationaal Park Nieuw Land en de hiermee verwachte toename aan bezoekers is het noodzakelijk om onderzoek naar verbetering en aanleg van nieuwe infrastructuur te doen.

Ook de programmabegroting 2021-2024 van de gemeente Lelystad benadrukt het belang van een goede verbinding naar het Nationaal Park Nieuw Land en een betere verdeling van het verkeer op het huidig wegennet van Lelystad door de Westerdreef te verlengen. Omdat de wegen zowel de provinciale als gemeentelijke belangen raken, is besloten een gezamenlijke verkenning door de provincie Flevoland en de gemeente Lelystad uit te voeren waarin de Laan van Nieuw Land en de Verlengde Westerdreef in onderlinge samenhang worden bekeken.

1.2 Doelstellingen

De nieuw aan te leggen infrastructuur draagt bij aan de volgende doelstellingen:

Doelstelling 1: Ontsluiting Nationaal Park Nieuw Land
Een rechtstreekse ontsluiting vanaf de A6 bij aansluiting 9 naar de toegangspoort van het Nationaal Park Nieuw Land ('Poort Oostvaardersplassen Lelystad' hierna 'Poort Lelystad') aan de Buizerdweg. Deze ontsluiting faciliteert de te verwachten toekomstige bezoekersaantallen.

Doelstelling 2: Verbeteren verkeersdoorstroming
Verbeteren van de verkeersdoorstroming aan de zuidwest zijde van Lelystad, het ontlasten van de aansluiting 10 Lelystad Centrum en het wegennet richting het centrum van Lelystad.

Doelstelling 3: Landschappelijke inpassing
De nieuwe wegen sluiten aan bij de gewenste ontwikkeling van het Nationaal Park Nieuw Land, het programma Lelystad Next Level en de centrale opgave om de stad een herkenbaar profiel als hoofdstad van de nieuwe natuur te geven. Belangrijk hierbij is:

- Het creëren van een overgangszone vanuit het Nationaal Park Nieuw Land;
- Een goede inpassing van de toekomstige ontwikkelingen en het profileren van Lelystad als hoofdstad voor de Nieuwe Natuur;
- Beperken van eventuele barrièrewerking van de weg en openhouden van mogelijkheden voor toekomstige ontwikkelingen;
- Het inpassen van langzaam verkeersverbindingen.

1.3 Verkenningsopdracht

Verkennen van de mogelijkheden voor een rechtstreekse ontsluiting van het Nationaal Park Nieuw Land en de mogelijkheden om op netwerkniveau een bijdrage te leveren aan een betere bereikbaarheid van Lelystad.

Het resultaat van de verkenning is een advies voor een voorkeurstracé, een principe voorkeursoplossing en een advies over de (landschappelijke) inpassing.

Opdracht is om:

- De mogelijke oplossing voor de ligging van de wegen te verkennen, vanaf aansluiting 9 tot en met de rotonde van de Larserdreef-Westerdreef;
- De functie van de weg te bepalen (in relatie met o.a. de verkeersaantallen), het profiel van de weg en de kruispunten;
- Een voorstel te doen voor een goede landschappelijke inpassing;
- De fietsstructuur / langzaam verkeersroutes aan te geven.

Gekeken wordt of aanpassingen aan de bestaande brug in de Buizerdweg over de Lage Dwarsvaart en de brug in de Westerdreef over het Havendiep nodig zijn, om de doelstellingen te kunnen bereiken.

Uitgangspunt is dat de provincie verantwoordelijk is voor de Laan van Nieuw Land en de gemeente voor de Verlengde Westerdreef. Principe uitgangspunt daarbij is dat de Laan van Nieuw Land een provinciale weg wordt met een snelheid van 80 km/uur en de Verlengde Westerdreef een gemeentelijke weg met een snelheid van 70 km/uur.

1.4 Leeswijzer

Na de aanleiding volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van de totstandkoming van de verkenningsrapportage. Daarna volgt een analyse van het plangebied (zie hoofdstuk 3). Hoofdstuk 4 gaat in op de inhoudelijke onderbouwing van de oplossingsmogelijkheden voor de ligging van de wegen en sluit af met de keuze van de voorkeursoplossing.
De uitwerking van deze voorkeursoplossing van de nieuwe wegen is opgenomen in hoofdstuk 5. De daarbij behorende kosten zijn opgenomen in hoofdstuk 6. Daarna volgt in hoofdstuk 7 een toelichting op de planning en de afspraken voor de samenwerking in de vervolgfase.



2 Werkwijze en stappen

2.1 Inleiding

1 Inventarisatie en analyse plangebied
> Verkeersmodel
> Stakeholderanalyse en participatie
> Kenmerken van het gebied

2 Samenstelling oplossingen
> Bepalen zoekgebied
> Bepalen uitgangspunten oplossingen
> Keuze ligging weg

3 Uitwerking voorkeursoplossing
> Functie weg
> Breedte weg en kruispunten
> Landschappelijke inpassing
> Kosten

4 Afspraken en vervolg
> Planning en procedures
> Samenwerking provincie en gemeente

Tijdens de uitvoering van deze verkenning zijn bovenstaande stappen doorlopen. De verkenning aan de hand van deze stappen is uitgevoerd volgens het principe werken van grof naar fijn. Eerst wordt het plangebied geanalyseerd in breder verband, daarna worden oplossingen voor de ligging van de weg bekeken en tot slot wordt de voorkeursoplossing verder uitgewerkt.

In dit hoofdstuk worden verder kort een aantal onderdelen toegelicht, die belangrijk zijn voor de werkwijze in de verkenning.

2.2 Verkeersmodel

Belangrijk voor het bepalen van de nut en noodzaak van de nieuwe infrastructuur is een doorrekening van het huidige verkeersmodel[1] voor de toekomstjaren 2030 en 2040. Voor de doorrekening is rekening gehouden met de volgende punten:

1. Het basisjaar is bepaald op 2015
2. Verschillende scenario's voor de groei en ontwikkeling zijn ingevoerd, waarbij gekeken is naar:
   a. Woningbouw
   b. Arbeidsplaatsen
   c. Leerlingplaatsen
3. De huidige en toekomstige infrastructuur is bepaald.

De uitkomsten van de doorrekening vormen de basis voor de nut en noodzaak van de toekomstige Laan van Nieuw Land en de Verlengde Westerdreef. Daarnaast worden op basis van de uitkomsten voorstellen gedaan voor de dimensionering van de wegen en de kruispunten.

2.3 Stakeholderanalyse en participatie

De aandachtspunten uit de gesprekken met de omgeving, organisaties en belanghebbenden zijn meegenomen voor de onderbouwing van de oplossingsrichtingen van de nieuwe infrastructuur. Tijdens deze gesprekken zijn de belangen en wensen opgehaald van de volgende partijen:

- Gemeente Lelystad (beheerders)
- Provincie Flevoland (beheerders)
- ProRail
- Staatsbosbeheer
- Waterschap Zuiderzeeland
- Bewoners(verenigingen)/ bedrijven
  - Bewonersvereniging Hollandse Hout
  - Omwonenden Buizerdweg
- Erf BV
- Projectorganisatie Poort Lelystad
- Projectorganisatie Warande
- Rijksvastgoedbedrijf (RVB)

De belangen en wensen zijn beoordeeld en bekeken op mogelijkheden om deze mee te kunnen nemen in de fase van de verkenning. Voor zover passend binnen de scope van deze verkenning en de technische mogelijkheden en de fase van de verkenning zijn deze meegenomen bij het bepalen van de oplossingen voor de ligging van de wegen en de verdere uitwerking in de voorkeursoplossing. Er wordt gewerkt in de geest van de nieuwe Omgevingswet die naar verwachting vanaf 1 januari 2022 in werking treedt. Voor de te volgen ruimtelijke procedures zal ook volgens de nieuwe Omgevingswet worden gewerkt.

1 Verkeersmodel voor gemeente Lelystad, update 2021, PTV Group, april 2021 (eDocs #2789063)

2.4 Landschapsvisie

Aan een goede (landschappelijke) inpassing van de wegen wordt veel waarde gehecht door gemeente en provincie. Dit is ook in de doelstellingen opgenomen en voor dit onderdeel is een landschapsvisie[2] uitgevoerd door bureau Van Paridon X de Groot. Deze landschapsvisie bevat voor de ontwikkelingen een wensbeeld en voor de projecten van deze verkenning concrete aanknopingspunten. In deze verkenning worden op basis van alle aspecten, waaronder de input voor landschap vanuit deze visie, integrale keuzes voor de voorkeursoplossing gemaakt.

2 Landschapsvisie Laan van Nieuwland en Verlengde Westerdreef, Van Paridon X De Groot, mei 2021 (eDocs #2799473)



3 Beschrijving plangebied

3.1 Inleiding

Voor het samenstellen van de verschillende oplossingen voor de ligging van de wegen is het plangebied geanalyseerd. Er is gekeken naar:

1. De ligging en kenmerken van het plangebied
2. De huidige verkeersintensiteiten van het wegennet van Lelystad
3. De ontwikkelingen van Nationaal Park Nieuw Land
4. De beleidsontwikkelingen en ruimtelijke kaders

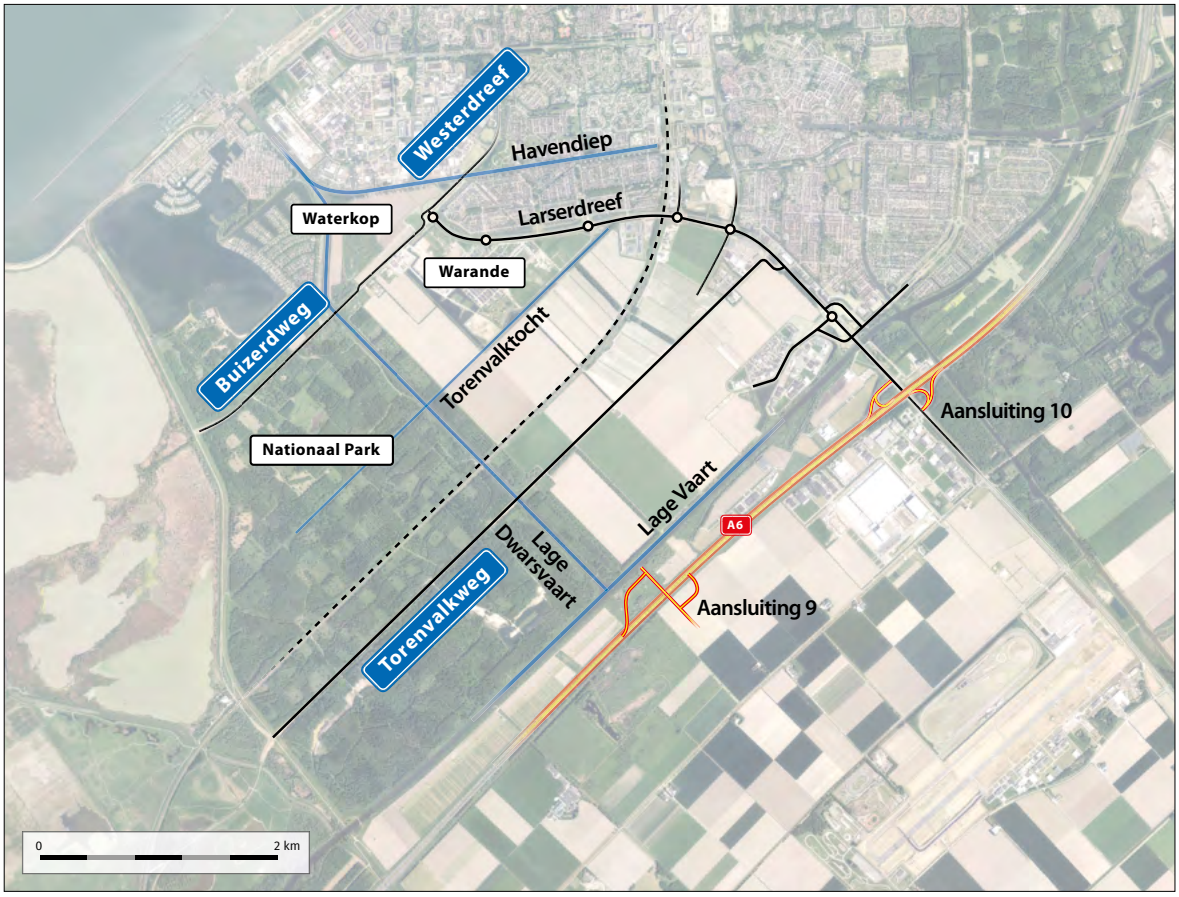
Uit de analyse komt naar voren dat er in het gebied bepalende punten voor de nieuwe infrastructuur liggen, zogeheten dwangpunten. Deze worden in kaders aangegeven.

3.2 Ligging en kenmerken plangebied

3.2.1 Ligging

Het plangebied van de Laan van Nieuw Land en de Verlengde Westerdreef bevindt zich tussen de Lage Vaart en de A6 aan de zuidoostzijde, de Larserdreef aan de noordoostzijde, de Lage Dwarsvaart en de daar parallel aan gelegen NNN strook aan de zuidwestzijde en de Lage Dwarsvaart en het Havendiep aan de noordwestzijde (zie figuur 1).

Het plangebied bestaat voornamelijk uit akkerbouwgronden, ingericht volgens de oorspronkelijke verkaveling. Langs de Larserdreef en langs de A6 is sprake van nieuwe woon- en werkgebieden.
Door het gebied liggen oost – west een aantal smallere wegen als de Torenvalkweg en de Buizerdweg, die het Nationaal Park Nieuw Land nu ontsluiten, en de Torenvalktocht. De polderwegen zijn sober ingericht zonder laanbeplantingen en hebben relatief smalle bermen en bermsloten. Het gebied rond de Torenvalkweg is (vrijwel) onbebouwd, langs de Buizerdweg staat enige lintbebouwing.



Figuur 1: Het plangebied

Dwangpunt
De Buizerdweg, Torenvalktocht en de Torenvalkweg zijn bepalende elementen in het gebied. De toekomstige Laan van Nieuw Land in combinatie met de Verlengde Westerdreef zal beide wegen en de tocht moeten kruisen.

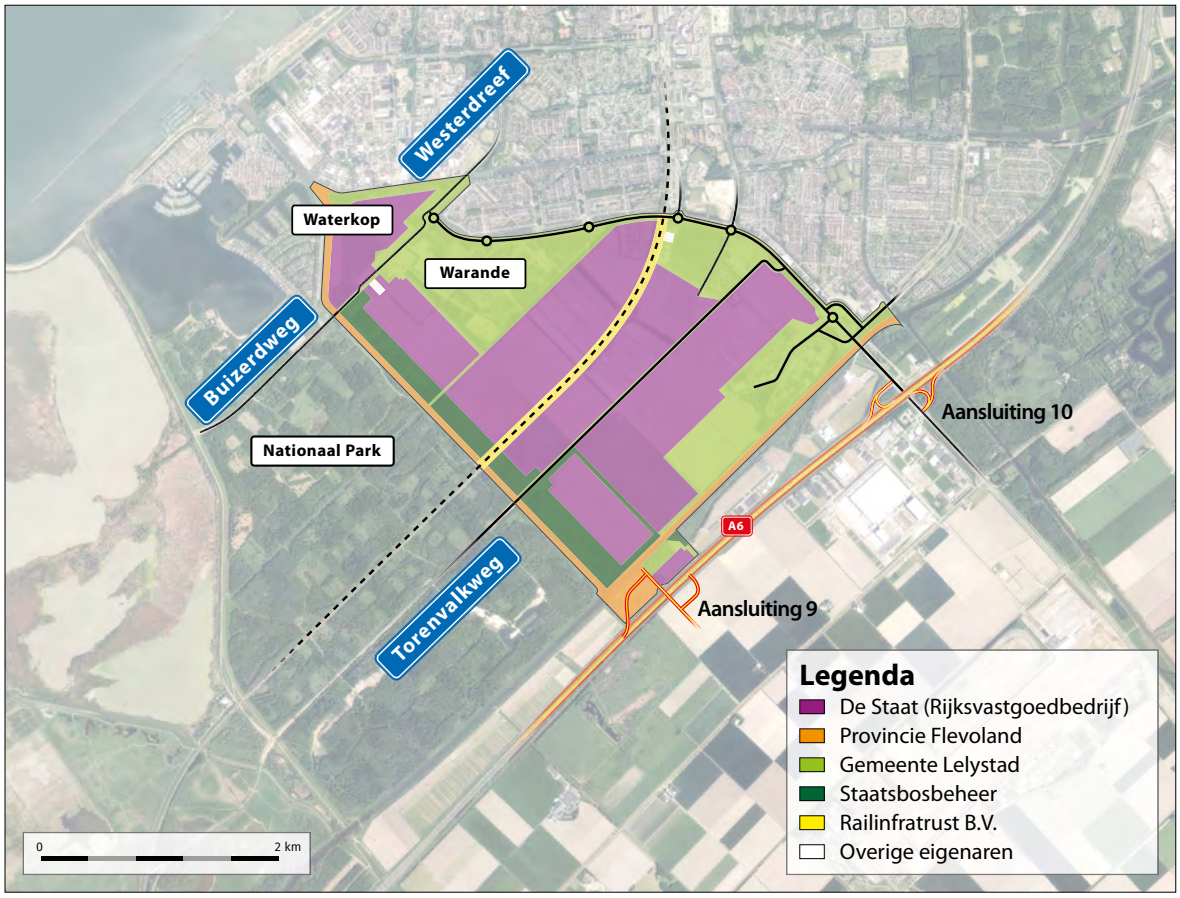
Tussen de Torenvalktocht en de Torenvalkweg ligt de verhoogd aangelegde spoorlijn. In combinatie met de beplantingen op het dijktalud vormt de spoorlijn een ruimtelijke scheiding in het gebied. In de spoordijk is binnen het plangebied een viaduct aanwezig, waar de Laan van Nieuw Land gebruik van kan maken.

Dwangpunt
De bestaande spooronderdoorgang is een bepalend punt. De toekomstige Laan van Nieuw Land kan alleen op deze plek onder de spoorlijn door.

Daarnaast heeft het plangebied de volgende landschappelijke kenmerken en kwaliteiten:
- Hoog opgaande, afwisselende bosrand van het Hollandse Hout;
- Aantal hoog opgaande boom-en bossingels;
- Hoge bruggen over de vaarten welke tevens fungeren als uitzichtpunt over het gebied.

3.2.2 Grondeigenaren

Het gebied is overwegend in eigendom bij het Rijksvastgoedbedrijf en deze percelen zijn tijdelijk in pacht gegeven aan Erf BV. Deze constructie wordt vaker toegepast in gebieden waar in de toekomst ontwikkelingen worden verwacht. Er is hier dan ook sprake van strategische gronden. Aan de noordoostzijde van het plangebied liggen gronden welke inmiddels, als onderdeel van woonwijk Warande, zijn of worden ontwikkeld.
Ter plaatse van het plangebied zijn de vaarten in eigendom van de provincie. De grond ter plaatse van de spoorlijn is in eigendom van ProRail. De strook van het NNN gebied langs de Lage Dwarsvaart is in eigendom en beheer van Staatsbosbeheer (SBB).



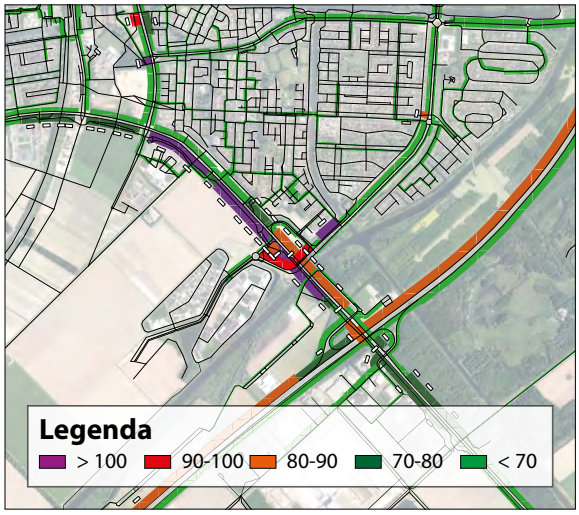
Figuur 2: Eigendomssituatie

3.3 Huidige verkeersontsluiting Lelystad

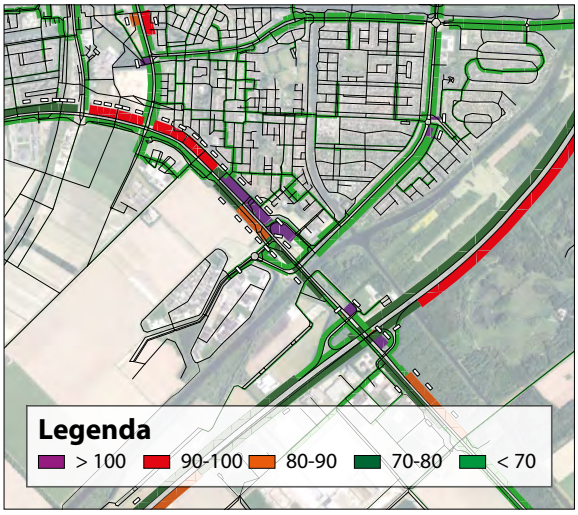
Lelystad wordt aan de zuidzijde op dit moment ontsloten op de A6 door aansluiting 10 Lelystad Centrum en met de Larserdreef en de Westerdreef is er sprake van een ringstructuur, met de Houtribdreef en de Oostranddreef, om Lelystad heen. Daarnaast is de noordzijde van Lelystad ontsloten door aansluiting 11. In 2021 is aansluiting 9 op de A6 (Lelystad-Zuid) opengesteld. Dit betreft een halve aansluiting met een verbinding van en naar Almere / Randstad. Daarnaast wordt de A6 op termijn verbreed tussen aansluiting 8 Almere Oostvaardersplassen en aansluiting 10 Lelystad Centrum.

Dwangpunt
De nieuwe aansluiting 9 houdt rekening met het doortrekken van een weg over de Lage Vaart richting de Buizerdweg.

De huidige aansluiting 10 Lelystad Centrum en het onderliggende wegennet richting de stad (vooral de Larserdreef) lopen tegen de grens van de verkeerscapaciteit aan. Door enerzijds autonome groei en anderzijds de ontwikkelingen in en om de stad, zoals de voorziene groei van het aantal bezoekers van het Nationaal Park Nieuw Land en de groei van omliggende woon- en werkgebieden (o.a. Warande), wordt verwacht dat de komende decennia de intensiteit zal toenemen. In de huidige situatie is er sprake van slechte doorstroming van het verkeer, met name in de spitsen op de wegen rond aansluiting 10 Lelystad Centrum en de Larserdreef.



Figuur 3 I/C-verhouding 2030 avondspits



Figuur 4 I/C-verhouding 2030 ochtendspits

De toenemende drukte op de weg levert steeds meer verkeershinder op. Als gevolg hiervan ontstaan er problemen in de verkeersdoorstroming, met een grotere kans op verkeersonveilige situaties (kop-staartbotsingen, onvoorspelbaar rijgedrag). Hierdoor ontstaat sluipverkeer op andere wegen waardoor de leefbaarheid van de stad negatief beïnvloed wordt.

Uit de diverse doorrekeningen met behulp van een verkeersmodel van de huidige situatie blijkt dat de komende jaren de verkeersdruk verder zal toenemen en de I/C-verhouding (intensiteit / capaciteit) op verschillende plekken boven de acceptabele grens van 80% zal komen. Op de afbeeldingen is te zien dat met name op de Larserdreef in de ochtendspits op grote delen IC waardes boven de 80 en zelfs boven de 100 voorkomen die aangeven dat de wegen zonder maatregelen in 2030 vastlopen. Door de ontwikkelingen in de regio zal de verkeersdruk alleen maar toenemen.
De conclusie is dat zonder aanvullende maatregelen aan de zuidzijde van Lelystad er de komende jaren nog grotere verkeersproblemen zijn te verwachten.

3.4 Ontwikkelingen Nationaal Park Nieuw Land

Op dit moment rijden bezoekers van het Nationale Park via aansluiting 10 Lelystad Centrum op de A6, de Larserdreef en de Buizerdweg naar het park. Ook via de Torenvalkweg is het mogelijk het gebied aan de kant van Lelystad te bereiken.

Poort Lelystad als uitvalsbasis voor een bezoek aan het Nationaal Park
De komende jaren wordt de entree naar het Nationaal Park Nieuw Land ontwikkeld. Poort Lelystad aan de Buizerdweg zal aan de kant van Lelystad als de toegangspoort van het gebied fungeren. Centraal in het ontvangstgebied komt een recreatief transferium: een toeristisch overstappunt (TOP) met aanvullende voorzieningen, zoals een parkeerplaats die ruimte biedt aan ruim 400 auto's. Dit zal, naast andere ontwikkelingen, er toe leiden dat het Nationaal Park Nieuw Land uiteindelijk 2 miljoen bezoekers zal aantrekken, waarvan 1 miljoen bezoekers aan de kant van Lelystad.



Figuur 5: Deelgebieden Nationaal Park Nieuw Land

De gemeente Lelystad is bezig om de toegangspoort te ontwikkelen aan de Lelystadse kant. Om aan de te verwachten toename van de bezoekers aan de kant van Lelystad te voldoen, wordt er in de verkenning ook bekeken of er aanpassingen aan de Buizerdweg nodig zijn.

Dwangpunt
De toegang naar Poort Lelystad via de Buizerdweg en de brug over de Lage Dwarsvaart is een dwangpunt waar rekening mee gehouden moet worden bij de aanleg van de Laan van Nieuw Land en de Verlengde Westerdreef.

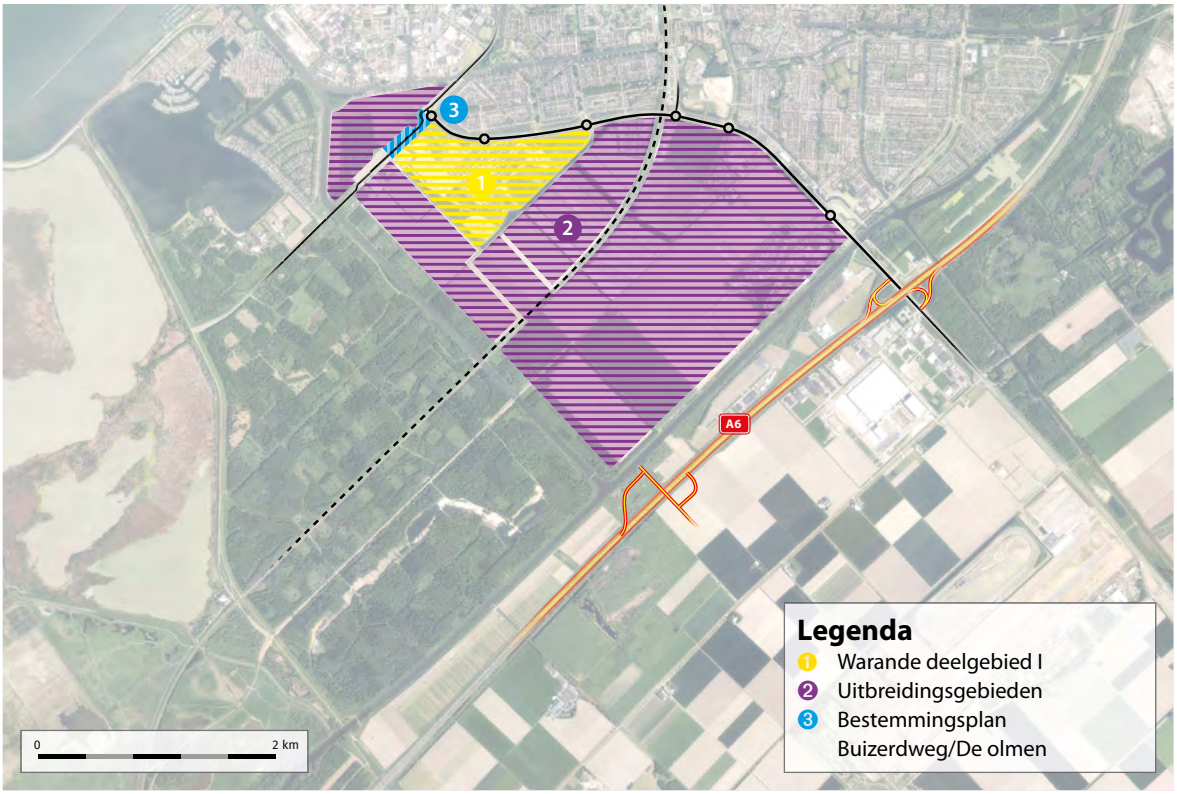
3.5 Beleidsontwikkelingen en ruimtelijk kader

3.5.1 Warande 2.0

In het Ontwikkelingsplan Warande 2.0, welke in 2009 is vastgesteld door de gemeente Lelystad, staat dat er 8.500 tot 10.000 woningen worden gebouwd in dit gebied (van Waterkop tot aan de A6). Tevens wordt er in de visie uitgegaan van een weg door het gebied met een groot aantal wijkaansluitingen, waardoor uitwisseling op meerdere plekken mogelijk is.

Als uitwerking van de visie is de gemeente gestart met de aanleg van het eerste deelgebied. In totaal worden daar 1650 woningen gerealiseerd. De realisatie van het eerste deel van de Verlengde Westerdreef, vanaf rotonde Larserdreef tot aan het Wijkplein, maakt onderdeel uit van dit eerste deelgebied. Ook wordt de Buizerdweg ingericht als een laan, waarbij de automobilist te gast is en de fietser een prominente plek krijgt. Realisatie vindt plaats in 2021. Deze nieuwe ontwikkelingen zijn opgenomen in het bestemmingsplan De Olmen / Buizerdweg, welke in december 2020 door de gemeenteraad van Lelystad is vastgesteld. In Warande deelgebied 1 zijn alle procedures afgerond. Voor alle overige deelgebieden moeten de procedures, grondverwerving en besluiten nog genomen worden.

Dwangpunt
De toekomstige Laan van Nieuw Land en de Verlengde Westerdreef moeten aansluiten op het binnenkort te realiseren eerste deel van de Verlengde Westerdreef.



Figuur 6: Toekomstige ontwikkelingen Warande

3.5.2 Woningbouwopgave rijksoverheid

Het Rijk (via ministerie van Binnenlandse Zaken) heeft de provincie Flevoland gevraagd of het ruimte ziet voor de bouw van 100.000 extra woningen binnen de gehele provincie. De gemeente Lelystad heeft naar aanleiding van deze vraag als stip aan de horizon een verdubbeling van de stad gezet, door de bouw van 40.000 woningen. Een deel van deze woningen is voorzien in het plangebied van deze verkenning, de paars gearceerde uitbreidingsgebieden in figuur 6. Met deze extra woningbouwopgave zal opnieuw worden gekeken naar het ontwikkelingsplan 2.0 van Warande. De gemeente Lelystad gaat onderzoeken of er opgeschaald kan worden naar in totaal 10.000 woningen. Inzet is om de gehele Warande inclusief de extra woningbouwopgave vanuit het Rijk in 2040 gerealiseerd te hebben.

3.5.3 Omgevingsvisie Flevoland

OMGEVINGSVISIE
FLEVOLAND

In de omgevingsvisie van de provincie Flevoland 'Flevolandstraks' zijn stedelijke regio's opgenomen. Deze regio's zijn belangrijke motoren van de economie en van groot belang voor de regionale en nationale welvaart.
Voor de regio's is het van belang dat er goede verbindingen zijn en knooppunten in de netwerken. Deze zorgen voor een goede positie in het netwerk en een boven-lokale aantrekkingskracht. De metropool van de Noordelijke Randstad vormt een internationaal kerngebied, waar vele netwerken bij elkaar komen. Het is de nationale economische motor. Hierin vormen Almere en Lelystad knooppunten.

In de omgevingsvisie wordt de ambitie uitgesproken dat Flevoland optimaal wordt aangesloten op de diverse (infrastructurele) netwerken. Hiermee wordt de positie in de netwerken versterkt en daarmee de positie van de Flevolander.

Goede (infrastructurele) verbindingen met de bovenregionale netwerken zijn basisvoor-waarde en bepalend voor nieuwe kansen die zich vanuit deze netwerken aandienen voor Flevoland.

3.5.4 Lelystad Next Level

In het programma Lelystad Next Level zijn afspraken gemaakt tussen de gemeente Lelystad, het Rijk en de provincie over de verdere ontwikkeling van Lelystad. Lelystad wil zich profileren als hoofdstad van de natuur. Lelystad heeft veel omliggende natuurge-bieden en ontwikkelingsmogelijkheden die grenzen aan het Nationaal Park Nieuw Land. De natuurbeleving in de stad en vanuit de stedelijke gebieden is van belang voor de kwaliteit van de stad en de ontwikkelingen. Daarom is een goede overgangszone in dit gebied belangrijk. Op die manier kan zowel vanuit de ontwikkelingsgebieden rondom het Nationaal Park Nieuw Land als in de overgangszone door de mensen gerecreëerd worden.

Doelstellingen uit het programma Lelystad Next Level:

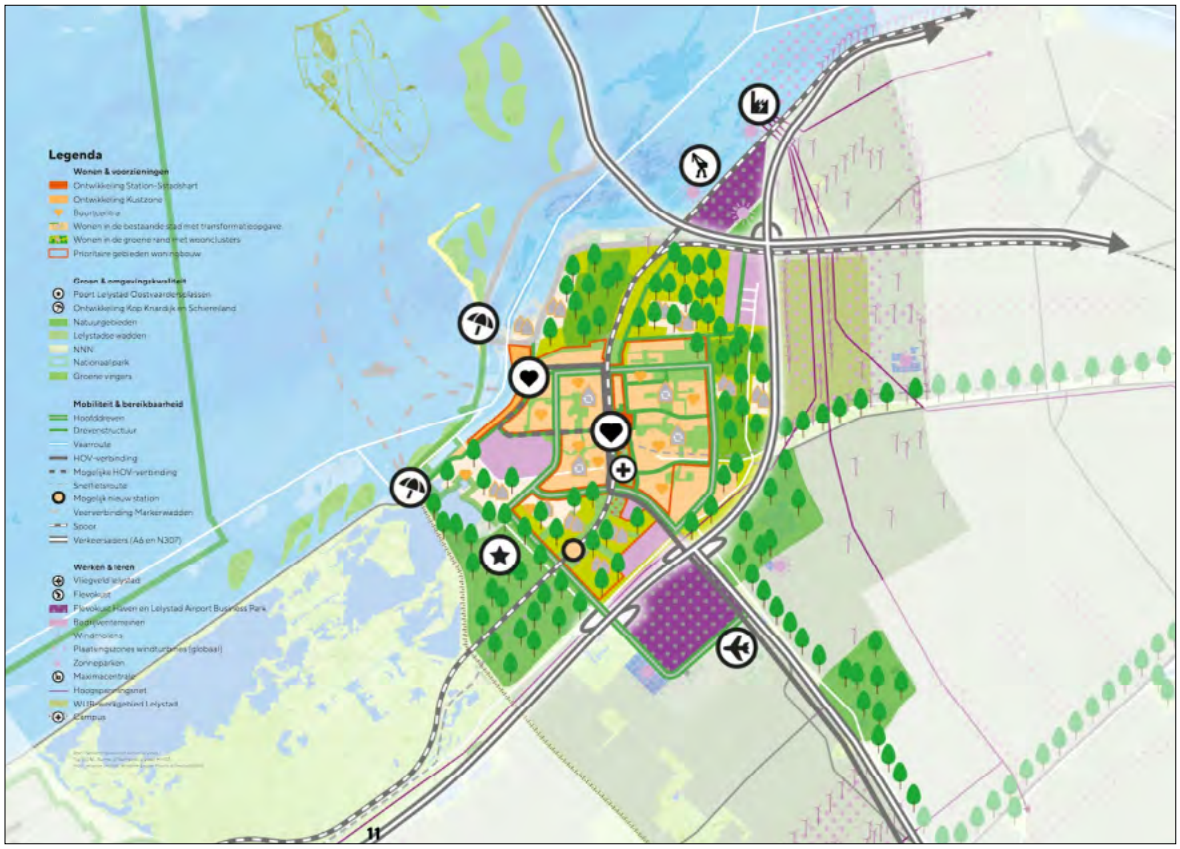
- Versterken van de positie van Lelystad als hoofdstad van de nieuwe natuur, met huizen aan het water, aan het strand en in het bos;
- De natuur de stad in brengen, in de bestaande buurten en aan de randen van de stad;

- Aan de kust het maken van het grootste en mooiste binnenstrand van Nederland met volop ruimte voor watersport. Zo wordt de kust net zo mooi gemaakt als de Noordzeekust.

Met als uiteindelijk doel dat Lelystad een duidelijk herkenbaar profiel heeft als hoofdstad van de nieuwe natuur.

3.5.5 Omgevingsvisie gemeente Lelystad

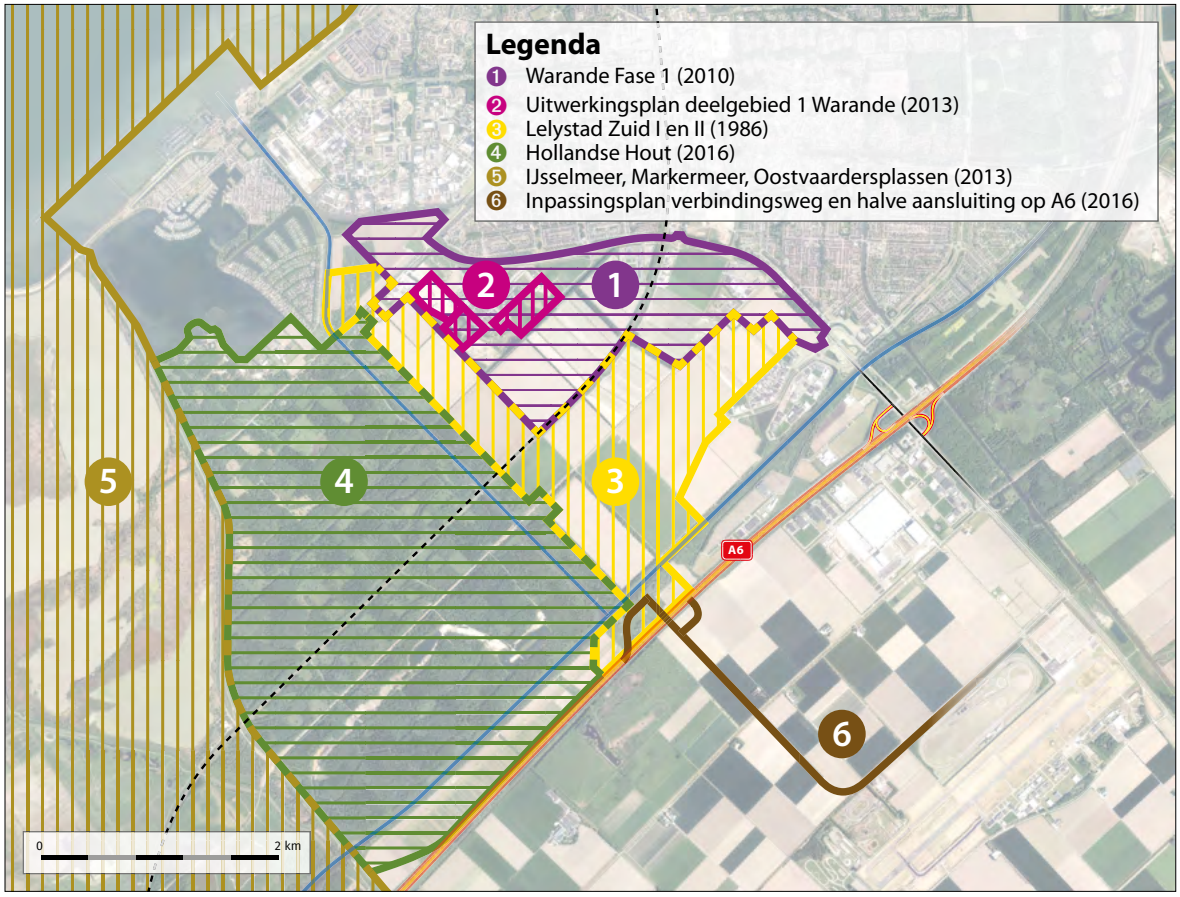
In de nieuwe ontwerp Omgevingsvisie van 2020 van de gemeente Lelystad is een doorkijk gegeven naar de toekomst van Lelystad in 2040. De omgevingsvisie fungeert als een leidraad voor het beleid van de gemeente voor de toekomst.
In de omgevingsvisie is opgenomen dat er een nieuwe ringweg vanaf aansluiting 9 op de rijksweg A6 komt naar de westzijde van de stad zodat de druk op de aansluiting 10 Lelystad Centrum vermindert. Nieuwe ontsluitingswegen aan de randen van de stad worden ontworpen als aantrekkelijk vormgegeven 'parkways' die goed zijn ingepast in het landschap ('de nieuwe dreven') en aansluiten op het bestaande systeem.
De omgevingsvisie wordt naar verwachting in het tweede kwartaal van 2021 vastgesteld door de gemeenteraad.



Figuur 7: Ontwerp omgevingsvisie Lelystad 2040

3.5.6 Ruimtelijk kader

Het plangebied van de Laan van Nieuw Land en de Verlengde Westerdreef strekt zich uit over een zestal bestemmings- en inpassingsplannen. Hierin zijn de gebruiks- en de bouwmogelijkheden vastgelegd voor het gebied. De contouren van deze plannen zijn opgenomen in figuur 8.



Figuur 8: Ruimtelijke plannen

Vanaf de Oostvaardersplassen tot aan de noordoostelijke grens van de Hollandse Hout ligt het bestemmingsplan Hollandse Hout. Verwacht wordt dat er een aanpassing van de bestemming in dat plan nodig is.

Ten noordoosten van de Hollandse Hout zijn de bestemmingsplannen Lelystad Zuid I, Lelystad Zuid II en Warande Fase 1 van kracht als ook twee bestemmingsplannen waarin nadere uitwerking is gegeven aan de ontwikkeling van Warande. Het gaat dan om Uitwerkingsplan Deelgebied 1 Warande en om bestemmingsplan Warande/De Olmen. Dit laatste plan betreft de realisatie van het eerste deel van de Verlengde Westerdreef en loopt vanaf de aansluiting met de Westerdreef tot aan de Ranonkellaan.

In de bestemmingsplannen Lelystad Zuid I en II is het grootste deel van het gebied nog nader uit te werken voor woningbouw. Tot de gemeente deze gronden ontwikkelt, worden deze ingezet voor agrarisch gebruik. Ook in dit gebied moet de bestemming worden aangepast voor de aanleg van de wegen.

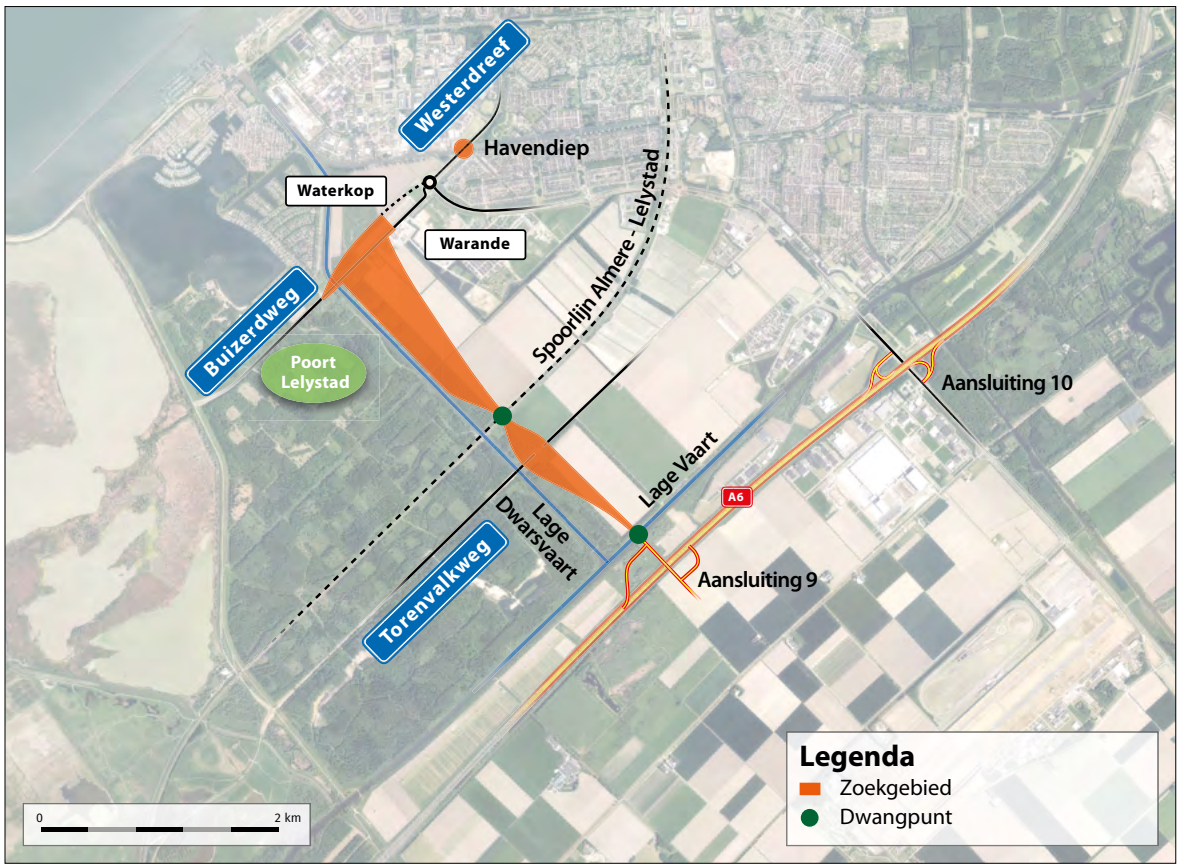
Het inpassingsplan Verbindingsweg en Halve aansluiting op de A6 vormt het laatste plan in het plangebied. Het grondlichaam van de brug over de Lage Vaart rond aansluiting 9 valt binnen de contouren van dit inpassingsplan.



4 Oplossingen ligging weg

4.1 Zoekgebied

Voor het bepalen van de oplossingen voor de ligging van de wegen is rekening gehouden met de dwangpunten zoals aangegeven in het zoekgebied (zie figuur 9). Tussen de Lage Vaart en de spoorlijn Almere - Lelystad is er sprake van een smal zoekgebied. In het gebied tussen de spoorlijn en de Buizerdweg is meer variatie in de ligging van de weg mogelijk. Ook de bosstrook langs de Lage Dwarsvaart is beschikbaar voor de aanleg van nieuwe infrastructuur.



Figuur 9: Dwangpunten en zoekgebied Laan van Nieuw Land en Verlengde Westerdreef

Daarnaast zal vanaf de aansluiting bij de Buizerdweg de toegang naar Poort Lelystad via de brug over de Lage Dwarsvaart komen. Dit vormt aan de Lelystadse kant de entree van het Nationaal Park Nieuw Land.

Binnenkort wordt al een deel van de Verlengde Westerdreef (zie gestippelde lijn op de kaart) aangelegd. Binnen het oranje zoekgebied wordt verder onderzocht hoe de Verlengde Westerdreef en de Laan van Nieuw Land op elkaar worden aangesloten.



Brug Havendiep richting de Westerdreef

Daarnaast wordt ook bekeken wat de effecten zijn van de aanleg van de nieuwe wegen bij het Havendiep/Westerdreef en de brug in de Buizerdweg over de Lage Dwarsvaart. Deze bruggen worden dan ook in de verkenning beschouwd op eventuele oplossingen en maken onderdeel uit van het zoekgebied.

4.2 Uitgangspunten ligging van de weg

Voor de oplossingen voor de ligging van de Laan van Nieuw Land en de Verlengde Westerdreef is een aantal uitgangspunten bepaald aan de hand van de doelstellingen. Ook zijn vanuit de gemeente extra uitgangspunten gegeven voor de verkeerstructuur rondom de wijk Warande en wordt er rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen in het gebied. Daarnaast is gekeken hoe de oplossingen voor de ligging van de weg goed kunnen worden ingepast.

Uitgangspunten
Ontsluiting Nationaal Park Nieuw Land
✔ Rechtstreekse ontsluiting Poort Lelystad via Buizerdweg en via de Verlengde Westerdreef
Verbetering verkeersdoorstroming
✔ Rechtstreekse aansluiting op de A6
✔ Verbinding tussen de A6 en de Verlengde Westerdreef
✔ Het aantal aansluitingen van de nieuwe weg moet beperkt blijven
Verkeersstructuur Warande
✔ Eerste deel van Warande moet ontsloten worden
Toekomstige ontwikkelingen
✔ De oplossing voor de ligging van de nieuwe weg biedt mogelijkheden voor (geplande) toekomstige ontwikkelingen

Tabel 1: Uitgangspunten ligging van de weg

4.3 Relatie toekomstige ontwikkelingen

Om haalbare oplossingsrichtingen te kunnen schetsen zijn de hoofdlijnen van de toekomstige ontwikkelingen op basis van de beschikbare beleidskaders (structuurplan) gedeeld tussen provincie en gemeente.
In het herziene ontwikkelingsplan Warande 2009 wordt uitgegaan van:

- hogere woondichtheden rond een toekomstig station in de directe nabijheid van de Laan van Nieuw Land;
- het uitgangspunt dat de woningbouwontwikkelingen starten vanaf de huidige Westerdreef (beginnend bij het huidige bestemmingsplan);
- eventueel clusters 'boswonen' in de bosstrook langs de Lage Dwarsvaart.

Het ontwikkelingstempo en de fasering zijn beschreven bij de scenario's voor het verkeersmodel.

Ontwikkelingen Warande korte termijn
Er wordt rekening gehouden met de ontwikkelingen rondom Warande en het geldende bestemmingsplan. Het gebied rondom de huidige voorzieningencluster moet voor alle verkeersgebruikers goed ontsloten zijn. Het bestemmingsplan de Olmen is vastgesteld en tot de ontsluiting bij de voorzieningen moet rekening worden gehouden met het daarin opgenomen profiel en het uitgangspunt ten aanzien van de woningbouw tussen de Buizerdweg en de Verlengde Westerdreef.

Ontwikkelingen Warande langere termijn
Ten aanzien van de wegen zijn de volgende conclusies getrokken:

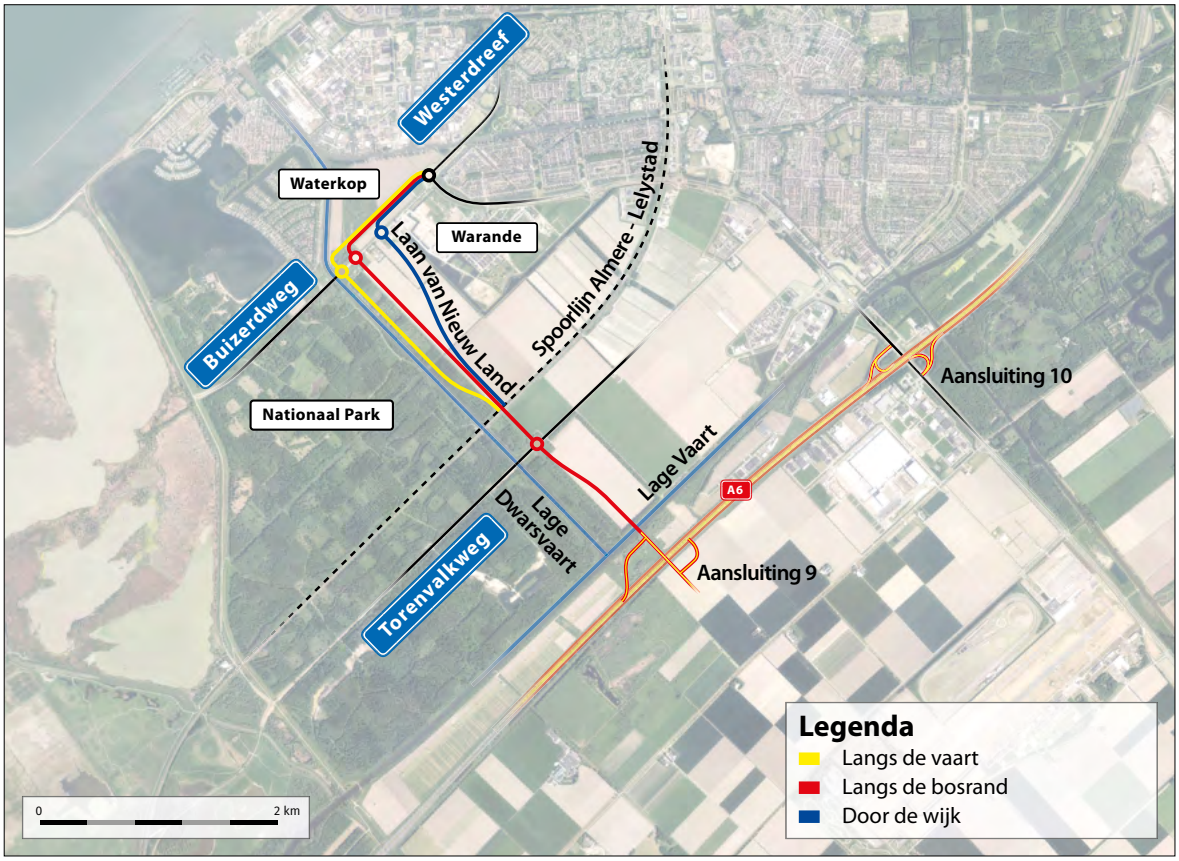
- De in de structuurvisie opgenomen Warandedreef had het karakter van een wijkontsluitingsweg. Uitgegaan wordt nu van een provinciale weg met een ander karakter. Daarom zullen de aansluitingen voor de wijk worden beperkt tot maximaal twee (één aansluiting tussen de Lage Vaart en de spoorlijn en één aansluiting tussen de spoorlijn en de Buizerdweg);
- Bij elke oplossing van de ligging van de weg is bekeken hoe de bereikbaarheid van de huidige en toekomstige woningbouwgebieden kan plaatsvinden (Waterkop,

Hollandse Hout, huidige Warande langs de Buizerdweg en de voorzieningen en eventuele ontwikkelingen in de bosstrook);
- Belangrijk is de inpassing van de weg voor de te ontwikkelen gebieden. Daar wordt in het volgende hoofdstuk aandacht aan besteed.

4.4 Oplossingen ligging weg

In eerste instantie is in deze verkenning het zoekgebied van de toekomstige Laan van Nieuw Land in twee delen opgeknipt: het deel tussen de Lage Vaart en de spoorlijn Almere-Lelystad en het deel ten noordwesten van de spoorlijn. Uit een verdere analyse is gebleken dat in het gebied tussen de Lage Vaart en de spoorlijn Almere-Lelystad geen variatie mogelijk is vanwege de aanwezige dwangpunten. Vanaf aansluiting 9 wordt de weg teruggebogen naar de NNN-strook om vervolgens, in een ligging langs de bosrand, met een rechte aansluiting het spoor te kruisen.

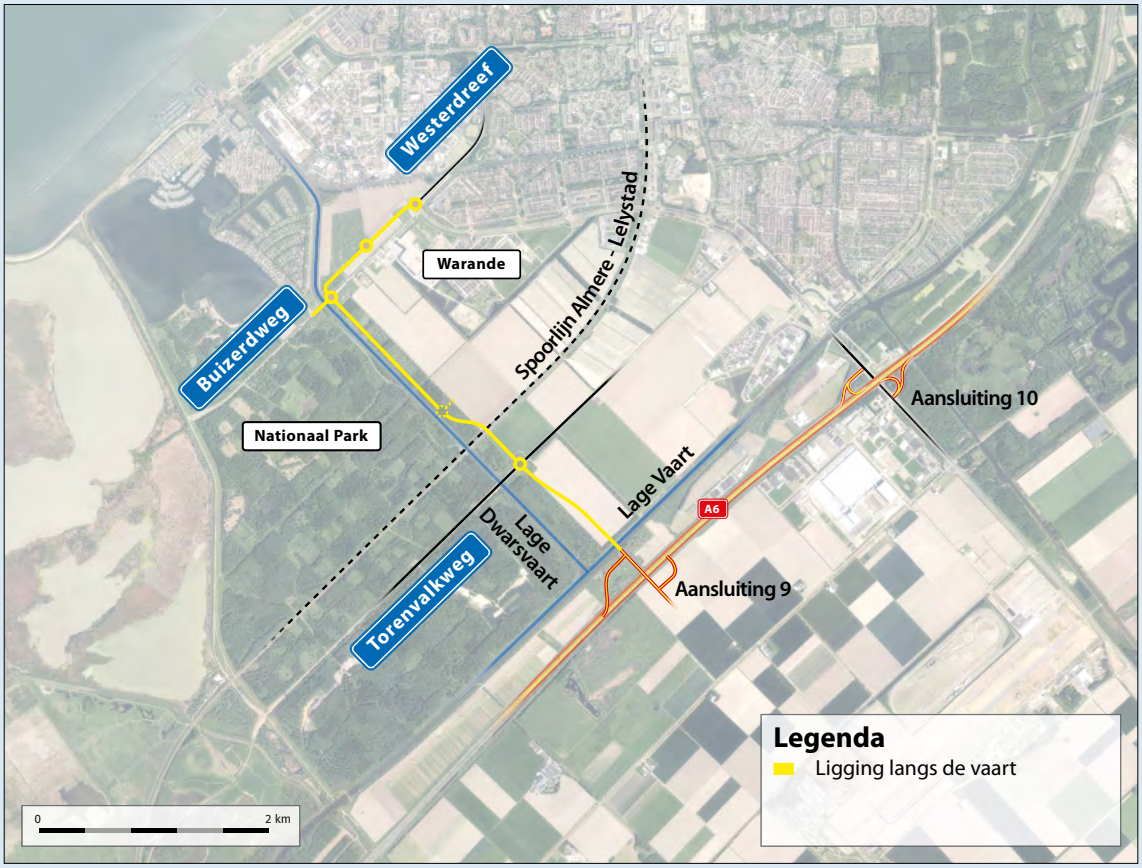
In het gebied ten noordwesten van de spoorlijn Almere-Lelystad zijn er wel meer mogelijkheden. In dit gebied zijn drie onderscheidende oplossingsrichtingen: langs de vaart, langs de bosrand en door de wijk. Figuur 10 biedt een totaaloverzicht van de mogelijke oplossingen van de Laan van Nieuw Land en de Verlengde Westerdreef.



Figuur 10: Overzicht oplossingen ligging Laan van Nieuw Land en Verlengde Westerdreef

In het vervolg van deze paragraaf worden de oplossingen beschreven op basis van de ligging en de ontsluiting/bereikbaarheid van zowel de nieuwe ontwikkelingen (waaronder Warande) als het Nationaal Park Nieuw Land.

Ligging weg langs de vaart



Figuur 11: Langs de vaart

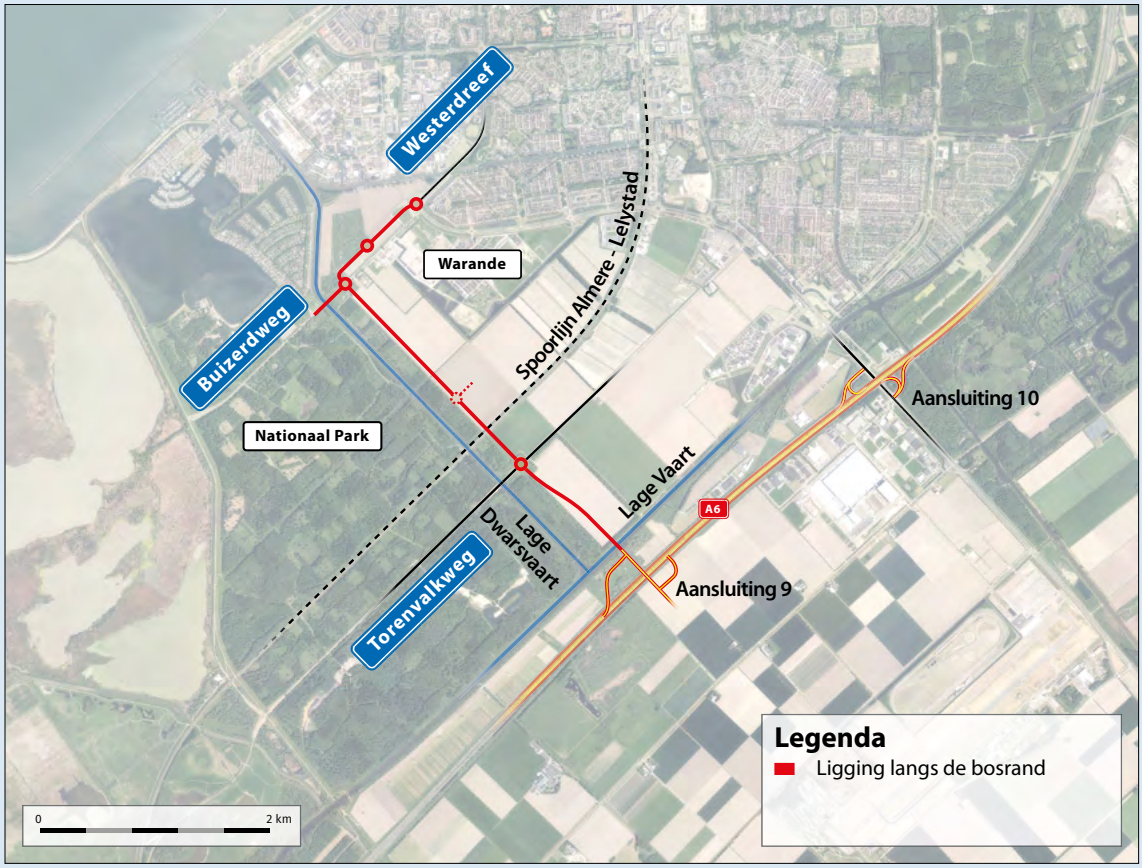
Ontsluiting:

- Ontwikkelingen Waterkop en Warande via rotonde Verlengde Westerdreef;
- Ontwikkelingen NNN-bosstrook en Warande via (toekomstige) aansluiting ten noorden spoorlijn.

Entree Nationaal Park Nieuw Land:

- Via hoger gelegen gelijkvloerse aansluiting bij de brug over de Lage Dwarsvaart.

Ligging weg langs de bosrand



Figuur 12: Langs de bosrand

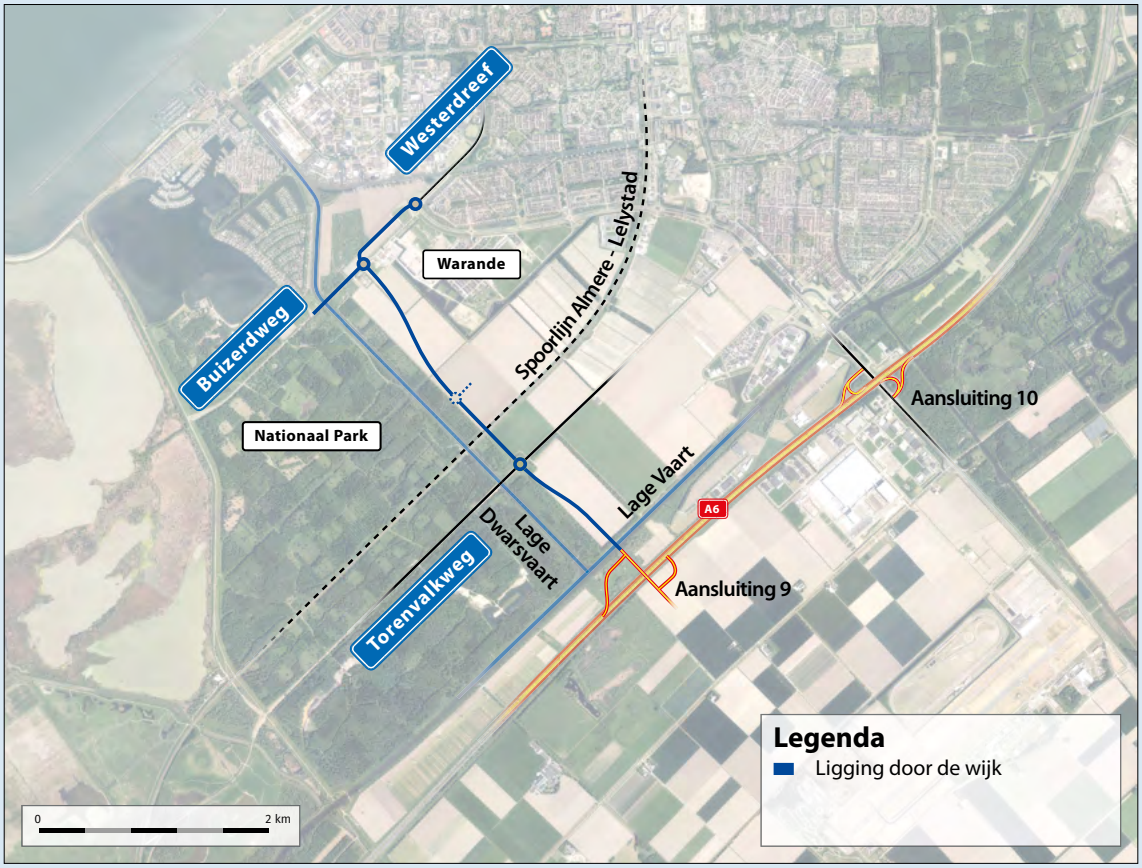
Ontsluiting:

- Ontwikkelingen Waterkop en 1e deel Warande via rotonde Verlengde Westerdreef;
- Ontwikkelingen NNN-bosstrook via toekomstige aansluiting ten noorden spoorlijn.

Entree Nationaal Park Nieuw Land:

- Via gelijkvloerse aansluiting bij kruising met Buizerdweg.

Ligging weg door de wijk



Figuur 13: Door de wijk

Ontsluiting:

- Ontsluiting Waterkop en 1e deel Warande via rotonde Verlengde Westerdreef;
- Ontsluiting ontwikkelingen NNN-bosstrook via toekomstige aansluiting ten noorden spoorlijn.

Entree Nationaal Park Nieuw Land:

- Via gelijkvloerse aansluiting bij Buizerdweg.

4.5 Beoordeling oplossingen

4.5.1 Beoordeling deelaspecten

De drie oplossingen zijn ten opzichte van elkaar op verschillende aspecten beoordeeld. De beoordeling is in deze paragraaf beschreven, waarbij er aan het einde een totaal-beoordeling wordt gepresenteerd. In de beoordeling staat een ++ voor zeer goed en -- voor zeer slecht. De overige scores liggen hier tussen in.

Beoordelingscriteria Ontsluiting Nationaal Park Nieuw Land	Langs de vaart	Langs de bosrand	Door de wijk
Bereikbaarheid Poort Lelystad van Nationaal Park Nieuw Land	++	++	+/-
Logische en rechtstreekse route naar Poort Lelystad	+	++	-
Mogelijkheden entree naar het Nationaal Park Nieuw Land	++	++	+/-
Faciliteert de te verwachten aantallen bezoekers	++	++	++

De oplossing door de wijk is minder logisch en rechtstreeks naar Poort Lelystad. Dit ontstaat doordat er op de Laan van Nieuw Land na het spoor eerst door de woonwijk Warande wordt gereden, voordat de bestuurder kan afbuigen naar Poort Lelystad.

De oplossingen langs de vaart en langs de bosrand bieden de meeste mogelijkheden voor een entree naar het Nationaal Park Nieuw Land. Bij de oplossing door de wijk wordt dit minder ervaren doordat deze door de toekomstige stedelijke gebieden loopt.

Bij alle drie de oplossingsrichtingen is het mogelijk om de te verwachten aantallen bezoekers te faciliteren. Er is voor dit onderdeel geen onderscheid tussen de oplossingen.

Beoordelingscriteria Verbeteren verkeersdoorstroming	Langs de vaart	Langs de bosrand	Door de wijk
Verbeteren van verkeersdoorstroming Lelystad en ontlasten van aansluiting 10 Lelystad Centrum en het onderliggende wegennet	++	++	++
Verkeersdoorstroming (verkeersaantallen en IC-verhouding)	++	++	++
Rechtstreekse route en aantal kruisingen	+	+	++

De drie oplossingen zijn niet onderscheidend in het verbeteren van de verkeersdoorstroming (verkeersaantallen en IC-verhouding) en het ontlasten van het huidige wegennet. De oplossing door de wijk bevat één kruising minder vanaf de aansluiting tot aan de westelijke zijde van Lelystad en scoort daarom beter op de criteria: rechtstreekse route, afstanden en aantal kruisingen.

Etmaal intensiteiten motorvoertuigen 2030	Langs de vaart	Langs de bosrand	Door de wijk
Laan van Nieuw Land	22.400	22.800	23.700
Verlengde Westerdreef	23.800	23.200	25.600

Tabel 2 Intensiteiten oplossingen

Beoordelingscriteria (Landschappelijke) inpassing	Langs de vaart	Langs de bosrand	Door de wijk
(Landschappelijke) inpassing van nieuwe infrastructuur	+/-	++	+/-
Kernkwaliteit gebied	-	++	+/-
Overgangszone vanuit het Nationaal Park Nieuw Land	+/-	+	++
Mogelijkheden visitors journey Nationaal Park Nieuw Land	+/-	++	-
Beperken barrière werking	+/-	+	-

Voor de beoordeling van dit aspect is gebruik gemaakt van de landschapsvisie van Van Paridon & De Groot.

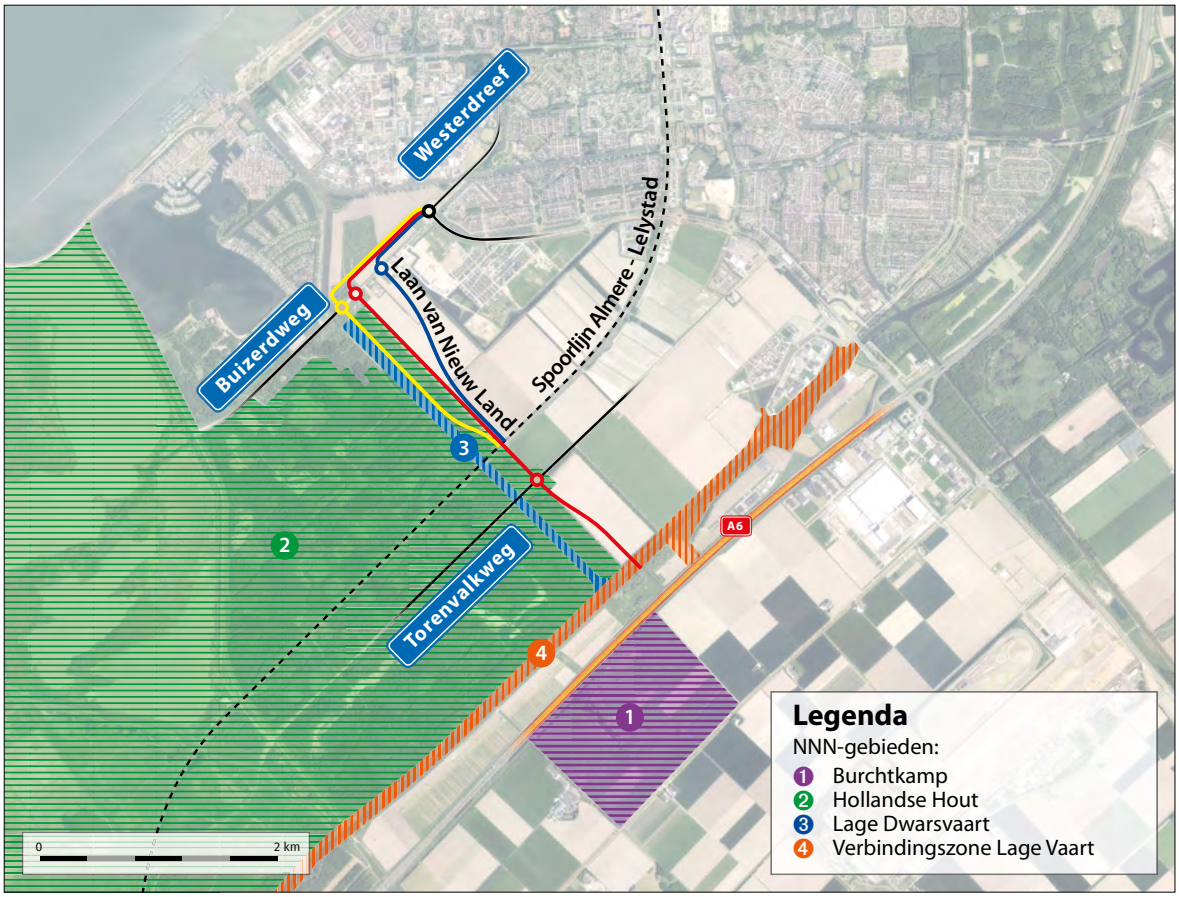
De oplossing langs de bosrand biedt de meeste mogelijkheden om tot een goede inpassing te komen, die zowel de kernkwaliteiten van het gebied respecteert als een overgangszone vormt naar het Nationaal Park Nieuw Land. Deze oplossing volgt de lijn van de bosrand en heeft daarmee een vanzelfsprekende ligging in het polder-landschap.

De oplossing door de wijk heeft minder goede mogelijkheden voor de route naar het Nationaal Park Nieuw Land en zorgt voor barrièrewerking voor de woningbouw.

De oplossing langs de vaart beperkt de mogelijkheden voor een overgangszone vanuit het Nationaal Park Nieuw Land en kan een extra barrière vormen voor het Nationaal Park Nieuw Land. Daarnaast is er bij deze oplossing sprake van een hoge ligging van het kruispunt met de Buizerdweg die minder goed past in het landschap waardoor deze ook minder passend is in de kernkwaliteiten van het gebied.

Beoordelingscriteria Invloed op de natuur	Langs de vaart	Langs de bosrand	Door de wijk
Invloed op de NNN-gebieden en de leefomgeving van de kiekendief	-	+/-	+/-
Invloed op NNN gebieden	--	+/-	++
Invloed op leefgebied kiekendief	+	+/-	--

Voor de beoordeling van deze aspecten is een separate bureaustudie[3] op hoofdlijnen gemaakt. In de fase na de verkenning wordt nader onderzoek uitgevoerd naar de natuurwaarden.
De oplossing langs de vaart loopt door het NNN gebied. De ligging langs de bosrand raakt qua oppervlakte het NNN gebied beperkt en zal afschermende maatregelen vragen. De derde oplossing, door de wijk, heeft voor de NNN gebieden de meest gunstige ligging.



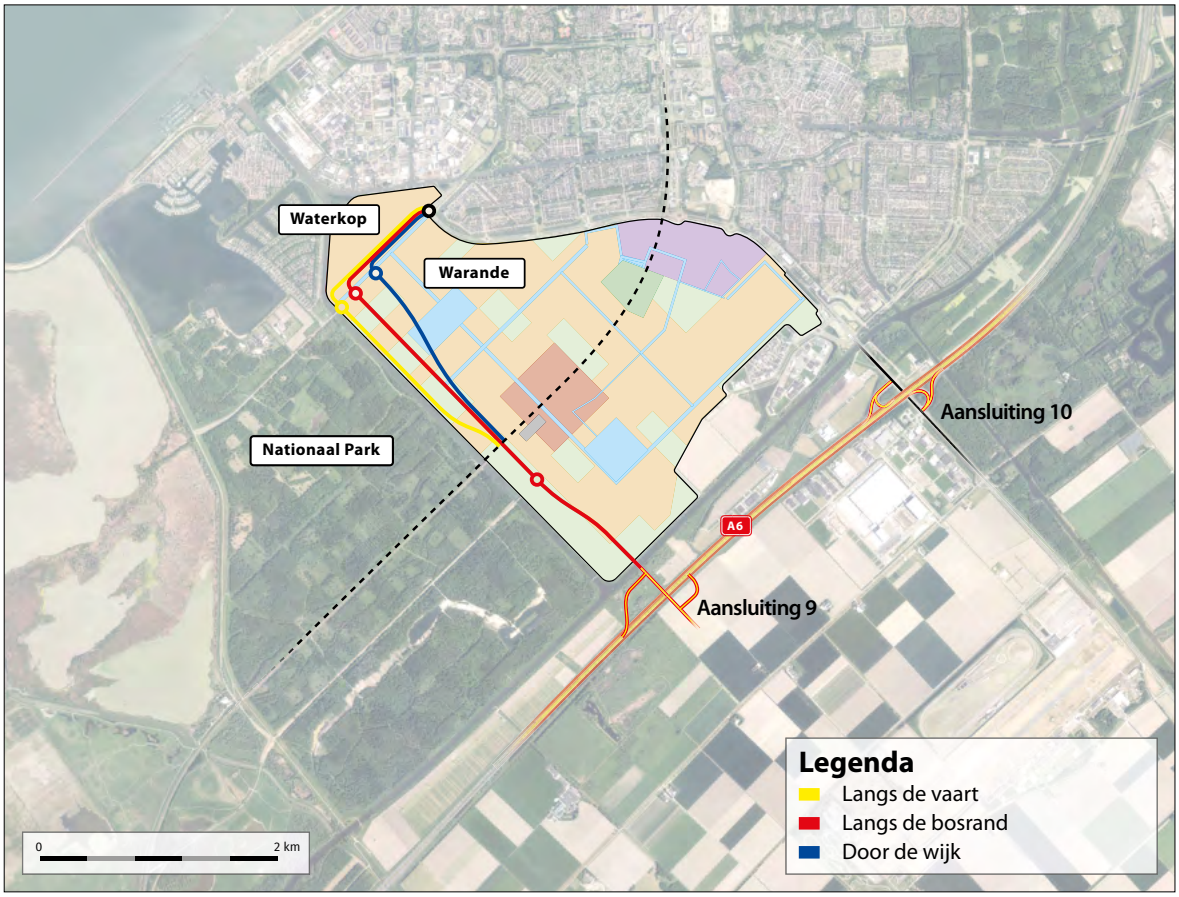
Figuur 14: Ligging oplossingen t.o.v. Natuur Netwerk Nederland

Voor de kiekendiefopgave geeft dit een tegenovergesteld beeld. Het NNN gebied met houtopstanden is namelijk niet geschikt voor de kiekendief maar het open agrarische landschap vormt daarentegen wel een (sub)optimaal gebied en daarnaast gaat ook een doorvliegroute van de kiekendieven door dat open gebied.

Beoordelingscriteria Toekomstvastheid	Langs de vaart	Langs de bosrand	Door de wijk
Toekomstvastheid/mogelijkheden ontwikkelingen	+/-	+	-
Mogelijkheden voor toekomstige ontwikkelingen	+	++	--
Robuuste oplossing naar de toekomst	+/-	+	-

3 Rapport NNN Flevoland, Sweco, december 2020 (eDocs #2721096)

Belangrijk is hoeveel mogelijkheden er zijn voor de toekomstige (woningbouw) ontwikkelingen. De ligging langs de vaart laat aan de oostkant veel ruimte over voor het toekomstige deelgebied 2 van Warande. Deze oplossingsrichting laat geen ruimte over voor mogelijke woningbouwlocaties langs de Lage Dwarsvaart en door de hoge ligging van het kruispunt bij de Buizerdweg zullen ook meer beperkingen zijn voor woningbouw, met name door geluidsbelasting. De ligging door de wijk geeft de grootste beperking voor de ontwikkelingen, omdat deze door Warande deelgebied 2 loopt. Bij de oplossing die langs de bosrand gaat, blijven er aan beide zijden (kant van Warande en Lage Dwarsvaart) mogelijkheden over om woningbouw te realiseren.



Figuur 15: De drie oplossingen in relatie met de ontwikkelingen

Beoordelingscriteria Effecten op omgeving	Langs de vaart	Langs de bosrand	Door de wijk
Acceptatie omgeving / effect op omgeving	-	+/-	-
Bereikbaarheid toekomstige ontwikkelingen	+	+	+
Geluid	--	-	--
Zicht/lichthinder/visuele hinder	-	+	-

Met alle oplossingen is het mogelijk om de bereikbaarheid van de toekomstige ontwikkelingen te garanderen. Hierin is geen onderscheid tussen de verschillende oplossingen.

Voor het aspect geluid zullen de oplossingen langs de vaart en door de wijk veel impact qua geluid opleveren, respectievelijk voor de Nationaal Park Nieuw Land en voor de toekomstige woningbouw. De oplossing langs de bosrand scoort daarin relatief het beste.

Voor de bewoners van de Buizerdweg en de Hollandse Hout is ten behoeve van de leefbaarheid de eventuele geluidsoverlast een belangrijk aspect. Hiervoor zal in de uitwerking verdere aandacht moeten zijn. Met betrekking tot zicht/lichthinder en visuele hinder is met name bij de ligging langs de vaart en door de wijk de hinder groot. Dit heeft in de oplossing door de wijk te maken met de ligging dichter bij de bebouwing en in de oplossing langs de vaart met een hoger gelegen kruispunt bij de Buizerdweg. Hierdoor zal de hinder ook nadrukkelijker worden ervaren.

In een vervolgfase zal het effect van de weg nader moeten worden beschouwd en aangegeven moeten worden hoe de hinder van de voorkeursoplossing kan worden beperkt.

Beoordelingscriterium Kosten	Langs de vaart	Langs de bosrand	Door de wijk
Kosten van de oplossingen	-	+	+

Voor de oplossingen zijn de kosten geraamd (zie ook hoofdstuk 6). Daaruit blijkt dat de ligging langs de vaart de hoogste investeringen vraagt, vooral doordat er een hoog gelegen kruispunt bij de Buizerdweg moet worden gerealiseerd. De ligging langs de bosrand en door de wijk zijn qua kosten redelijk vergelijkbaar.

4.5.2 Totaalbeoordeling en conclusie

In de tabel is de totaalbeoordeling op de hoofdaspecten weergegeven.

Beoordelingscriteria	Ligging langs de vaart	Ligging langs de bosrand	Ligging door de wijk
Bereikbaarheid Poort Lelystad van Nationaal Park Nieuw Land	++	++	+/-
Verbeteren van verkeersdoorstroming Lelystad en ontlasten van aansluiting 10 Lelystad Centrum en het onderliggende wegennet	++	++	++
(Landschappelijke) inpassing	+/-	++	+/-
Natuur	-	+/-	+/-
Toekomstvastheid	+/-	+	-
Acceptatie omgeving / effect op belangen omgeving	-	+/-	-
Kosten	-	+	+

Uit deze beoordeling komt een duidelijke voorkeur voor de ligging langs de bosrand. Deze oplossing scoort in het totaal het beste op alle aspecten.

Voor de bereikbaarheid van het Nationaal Park Nieuw Land is de ligging door de wijk ongunstig, het zal gebruikers een gevoel geven dat er sprake is van omrijden. Deze route vormt ook minder een entree naar het gebied omdat je door de stedelijke gebieden rijdt en de natuur minder ervaart. De oplossing langs de bosrand en de oplossing langs de vaart bieden daarvoor meer mogelijkheden.

Ten aanzien van de verbetering van de verkeersdoorstroming scoren alle oplossingen goed, uit het verkeersmodel blijkt dat vanaf het begin de wegen een belangrijke functie vervullen en het bestaande wegennet op grote delen ontlast.

Uit de landschapsvisie is gebleken dat de ligging langs de bosrand de beste mogelijkheden geeft voor een goede inpassing. De oplossingen langs de vaart en door de wijk scoren daarop slechter: de oplossing langs de vaart geeft geen mogelijkheden voor een overgangsgebied vanuit het Nationaal Park Nieuw Land.

Ten aanzien van de invloed op de natuurwaarden scoort oplossing langs de vaart slecht omdat deze door het NNN gebied loopt en de oplossing door de wijk heeft grotere impact voor de kiekendief. De oplossing langs de bosrand scoort op beide onderdelen relatief goed.

De oplossing door de wijk heeft een grote impact op de toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden van het gebied. Ook bij de oplossing langs de vaart worden de mogelijkheden beperkt, maar daarbij gaat het om de ontwikkelingen langs de Lage Dwarsvaart. Langs de bosrand geeft de meeste ruimte aan de toekomstige ontwikkelingen.

De oplossing langs de vaart heeft met de hoge ligging van het kruispunt bij de Buizerdweg een grote impact op de omgeving. De oplossing door de wijk heeft qua geluid een grote invloed op de toekomstige woonwijk en op de huidige bebouwing aan de Buizerdweg. Ook de oplossing langs de bosrand heeft aandachtspunten ten aanzien het geluid en de omgeving die aandacht verdienen in de volgende fase, maar scoort wel in vergelijking het beste.

De kosten zijn voor de oplossing langs de vaart het hoogste vanwege de langere weg en het hooggelegen kruispunt. De kosten voor de oplossingen langs de bosrand en door de wijk zijn redelijk vergelijkbaar.

Conclusie
De conclusie is dat de oplossing langs de bosrand de voorkeursoplossing is. Deze ligging geeft een goede invulling aan alle doelstellingen en deze oplossing biedt ook voor landschappelijke inpassing de beste mogelijkheden.

5 Voorkeursoplossing

5.1 Uitgangspunten voorkeursoplossing

Vanuit de onderzoeken worden in deze paragraaf de uitgangspunten beschreven en wordt er een doorkijk gegeven naar de verdere uitwerking van de voorkeursoplossing.

5.1.1 Functie van de weg

De Laan van Nieuw Land en de Verlengde Westerdreef gaan functioneren als een nieuwe rondweg aan de zuidwestzijde van Lelystad. Dat blijkt uit de verkeerscijfers die met het verkeersmodel zijn berekend. Het model laat zien dat in 2030 de etmaalintensiteiten van de Laan van Nieuw Land en de Verlengde Westerdreef ruim boven de 20.000 motorvoertuigen per etmaal komen. Op de Verlengde Westerdreef is dit 24.300 en op de Laan van Nieuw Land 22.800.



Figuur 16: Toe- en afname etmaalintensiteiten

In figuur 16 is de situatie met de Laan van Nieuw Land en de Verlengde Westerdreef aangegeven en het verschil met de situatie waarin deze wegen niet zijn opgenomen. Daaruit blijkt dat in de periode tot 2030:

- De wegen vanaf het begin een duidelijke functie hebben en de intensiteit vanaf het begin hoog is;
- Er een behoorlijke afname is van het verkeer op de Larserdreef en aansluiting 10;
- Een deel van het verkeer via andere routes zal rijden waardoor de Oostvaardersdijk veiliger wordt richting het centrum;
- Er minder verkeer door het centrum van Lelystad (via Zuigerplasdreef) zal gaan rijden.

Uit de cijfers blijkt ook dat de Laan van Nieuw Land en de Verlengde Westerdreef functioneren als een nieuwe rondweg aan de zuidwestzijde van Lelystad waarbij aangrenzende gebieden en functies worden ontsloten en een koppeling wordt gemaakt vanaf de Westerdreef en Buizerdweg met aansluiting 9 op de A6. Door het ontlasten van de huidige wegen verbetert de leefbaarheid in de stad (er is minder sluipverkeer door de stad) en de verkeersveiligheid op de bestaande delen.

Daarnaast zorgen de wegen ook voor een rechtstreekse ontsluiting van Poort Lelystad vanuit de Randstad en vanuit de overige delen van de stad.

Naast de verkeersaantallen is ook ingezoomd op de deeltrajecten aan de zuidkant van Lelystad en op basis van extra informatie bekeken of deze in de toekomst functioneren. Ook is gekeken naar het functioneren van de verschillende kruispunten. Daaruit blijkt dat:

- Aansluiting 10 na extra maatregelen die rond de verbreding van de A6 worden afgesproken goed kan functioneren;
- De Larserdreef wordt ontlast;
- De Westerdreef hoge intensiteiten krijgt omdat daar het verkeer samenkomt. In combinatie met de aanleg van de rondweg moeten er extra maatregelen bij het Havendiep worden getroffen (bij de brug is nu één rijbaan met 50 kilometer per uur richting de rotonde Larserdreef/Westerdreef);
- De rotonde Larserdreef/Westerdreef tegen de kritische waarde qua belasting aanloopt en het de vraag is of er voldoende mogelijkheden voor aanpassing zijn.

5.1.2 Breedte van de weg

Vanaf de aanleg heeft de rondweg een hoge intensiteit en wordt geadviseerd om uit te gaan van een profiel van een 2 x 2 rijstroken. Uitgangspunt daarbij is dat de Laan van Nieuw Land 80 km/uur en de Verlengde Westerdreef 70 km/uur wordt.

Dit hangt samen met de verhouding intensiteit/capaciteit (I/C-verhouding) voor de planperiode. Uit de doorrekeningen is gebleken dat bij een aanleg van een rondweg met een breedte van 1 x 2 rijstroken de I/C-verhoudingen al in 2030 in de buurt komen van de kritische waarde van 0,8 (en 10 jaar na opening boven de norm van 0,8). Bij het bereiken van deze waarde ontstaan doorstromingsproblemen op het traject en kan er file ontstaan. Bij een waarde van 0,8 of hoger wordt de kans daarnaast groter op

onveilige verkeerssituaties, zoals bijvoorbeeld ongelukken bij inhalen. Daarbij speelt ook mee dat de kruispunten relatief dicht bij elkaar liggen.

Intensiteit/capaciteit verhoudingen
1x2 avondspits (verkeersmodel) capaciteit 1.460 mvt/u

Traject	2030	2040	2040H
Laan van Nieuw Land	0,79	0,84	1,10
Verlengde Westerdreef	0,77	0,82	0,85

Tabel 3: I/C verhoudingen 1x2 rijstroken

- I/C-verhouding < 0,7 Zeer goede doorstroming, filevorming alleen bij incidenten
- I/C-verhouding 0,7 - 0,8 Goede doorstroming kans op filevorming zeer gering
- I/C-verhouding 0,8 - 0,9 Matige doorstroming, kans op filevorming
- I/C-verhouding 0,9 - 1,0 Slechte doorstroming, regelmatig filevorming
- I/C-verhouding > 1,0 Zeer slechte doorstroming, langdurige filevorming

Voor het veilig gebruik van de weg speelt de herkenbaarheid van het wegbeeld tevens een rol. Provinciale en gemeentelijke wegen met een intensiteit groter dan 20.000 motorvoertuigen per etmaal zijn gewoonlijk vaak ingericht met 2 x 2 rijstroken. Daarnaast hebben de Westerdreef en Larserdreef tevens een 2 x 2 inrichting. Doorzetting van deze inrichting bevordert de herkenbaarheid voor de weggebruiker en daarmee de doorstroming.

In de gegeven I/C-verhoudingen is geen rekening gehouden met bijvoorbeeld hogere aantallen woningen of wijziging van de fasering. Hierdoor zal de I/C-verhouding sneller stijgen boven de kritische waarde en is er al snel uitbreiding van de weg nodig als niet vanaf het begin een 2 x 2 rijstroken wordt aangelegd. Dit zal dan ook op korte termijn na de aanleg voor ingrijpende overlast kunnen zorgen.

Gezien het voorgaande wordt geadviseerd om vanaf het begin een weg met een 2 x 2 rijstroken aan te leggen. Dit is als uitgangspunt opgenomen in de voorkeursoplossing die in dit hoofdstuk wordt uitgewerkt.

5.1.3 Kruispunten
De uitwisseling van verkeer vindt bij de wegen ter ontsluiting van de gebieden plaats met gelijkvloerse kruispunten. Het fiets- en voetgangersverkeer kruist, ter bevordering van de doorstroming en veiligheid, ongelijkvloers.

Bij de keuze voor de kruispunten is naast de intensiteit op de wegen vooral de rotonde bij de Westerdreef-Larserdreef van belang.

De Larserdreef en de Westerdreef komen bij de rotonde bij elkaar. De kruising (nu een turborotonde) kent intensiteiten van circa 3.900 motorvoertuigen in 2030 oplopend tot 4.700 motorvoertuigen in 2040. Voor de fietsers en voetgangers is in 2010 een tunnel aangebracht die diagonaal de rotonde kruist.



Rotonde Larserdreef-Westerdreef

Vanwege de hoge intensiteit en de kruisende verkeersstromen is de kruising doorgerekend met een rotondeverkenner. Met geringe aanpassingen, zoals een bypass, kan deze in 2030 nog functioneren. In de vervolgfase moet beschouwd worden welke aanvullende aanpassingen benodigd zijn om deze langer te laten functioneren (gedurende planperiode) dan wel dat er aanvullende maatregelen met een verkeersregelinstallatie nodig zijn.

Hiertoe moet er een model worden gebouwd waarin de verkeersbewegingen op het kruispunt dynamisch worden gesimuleerd. Indien blijkt dat meer ingrijpende maatregelen noodzakelijk zijn, wordt opgeschaald in de mogelijkheden en oplossingen. Een verkeerslicht lijkt dan de meest logische oplossing. Een eerste vingeroefening laat zien dat er voldoende fysieke ruimte is voor de maatregelen.

Omdat de aansluiting voor de voorzieningen van het eerste deel van de Warande op een beperkte afstand van deze rotonde ligt, zal er samenhang moeten zijn tussen de oplossingen voor deze en alle kruispunten van de Laan van Nieuw Land en Verlengde Westerdreef.

Om aan te sluiten bij het huidige wegbeeld van de Larserdreef en Westerdreef wordt vooralsnog voor de kruispunten uitgegaan van een turborotonde. Een ongeregeld voorrangskruispunt of een enkelstrookse rotonde is voor de kruispunten op de Laan van Nieuw Land en de Verlengde Westerdreef vanwege de te geringe capaciteit niet mogelijk.

Uitzondering daarop is aansluiting 9. Daar is in overleg met RWS in de ontwerpen eerder rekening gehouden met verkeersregelinstallaties indien er meer verkeer zal komen.

5.2 Beschrijving voorkeursoplossing

5.2.1 Landschappelijke inpassing

In de voorkeursoplossing is nader ingezoomd op de inpassing van de wegen. Belangrijk is dat de wegen de toegang vormen naar het Nationaal Park Nieuw Land. Op de route ernaar toe dient er al een relatie met het gebied te zijn. Daarnaast profileert Lelystad zich als hoofdstad van de nieuwe natuur. De stad wil groeien in inwoners met een aantrekkelijk aanbod van woningen. Dit betekent onder andere goede overgangen van stad naar natuur, ruimte voor groen en water in de stad en het creëren van verbindingen tussen de stad en het Nationaal Park Nieuw Land. Om invulling te geven aan deze opgaven is in nauwe samenhang met de verkenning een landschapsvisie opgesteld. In deze verkenningsrapportage is voor wat betreft de huidige projecten (in casu de Laan van Nieuw Land en Verlengde Westerdreef) de landschappelijke inpassing meegenomen. Voor het overige is er ook sprake van opgaven die in relatie met de toekomstige opgave van de woningbouw moeten worden bepaald.

In samenhang met de voorkeursoplossing zijn er in de landschapsvisie de volgende uitgangspunten voor de (landschappelijke) inpassing opgenomen:

- Het beeld van een Parkway vormt het uitgangspunt van de inpassing;
- De toegang naar het Nationaal Park Nieuw Land wordt door zichtlijnen geborgd;
- Er moet samenhang zijn tussen de profielen en de inrichting van de Laan van Nieuw Land en de Verlengde Westerdreef.

Vanuit de gedachte van een Parkway is gekozen om de wegen goed in te passen. De noodzakelijke buigingen binnen het gebied zorgen voor een minder rechte lijn van de wegen.



Figuur 17: Voorkeursoplossing

Door op deze plekken de middenbermen te verbreden en deze te beplanten ontstaat een beleving dat je meer door de bossages en de natuur rijdt. Tevens ontstaat er meer samenhang tussen de Laan van Nieuw Land en de Verlengde Westerdreef hoewel de wegbreedtes wel licht van elkaar verschillen. Door een verbreding van de middenberm en het aanbrengen van beplanting op beide wegen ontstaat er samenhang tussen de beide profielen.

Concreet betekent dit dat vanaf aansluiting 9 de Laan van Nieuw Land na de brug over de Lage Vaart een bredere middenberm krijgt met gevarieerde beplanting (waaronder bossages). De weg krijgt hierdoor de aanblik van een Parkway. Ook de reststrook tussen de weg en de bosstrook wordt natuurlijk ingericht en benut voor compensatie van bos en natuur. Nadat de Torenvalkweg wordt gekruist versmalt de middenberm waarbij de weg ter plaatse van het bestaande spoorviaduct samenkomt. De weg houdt dit smalle dwarsprofiel totdat de Torenvalktocht wordt gekruist. Omdat dit deel van de weg vlak langs de bosstrook loopt, wordt het contact met het achterliggende natuurgebied in stand gehouden.

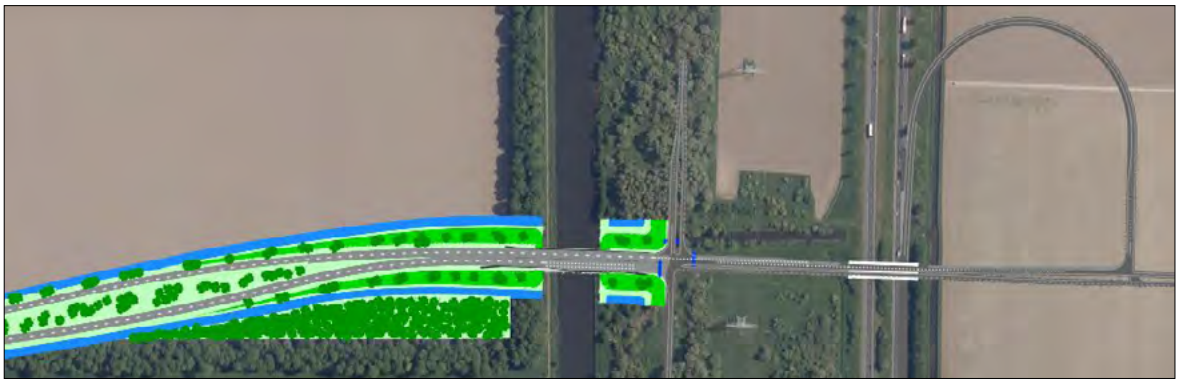
Vanaf de Torenvalktocht buigt de weg van de bosstrook af richting de Buizerdweg waarbij de breedte van de middenberm ook weer toeneemt en beplant wordt. Dit is ook noodzakelijk vanwege de hoogteverschillen. De rotonde moet hoog worden aangelegd bij de Buizerdweg als die langs de bosrand blijft lopen omdat de weg richting de brug in hoogte toeneemt. Om dit te beperken en ook te zorgen dat wordt voldaan aan de benodigde lengte voor de helling voor het langzaam verkeer en vooral de fietsers, is deze bijbuiging noodzakelijk. Dit heeft voor de gehele omgeving minder impact. Om de samenhang te krijgen, wordt ook aan de andere zijde van de rotonde de Verlengde Westerdreef in de middenberm verbreed en van bossages voorzien.

Op een tweetal plekken worden ook de langzaam verkeersverbindingen verbeterd. Bij de Torenvalkweg komt naar verwachting een snelfietspad die de Laan van Nieuw Land kruist en bij de Buizerdweg kunnen fiets- en voetgangers vanaf de Buizerdlaan met een tunnel onder de Verlengde Westerdreef richting Poort Lelystad.

Zichtlijnen en toegankelijkheid Nationaal Park Nieuw Land
Vanuit de Randstad en Almere zal verkeer via de A6 en de Laan van Nieuw Land naar het Nationaal Park Nieuw Land rijden. Mensen uit Lelystad zullen via de Verlengde Westerdreef rijden en fiets- en voetgangersverkeer via de Buizerdweg/laan. Om de zichtlijn richting Poort Lelystad open te houden wordt voorgesteld dat het gebied tussen de Buizerdweg en de Verlengde Westerdreef vanaf de toegang naar de voorzieningen open blijft, met een enkele passende bebouwing.

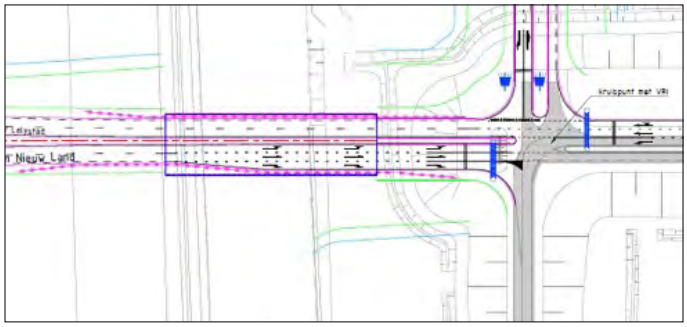
5.2.2 Beschrijving voorkeursoplossing

Laan van Nieuw Land tot en met knooppunt bij de Buizerdweg
De Laan van Nieuw Land start bij de net aangelegde aansluiting 9. Bij deze aansluiting is al rekening gehouden met een doortrekking van de weg. De weg ligt op hoogte voor het doortrekken van een brugdek over de Lage Vaart en houdt rekening met de vereiste doorvaarthoogte van het scheepvaartverkeer. Door de hogere intensiteiten en de doortrekking van een 2 x 2 rijstroken van de Laan van Nieuw Land moeten er verkeerslichten op de kruispunten worden aangelegd en een extra rijstrook worden aangelegd. Daar is altijd rekening mee gehouden.



Brug Lage Vaart

Brug Lage Vaart
In het verlengde van het viaduct over de A6, moet een brug worden gerealiseerd over de Lage Vaart die ruimte biedt aan vijf rijstroken, waarvan 2 rijstroken de stad in en 3 rijstroken de stad uit (inclusief afslaande rijstroken). De breedte van de brug zal ca. 23,5 meter zijn. Hierin is wel een reservering voor een middenberm, maar geen reservering voor fiets- en wandelpaden opgenomen.



Brug Lage Vaart



Foto: Aanzicht Brug Lage Vaart bij Almere

Torenvalkweg
Vanaf de brug over de Lage Vaart loopt de weg geleidelijk richting de bosstrook. De Laan van Nieuw Land kruist hier de Torenvalkweg. De Torenvalkweg zal in de toekomst ook fungeren als ontsluitingsweg van de toekomstige ontwikkeling van de wijk Warande. Omdat de Laan van Nieuw Land de nieuwe route vormt naar Poort Lelystad, kan de Torenvalkweg door het Nationaal Park Nieuw Land een andere functie krijgen voor langzaam verkeer (aanleg snelfietspad door de provincie). Het kruispunt wordt in dit geval verschoven en de Torenvalkweg wordt bij aanleg van de Laan van Nieuw Land afgesloten. Bereikbaarheid voor landbouwverkeer is voorzien vanaf de noordzijde. Voor de toekomstige ontwikkeling en ontsluiting van het gebied komt er een kruispunt.



Aansluiting Torenvalkweg

Spoorlijn
De weg komt recht aan op de onderdoorgang van de spoorlijn. De bestaande spoorkruising is aangelegd in 1985 en heeft rekening gehouden met de aanleg van een bredere weg. Per vak tussen de pijlers wordt een rijrichting van twee rijstroken ingepast. Deze liggen in het kerngebied van de spoorbaan Lelystad-Almere en zijn vanuit de spoorwegwet vergunningplichtig.



Onderdoorgang spoorlijn



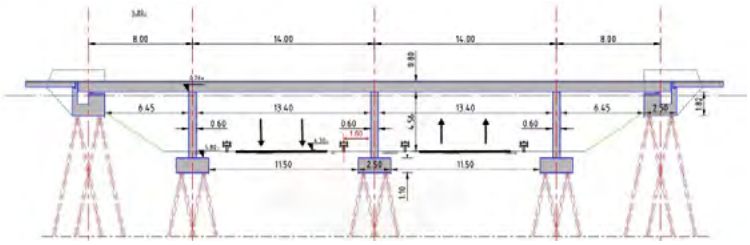


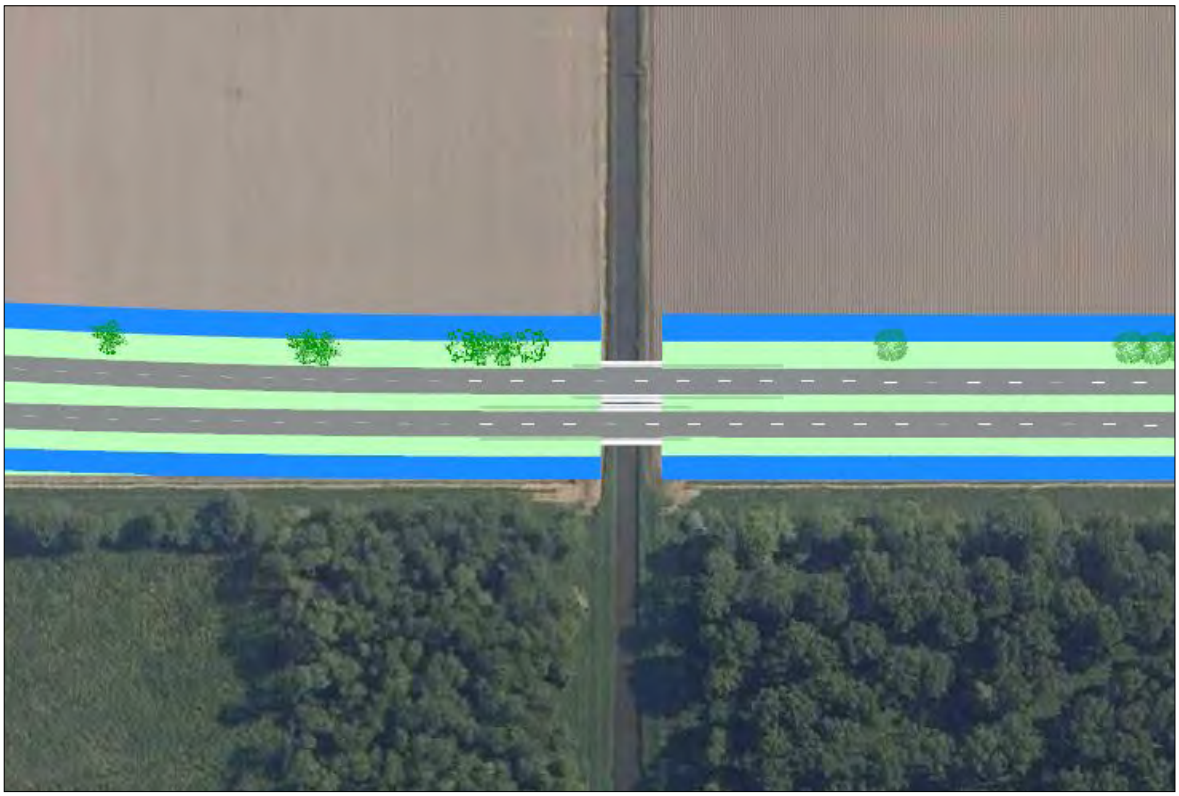
Foto: Bestaande spoorkruising

Vanwege de vereiste doorrijdhoogte van 4,60 meter zal de Laan van Nieuw Land ter plaatse van de spooronderdoorgang ca 0,30 cm moeten zakken. Het spoorviaduct is 12,25 meter breed waardoor de passage relatief kort is.

In afstemming met ProRail is besproken dat de Provincie in de vervolgfase een door ProRail erkend ingenieursbureau inschakelt (eis ProRail) om het ontwerp verder uit te werken en de impact op de veilige berijdbaarheid van het spoor te verifiëren. Dit is nodig voor het verkrijgen van de benodigde vergunning.

Er wordt niet verwacht dat de inpassing van de Laan van Nieuw Land onder het spoorviaduct op deze aspecten tot problemen leidt, maar daarvoor zijn afspraken met Prorail nodig.

Torenvalktocht
Langs de bosstrook loopt de weg naar de Torenvalktocht.



Laan van Nieuw Land bij de Torenvalktocht

De weg kruist de Torenvalktocht. De Torenvalktocht is een hoofdwatergang van het Waterschap die binnen het gebied van de Warande een verbinding vormt met de Lage Dwarsvaart. De Warande kent een peilgebied van -5,20 meter NAP en de Lage Dwarsvaart een peilgebied van -6,20 meter NAP. In de toekomst zal het verschil in de peilgebieden altijd aan de zijde van de toekomstige ontwikkelingen blijven liggen waardoor het uitgangspunt voor de Laan van Nieuw Land het peilgebied -6,20 meter NAP is. Door de peilscheiding in het gebied zijn er geen extra voorzieningen voor gemotoriseerde watersport nodig bij de kruising met de Torenvalktocht. Wel is er de eis voor het gebruik door kano's, roeiboten en het onderhoudsvaartuig van het Waterschap. Hiervoor is een doorvaarthoogte van 1,50 meter en diepgang van 1,00 meter benodigd.

Een duiker met een afmeting van 6,00 x 2,50 meter voorziet in de benodigde doorvaarthoogte en de vereiste watervoerende doorsnede. In de duiker wordt een droge ecologische faunapassage gerealiseerd.

Vanwege het recreatief gebruik van de Torenvalktocht wordt de duiker zo kort mogelijk gehouden (ca. 30 meter) en wordt in de middenberm van de Laan van Nieuw Land een open ruimte in het dak van de duiker aangebracht, zodat er voldoende lichtinval is.

Buizerdweg en langzaam verkeer
Om de Buizerdweg voor langzaam verkeer aan te sluiten op de fietsstraat, de Buizerdlaan, wordt ten noorden van de aansluiting van de Laan van Nieuw Land een onderdoorgang voorzien. Hiermee is de Poort Lelystad en het Nationaal Park Nieuw Land goed toegankelijk voor fietsers en voetgangers van en naar het centrum.



Het fietspad volgt de huidige structuren en geeft ruimte voor een inpassing van de nieuwe rotonde bij de aansluiting van de Laan van Nieuw Land als entree van het Nationaal Park Nieuw Land.
De inpassing van het deel tussen de Buizerdlaan en de Verlengde Westerdreef biedt kansen voor een inpassing van een parkje met een functie voor de wijk (overgang van stad naar natuur).

Het fiets- en voetpad gaat met een tunnel (hellingspercentage conform eisen voor fietsers) onder de Verlengde Westerdreef door. Met deze ongelijkvloerse kruising wordt een verkeersveilige oversteek gerealiseerd, die de doorstroming van de weg niet belemmerd.

Toegang Nationaal Park Nieuw Land via Buizerdweg



Toegang Nationaal Park Nieuw Land via Buizerdweg

Via de Buizerdweg kunnen de bezoekers naar de hoofdtoegang van het Nationaal Park aan de zijde van Lelystad, Poort Lelystad.

De autobrug over de Lage Dwarsvaart dateert uit 1969. In 2001 is parallel aan de brug een fietsbrug gerealiseerd die echter niet voldoet aan de huidige normen en richtlijnen. Ook voorzieningen voor windvang ontbreken. Omdat de huidige brug niet breed genoeg is voor fietsers én voetgangers en voor deze weggebruikers een hoofdroute vormt naar Poort Lelystad, is een nieuwe voet-/fietsbrug noodzakelijk.

Beide bruggen zijn door Antea Group technisch beoordeeld aan de hand van een visuele inspectie en constructieve toets (november 2020). Hierbij is gekeken naar de toekomstige functie vanuit de huidige constructie en de technische staat van beide bruggen.
In eerste instantie voldoet een reconstructie van de brug. De huidige leuning moet worden vervangen door een voertuigkerende voorziening met leuning buiten het dek van de brug. In de vervolgfase moet nader worden bekeken of het constructief mogelijk is om het bestaande brugdek te behouden en nieuwe leuningen aan de zijkanten

ervan te bevestigen. Indien dit niet mogelijk is, dient ook het bestaande dek te worden vervangen.
Om een goede verbinding voor fietsers en voetgangers te krijgen naar het Nationaal Park en Poort Lelystad zal de fietsbrug worden vervangen door een nieuwe voet-/fietsbrug, los van de verkeersbrug. Deze dient breed genoeg te worden voor fietsers (3,5 meter) én voetgangers (1,5 meter).

Dit betekent een forse reconstructie, waarbij wordt uitgegaan van een verlenging van de levensduur met minstens 40 jaar. Voor een totale reconstructie zullen meer middelen noodzakelijk zijn, waar nu op basis van de inspecties niet voor is gekozen.

Maatregelen Havendiep
Oorspronkelijk had de autobrug bij het Havendiep twee rijstroken in beide richtingen voor auto's. Van de meest westelijke rijstrook is een fietspad gemaakt door het aanbrengen van een barrière. Op dit moment is er, richting de rotonde Larserdreef, één rijstrook voor auto's.
Gezien de verkeersintensiteiten is het nodig om bij het Havendiep weer twee rijstroken te realiseren. Dit kan worden opgelost door een nieuwe fietsbrug naast de brug te maken.
Zowel voor het fietsverkeer als het autoverkeer is dit een goede oplossing.



Foto: Huidige situatie Havendiep

5.3 Participatie

Bij de start van de verkenning is afgesproken dat participatie een belangrijk onderdeel is en er ook vanaf het begin omgevingswetproof wordt gewerkt. Tijdens de verkenning is daarom met bewoners gesproken (bewonersgroep van het Hollandse Hout en bewoners Buizerdweg). Deze bewoners zijn meegenomen in de stappen van de verkenning, waarbij er ruimte geboden is om mee te denken.

Vanuit deze bewoners is aandacht gevraagd voor de leefbaarheid en het beperken van de geluidshinder. Vanuit de Hollandse Hout is aandacht gevraagd voor het geluids-aspect, met name voor de woningen die aan de rand van het Hollandse Hout liggen. Dit is ook als belangrijk aspect door de bewoners van de Buizerdweg genoemd. Dit is meegenomen in de beoordeling van de oplossingen. Daarnaast is er aandacht gevraagd voor de zichtlijnen richting de Hollandse Hout (vanuit Lelystad) en op de brug Lage Dwarsvaart. Dit is meegenomen in de visie op de landschappelijke inpassing.

De lijn van participatie zal ook in de vervolgfases worden doorgezet in het kader van de nieuwe omgevingswet. Daarbij zullen ook breder partijen gericht worden uitgenodigd voor participatie.



6 Keuze en kosten

6.1 Kosten oplossingen ligging van de weg

Voor de drie oplossingen voor de ligging van de weg zijn de kosten berekend. Hier zijn als basis de kosten voor een 2 x 2 rijstroken genomen.

Traject	Langs de vaart	Langs de bosrand	Door de wijk
Laan van Nieuw Land	26 miljoen	24 miljoen	24 miljoen
Verlengde Westerdreef	19 miljoen	15,5 miljoen	15 miljoen
Totaal	45 miljoen	39,5 miljoen	39 miljoen

Tabel 5: Kosten oplossingsrichtingen Laan van Nieuw Land en Verlengde Westerdreef

Uit deze tabel blijkt dat:

- Oplossing 1 langs de vaart de duurste oplossing is. Dit komt doordat de wegen langer zijn en er een kruispunt op hoogte moet worden gemaakt bij de Buizerdweg.
- Oplossing 2 langs de bosrand en oplossing 3 door de wijk voor wat betreft de kosten vergelijkbaar zijn.

Het betreft hier de kosten voor de infrastructuur zelf, waarbij niet is gekeken naar het effect van de weg op de gebiedsontwikkeling en mogelijke opbrengsten vanuit woningbouw. De mogelijkheden voor toekomstige ontwikkelingen zijn apart beoordeeld.

Deze raming is ook gebruikt bij de beoordeling van de kosten in paragraaf 4.5.

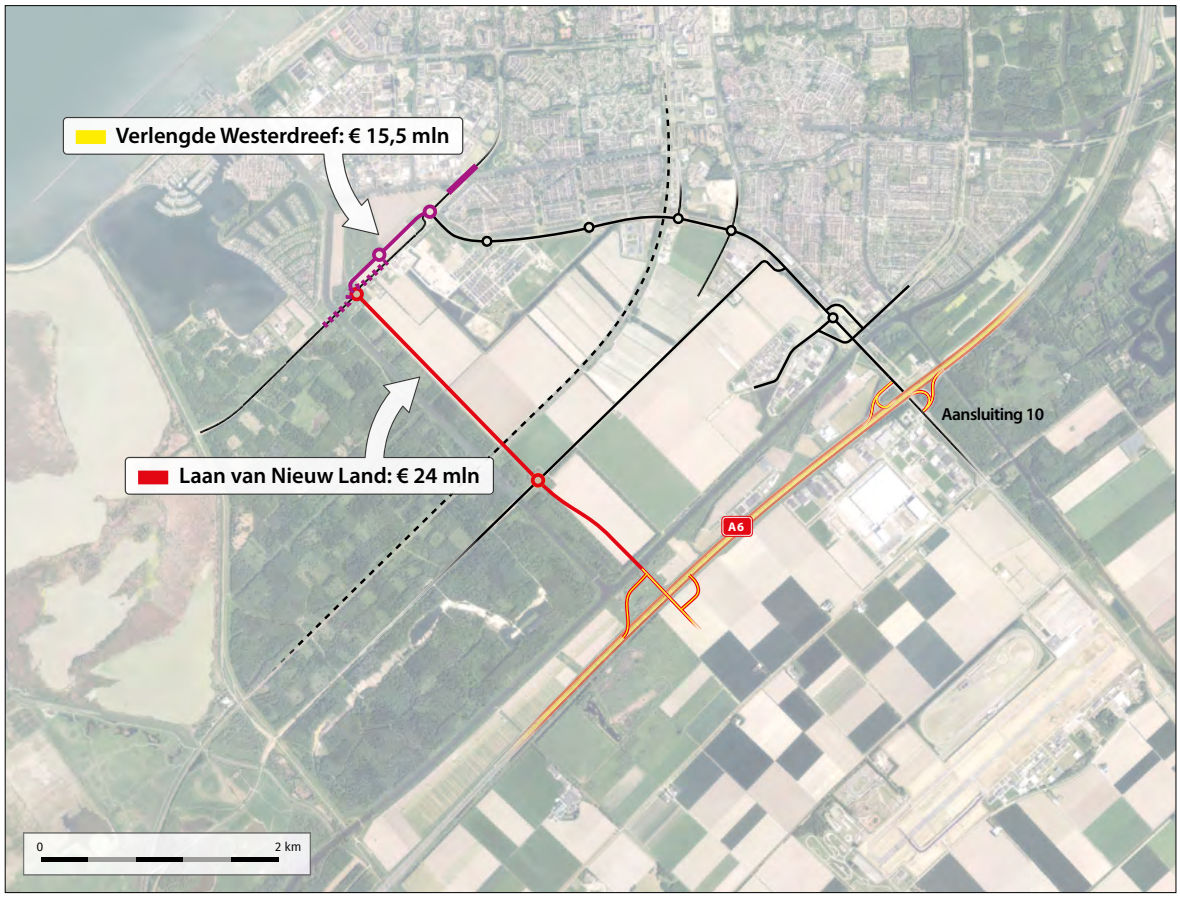
In deze paragraaf is beschreven dat de oplossing langs de bosrand de voorkeursoplossing is.

6.2 Kosten voorkeursoplossing

Traject	Kosten
Laan van Nieuw Land	€ 24 miljoen
Verlengde Westerdreef	€ 15,5 miljoen
Totaal	€ 39,5 miljoen

Tabel 6: Kosten Laan van Nieuw Land en Verlengde Westerdreef voor een 2 x 2 rijstroken

De voorkeursoplossing van de Laan van Nieuw Land gebaseerd op een verdere uitwerking van oplossing 2 langs de bosrand kost € 24 miljoen en de Verlengde Westerdreef € 15,5 miljoen. In onderstaande afbeelding zijn de verschillende onderdelen qua kosten aangegeven.



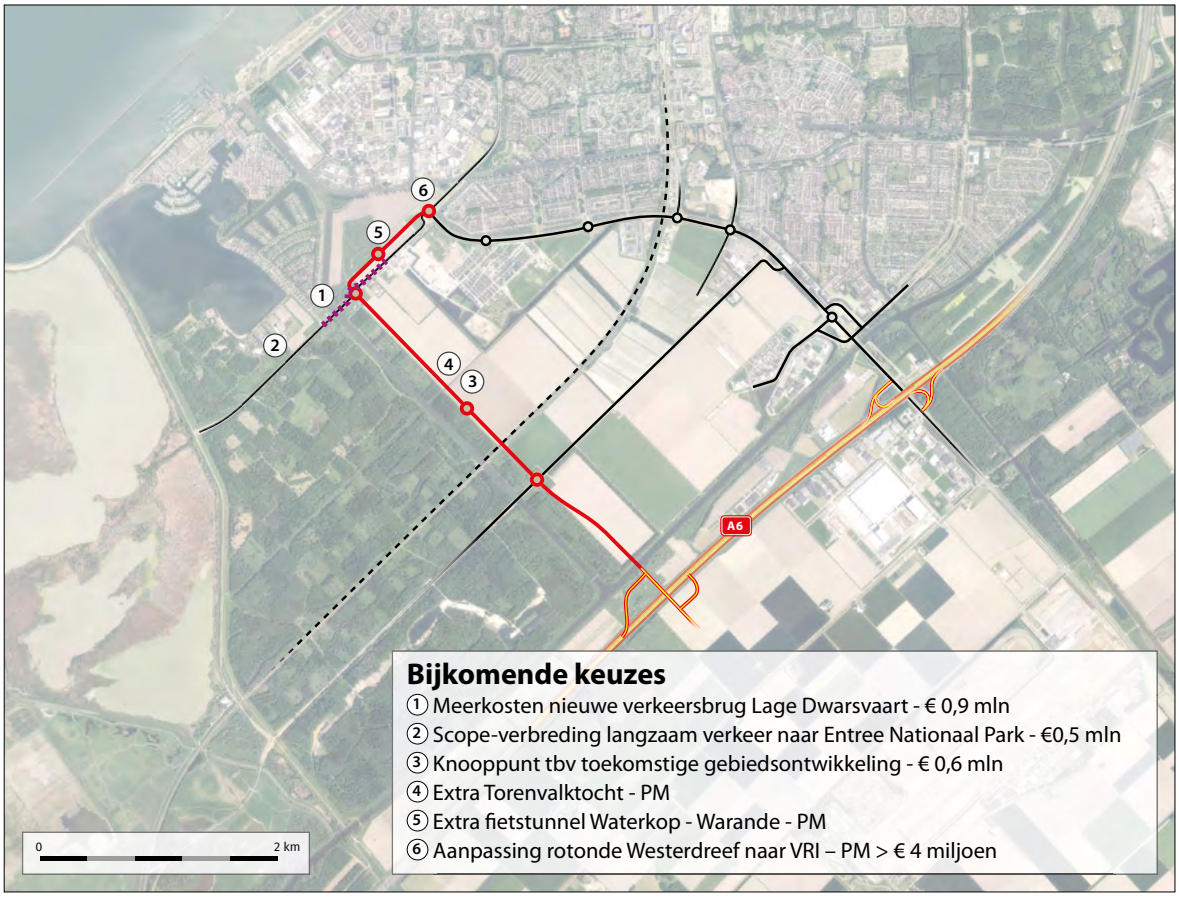
Figuur 18: Kosten voorkeursoplossing

Keuzes en kosten
De budgetten zijn voor het provinciale deel € 24 miljoen en voor het gemeentelijk deel € 15 miljoen.

Om te voldoen aan de doelstellingen zal er een samenhangend pakket aan maatregelen moeten worden gerealiseerd. Dit is doorgerekend. Het is niet mogelijk om onderdelen daarvan niet te realiseren omdat anders het verkeerssysteem niet gaat functioneren dan wel de doelstelling voor de bereikbaarheid van het Nationaal Park Nieuw Land niet kan worden gehaald. Daardoor zijn er slechts beperkt keuzes mogelijk.

De raming van de kosten van het gemeentelijke deel gaat met € 500.000 over het budget heen en het provinciale deel blijft er precies binnen. De ramingen kennen in deze fase van de verkenning nog de nodige onzekerheden en risico's. Deze budgetten zijn taakstellend voor de volgende fase en de opgave is om hierbinnen een samenhangend pakket aan maatregelen te realiseren. Op basis van de raming ligt hier een opgave voor het vervolg, maar dit lijkt mogelijk voor de huidige scope.

Wat zit er niet in en welke keuzes kunnen aanvullend worden gemaakt
Bijkomend kunnen er nog toevoegingen worden gedaan aan de voorkeursoplossing. Gezien het beschikbare budget wordt geadviseerd om deze nu niet toe te voegen tenzij er extra budget tegenover staat. Eventueel is het mogelijk om vanuit de gebiedsontwikkeling Warande gedurende de eerste periode van de planuitwerking nog verzoeken te doen voor toevoegingen aan de scope mits er ook budget tegenoverstaat en dit ook binnen een integrale afweging past.



Figuur 19: Bijkomende keuzes

6.3 Risico's

De risico's liggen vooral op het gebied van financiën, omgeving en planning. Bij de projecten zijn veel belanghebbenden betrokken en deze hebben daardoor een grote impact op de omgeving. Regelmatig worden de risico's bekeken en voorzien van beheersmaatregelen.

De belangrijkste risico's op dit moment in deze fase zijn:

1. Er moet alsnog een bijdrage worden betaald aan het Rijk zoals opgenomen in het convenant landzijdige bereikbaarheid voor de infrastructuur rond Lelystad Airport.
2. Er treedt vertraging op in de realisatie van de verbreding van de A6, en deze projecten kunnen pas daarna open worden gesteld.
3. Er is meer stikstofproblematiek als gedacht waardoor er extra maatregelen moeten worden genomen.
4. Er zijn onvoldoende mogelijkheden voor de mitigatie van de kiekendieven en de ecologische compensatie.
5. ProRail geeft geen toestemming om de onderdoorgang te realiseren en is van oordeel dat zij dit moeten doen, en stellen extra voorwaarden.
6. Er is geen goede oplossing mogelijk voor de rotonde Larserdreef-Westerdreef.
7. Er is weerstand vanuit de omgeving en bewoners.
8. Er moet grond worden gekocht van het Rijksvastgoedbedrijf en het lukt niet om binnen budget daarvoor afspraken te maken.
9. De toekomstige ontwikkelingen in het gebied zorgen voor een wijziging in de scope van de projecten.



7 Planning en vervolgafspraken

7.1 Hoofdstappen planning

In tabel 7 is de planning geschetst voor de projecten. De volgende fase van planvoorbereiding zal naar verwachting tot en met eind 2023 lopen. De planning op hoofdlijnen geeft aan dat realisatie vanaf 2025 aan de orde kan zijn.

Q4 2021	Q2 2022	Q4 2022	Q2 2023	Q4 2023	Q2 2024	Q4 2024	Q2 2025	Q4 2025	Q2 2026
Planvoorbereiding									
	Procedures en vergunningen								
			Contract opstellen						
					Aanbesteding				
							Realisatie		
									Gereed

Tabel 7: Hoofdplanning

Dit betreft een deterministische planning. Dat betekent dat op voorhand risico's nog niet zijn meegenomen. Dit zijn risico's die in paragraaf 6.3 zijn opgenomen met een vertragend effect, zoals:

- een bezwaarprocedure bij de Raad van State op de planologische regeling;
- uitloop van de verbreding van de A6;
- langere voorbelastingstijd voor de aanleg van de wegen.

Uitgangspunt is dat de provincie en de gemeente in de planvoorbereiding (medio 2021 - 2023) gezamenlijk optrekken om de raakvlakken te beschouwen en de planprocedures te doorlopen. Vanwege de samenhang tussen de onderdelen is dit noodzakelijk.

7.2 Realisatie en vervolgstappen

Tijdens de verkenning is bekeken op welke wijze de realisatie kan worden vormgegeven. Het belangrijkste doel is realisatie van de Laan van Nieuw Land (tot en met rotonde bij de Buizerdweg) door de provincie en de Verlengde Westerdreef, Havendiep en de brug over de Lage Dwarsvaart door de gemeente.

In de periode tot en met 2023 zullen de provincie Flevoland en gemeente Lelystad samenwerken om de procedures voor te bereiden, het ontwerp verder te detailleren en de raakvlakken te bekijken. In deze periode worden ook keuzes voorgelegd en gemaakt over de wijze van aanbesteding en de afspraken onderling tussen de partijen.

De provincie werkt daarbij bij grote projecten steeds meer met UAV-GC projecten en de gemeente meer met RAW contracten waarin meer gedetailleerd wordt voorgeschreven. Pas in de volgende fase is het noodzakelijk daarover beslissingen te nemen.

Bij de Laan van Nieuw Land zijn beslissingen over aansluiting 9 en afspraken met RWS van belang. Ook moeten er afspraken met ProRail gemaakt over de eisen van de spoorwet en of de provincie dit deel zelf kan en mag realiseren.

Bij de Verlengde Westerdreef zijn er nog keuzes te maken of de gemeentelijke scope in één werk wordt aanbesteed of dat er onderdelen zijn die separaat kunnen worden gerealiseerd (bijvoorbeeld een deel wat zonder planologische regeling kan worden gerealiseerd).

De optie om (een deel) van de scope van de gemeente en provincie gezamenlijk aan te besteden en te realiseren, wordt nader bekeken.

De wijze van aanbesteding en realisatie wordt in de vervolgfase beantwoord waarbij invulling moet worden gegeven aan coördinatie van de uitvoering voor de planvoorbereidingsfase:

- Afspraken over een verkeersmaatregelen- en hinderplan, waarin de volgorde van de werkzaamheden is afgestemd;
- Eenzelfde insteek ten aanzien van de uitvoeringsdatum en oplevering vanwege de samenhang tussen de projecten;
- Communicatie naar de omgeving.

7.3 Afspraken tussen provincie en gemeente

Gebaseerd op de uitgangspunten van deze verkenning, de planning en de vervolgfases wordt een samenwerkingsovereenkomst afgesloten tussen de provincie en gemeente. Uitgangspunten van de samenwerking tussen provincie en gemeente zijn:

- De basis van de samenwerkingsovereenkomst is een verdere uitwerking van de voorkeursoplossing en de budgetten, die taakstellend worden afgesproken na consultatie van Provinciale Staten en de Gemeenteraad;
- De procedures en de projecten hebben dermate veel samenhang dat in de vervolgfase deze gezamenlijk moeten worden opgepakt en worden doorlopen;
- Gedurende de volgende fase van 2021 tot en met 2023 worden de projecten verder uitgewerkt en de raakvlakken op elkaar afgestemd en worden de procedures vanwege de samenhang gezamenlijk gevoerd;
- Er is een voorkeur vanwege het provinciale belang en de noodzaak om een passende beoordeling te doorlopen, waarbij het zwaartepunt ligt op het provinciale deel, om de ruimtelijke procedures vanuit de provincie te doorlopen. Dit in nauwe samenwerking met de gemeente in het opstellen van het inpassingsplan / projectbesluit als in de besluitvorming;

- Tijdens de planvoorbereidingsfase worden er door elke partij besluiten genomen over de realisatie en de aanbesteding. Voor de vervolgfase wordt gewerkt met één integrale contract- en realisatieplanning, met het oog op een logische fasering van de projecten en het voorkomen van hinder voor de projecten onderling en de gebruikers;
- Het gezamenlijk verder invullen van de landschappelijke inpassing;
- Vraagstukken rondom mitigatie en compensatie en de grondverwerving worden eerst gezamenlijk in beeld gebracht en besproken wordt welke oplossingen mogelijk zijn;
- Er wordt vanuit een gezamenlijke kernboodschap gecommuniceerd met stakeholders, omwonenden en gebruikers en de participatie wordt gezamenlijk opgepakt.

Colofon

Dit is een gezamenlijke uitgave van:
Provincie Flevoland en gemeente Lelystad
p/a Visarenddreef 1
Postbus 55
8200 AB Lelystad

Contact:
T 0320 - 265 566
E info@flevoland.nl
W www.flevoland.nl

Juni 2021
eDOCS #2802568

