

Gemeente Almere
Almere Poort
Postbus 200
1300 AE Almere
www.almere-poort.nl



Bestemmingsplan



Gemeente Almere



MAART 2007

Gemeente Almere

Almere Poort

--+-----+--

Bestemmingsplan

Procedure

plannummer	datum	raad	Gedeputeerde Staten	beroep
9352.02	maart 2007			

Inhoud van het bestemmingsplan

TOELICHTING

1. Inleiding
2. Waarom Almere Poort?
3. Gebiedsvisie
4. Deelgebieden
5. Juridische planbeschrijving
6. Beleidskader
7. Programma
8. (Milieu)onderzoek
9. Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid
10. Overleg ex artikel 10 Bro.

Bijlagen bij de toelichting

VOORSCHRIFTEN

- | | |
|---------------|-------------------------|
| Hoofdstuk I | Begripsbepalingen |
| Hoofdstuk II | Bestemmingen en gebruik |
| Hoofdstuk III | Algemene bepalingen |

Bijlagen bij de voorschriften

PLANKAART

Inhoud van de toelichting

1. Inleiding	7
1.1. Aanleiding	7
1.2. Ligging van het plangebied	7
1.3. Vigerende bestemmingsplannen	7
1.4. MER en bestemmingsplan	8
1.5. Planvorm	8
1.6. Leeswijzer	8
2. Waarom Almere Poort?	11
3. Gebiedsvisie	13
3.1. Bestaande situatie	13
3.2. Visie Almere Poort	14
4. Deelgebieden	20
4.1. Kustgebied	20
4.2. Woongebieden	22
4.3. Werklocaties	24
4.4. Centrum Almere Poort	25
4.5. Groengebieden	26
5. Juridische planbeschrijving	29
5.1. Planvorm	29
5.2. Systematiek (uit te werken) bestemmingen	29
5.3. Functiemenging	30
5.4. Diverse bestemmingen en functies	31
6. Beleidskader	33
6.1. Internationaal beleid	33
6.2. Nationaal beleid	33
6.3. Provinciaal en regionaal beleid	37
6.4. Gemeentelijk beleid	39
6.5. Conclusies beleidskader	44
7. Programma	45
7.1. Wonen	45
7.2. Kantoren en bedrijven	45
7.3. Voorzieningen	49
7.4. Specifieke voorzieningen	51
7.5. Functiemenging	53
7.6. Infrastructuur	53
8. (Milieu)onderzoek	57
8.1. Milieueffectrapportage Almere Poort	57
8.2. Akoestisch onderzoek infrastructuur	59
8.3. Externe veiligheid	70
8.4. Luchtkwaliteit	77
8.5. Milieuzonering bedrijven	81
8.6. Milieuzonering horeca	83
8.7. Energie	84
8.8. Planologisch relevante leidingen	84
8.9. Bodem	85
8.10. Water	85
8.11. Archeologie	90
8.12. Natuurbeschermingswet	91
8.13. Flora en fauna	92
8.14. Boscompensatie	92

9. Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid	94
9.1. Economische uitvoerbaarheid	94
9.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	94
10. Overleg ex artikel 10 Bro	133
10.1. Beantwoording reacties uit artikel 10 Bro overleg	133
10.2. Reactienota aanvullend MER Almere Poort en milieunotitie Hoge Kant.	156

Bijlagen:

1. Toelichting op de Staat van Inrichtingen.
2. Toelichting op de Staat van Bedrijfsactiviteiten.
3. Toelichting op de Staat van Horeca-activiteiten.
4. Verslag Voorlichtingsbijeenkomst Almere Poort, 10 december 2002.
5. Transportrisico's A6 en Hogering.
6. Identificatie en eerste indruk van de transportrisico's.
7. Toelichting bestuurlijke afspraak en RVGS-spoor.
8. Water Advies Almere Poort – Waterschap Zuiderzeeland (juli 2006)
9. Hoorzittingverslagen d.d. 18 oktober 2004
10. Natuureffectenstudie Almere Poort oktober 2006 (losse bijlage).
11. MER Structuurplan 1998 en het aanvullend MER Almere Poort, inclusief Milieunotitie Hoge Kant 2002 (losse bijlagen).
12. MER Almere Poort Actualisatie notitie 2006 (oktober 2006 losse bijlage)
13. Akoestisch onderzoek Almere Poort, september 2002 (losse bijlage)



VERKLARING

— Grens van het plangebied

Figuur 1

LIGGING PLANGEBIED

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

In het structuurplan voor Almere van 1983 is het gebied tussen Almere Stad en de Hollandse Brug, thans als Almere Poort aangeduid, als toekomstig stedelijk gebied aangewezen. De ontwikkeling van Almere Poort is noodzakelijk voor het uitgroeien van Almere tot een complete stad. In het Structuurplan Almere Poort van 1999 is deze ontwikkeling geconcretiseerd. Dit structuurplan heeft de basis voor de planvorming voor het gebied gevormd. Hierin wordt de realisering van onder andere woningen, kantoren, bedrijven en toeristisch-recreatieve voorzieningen voorzien. Het beleidsprogramma voor Almere Poort is met de vaststelling van het Ondernemingsplan Almere Poort 2005- 2020 (hierna Ondernemingsplan) op 2 maart 2006 op hoofdlijnen bijgesteld.

De plannen voor Almere Poort passen niet binnen de vigerende bestemmingsplannen. Onderhavig bestemmingsplan Almere Poort biedt de juridisch-planologische basis voor de ontwikkeling van Almere Poort. Het Structuurplan Almere Poort, het Ondernemingsplan en andere onderzoeksrapporten vormen tezamen het uitgangspunt voor het bestemmingsplan Almere Poort.

In dit hoofdstuk wordt kort ingegaan op de ligging van het plangebied Almere Poort, de vigerende bestemmingsplannen, de relatie tussen de MER en het bestemmingsplan en de gekozen planvorm. Ten slotte is een leeswijzer toegevoegd, waarin de inhoud en volgorde van de volgende hoofdstukken wordt aangegeven.

1.2. Ligging van het plangebied

Het plangebied van Almere Poort ligt ten zuidwesten van Almere Stad, grenst aan het IJmeer en raakt aan de Hollandse Brug (zie figuur 1).

De noordelijke plangrens wordt gevormd door een lijn die evenwijdig loopt aan het Van Wagtendonkpad, op circa 500 meter ten noorden van dit fietspad. Aan de oostzijde ligt de grens in het midden van de Hogering, aan de zuidzijde in het midden van de A6 en op de gemeentegrens in het Gooimeer en aan de westzijde met de gemeentegrens in het IJmeer. Het gebied van het Zilverstrand en omgeving gelegen ten zuiden van A6, dat wel onderdeel uitmaakte van het ontwerpbestemmingsplan, is uit het plangebied gehaald. Dit gebied zal bij de komende bestemmingsplanherziening van het gebied ten zuiden van de A6 (met hierin het Kromslootpark) worden meegenomen.

De totale oppervlakte van het plangebied bedraagt circa 1.100 hectare en de oppervlakte van het "droge plangebied" (zonder IJmeer en Gooimeer) bedraagt 900 hectare. Als de oppervlakte van de bestaande en de te handhaven elementen in mindering worden gebracht, resteert er een te ontwikkelen gebied van circa 565 hectare.

1.3. Vigerende bestemmingsplannen

In het grootste deel van het plangebied vigeert het bestemmingsplan Almere West en Oost dat in 1983 is vastgesteld. In dit bestemmingsplan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen ten behoeve van stedelijke ontwikkelingen in dit gebied. De ontwikkeling van Almere Poort gaat echter verder dan het kader van de wijzigingsbevoegdheid, waardoor het noodzakelijk is een nieuw bestemmingsplan op te stellen.

Andere bestemmingsplannen die in dit plangebied gelden zijn:

- Gooi- en IJmeer (vastgesteld in 1983);
- Hoofdwegen (vastgesteld in 1983);
- Muiderzand (vastgesteld in 1983);
- Muiderzand 1^e Herziening (vastgesteld in 1983);
- Flevolijn I (vastgesteld in 1982);
- Marina Muiderzand (vastgesteld in 1996).

1.4. MER en bestemmingsplan

Het doel van de procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) is het milieubelang, naast andere belangen, een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming over het bestemmingsplan. Van grootschalige projecten moeten eerst de milieugevolgen in beeld worden gebracht, voordat besluitvorming plaatsvindt (zie ook paragraaf 8.1).

Vanwege de omvang van de ontwikkeling voor het nieuwe stadsdeel Almere Poort is hiervoor de m.e.r.-procedure doorlopen. Op grond van het Besluit milieueffectrapportage zijn de volgende onderdelen binnen de ontwikkeling van Almere Poort m.e.r.-plichtig:

- de bouw van maximaal 12.000 woningen (gepland zijn circa 11.000 woningen);
- de aanleg van ruim 100 hectare bedrijventerrein;
- de ontwikkeling van een jachthaven met 1.000 ligplaatsen;
- bouwen van circa 693.000 m² (BVO) kantoren;
- de ontwikkeling van een multifunctioneel sport- en leisurecentrum met in potentie meer dan 500.000 bezoekers per jaar.

1.5. Planvorm

Gelet op het feit dat thans voor een aantal gebieden nog geen concrete verkaveling en/of bouwplannen bestaan, is gekozen voor een globaal plan met een uitwerkingsplicht ex artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Deze planvorm biedt flexibiliteit ten aanzien van de gewenste ontwikkelingen en waarborgt de rechtszekerheid via een goede procesgang. In dit globale bestemmingsplan zijn zowel ruimtelijke voorwaarden als voorwaarden voor het functionele programma voor de ontwikkeling van het plangebied vastgelegd. Zodra een afgerond geheel van Almere Poort is gerealiseerd, zal er een op beheer en consolidatie gericht bestemmingsplan worden opgesteld.

Voor primaire woongebieden als Europakwartier West, Columbuskwartier en Homeruskwartier zijn de gebiedsinzichten zodanig uitgekristalliseerd dat hieraan zogenaamde globale eindbestemmingen zijn gegeven. Dit betekent dat voor bouwplannen in deze woongebieden direct bouwvergunningen kunnen worden verleend.

Andere delen van het plangebied zoals de bestaande functies, onder andere wegen, de camping en de dijk langs het IJmeer kunnen ook vastgelegd worden in eindbestemmingen (artikel 10 WRO) met een directe bouwtitel. Hetzelfde geldt voor het bedrijventerrein Hogekant waarvan de verkaveling gereed is. Dit bedrijventerrein wordt als eerste gerealiseerd en heeft deels parallel aan het bestemmingsplan een anticipatieprocedure op grond van artikel 19 lid 1 WRO doorlopen. Om die reden is in het Aanvullend MER Almere Poort tevens de Milieunotitie Hogekant opgenomen.

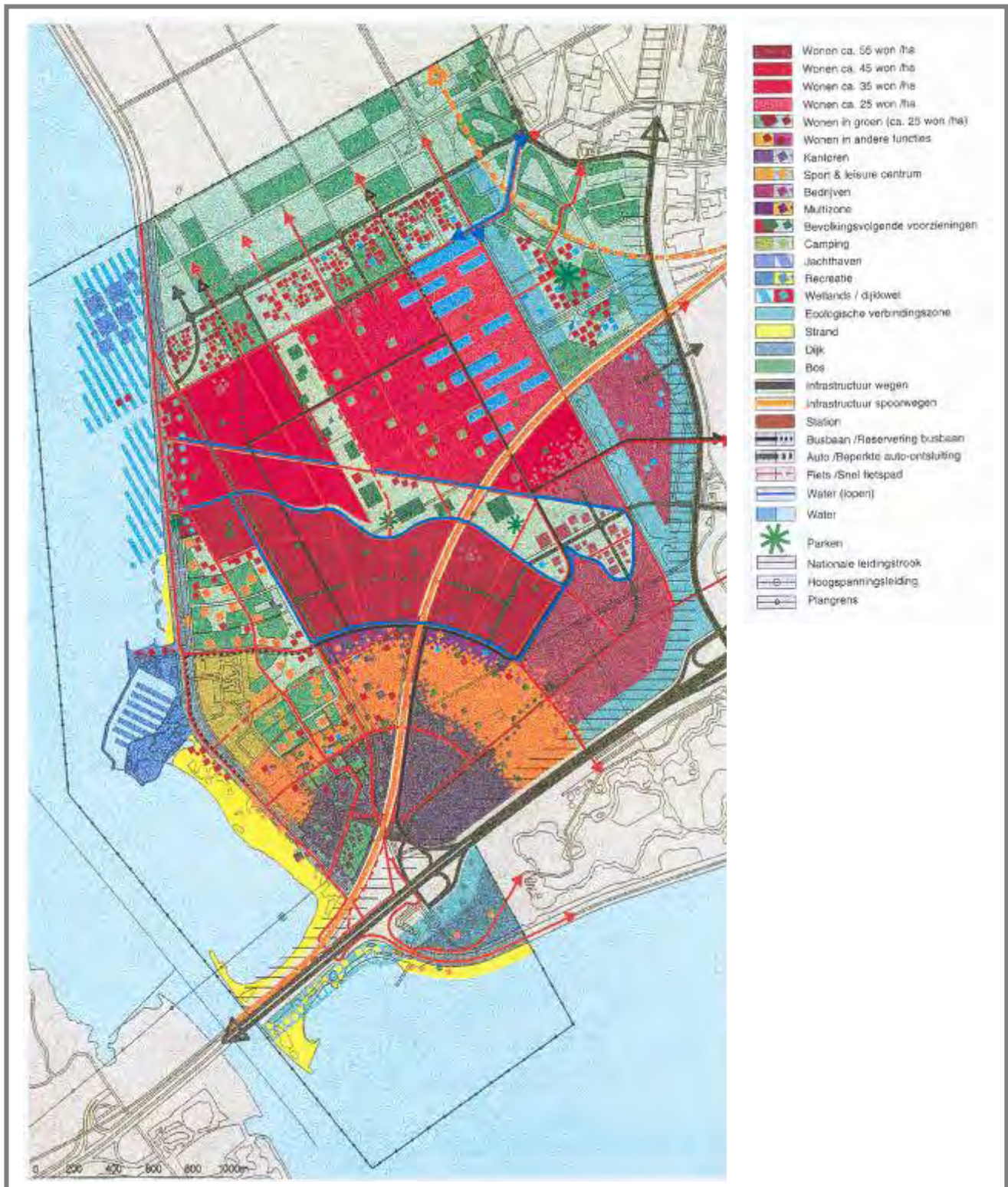
1.6. Leeswijzer

In het eerste gedeelte van dit bestemmingsplan, de hoofdstukken 2 t/m 5, is de gewenste ontwikkeling van Almere Poort beschreven met de juridische regeling. Deze ontwikkeling is de uitkomst van de belangenafweging die aan de ontwikkeling van Almere Poort ten grondslag ligt. Met het oog hierop is in hoofdstuk 2 de nut en noodzaak van Almere Poort nader toegelicht. In hoofdstuk 3 komt de totaalvisie op het gebied aan de orde en in hoofdstuk 4 wordt nader ingegaan op de diverse deelgebieden van Almere Poort. In hoofdstuk 5 is aangegeven op welke wijze de plannen voor deze gebieden juridisch uitgewerkt zijn in de kaart en de voorschriften.

In het tweede gedeelte van het bestemmingsplan wordt ingegaan op de bouwstenen die ten grondslag hebben gelegen aan de plannen voor Almere Poort. In dit deel worden diverse onderzoeken ten behoeve van de ontwikkeling van Almere Poort beschreven. Het betreft de beleidsmatige en meer technische onderzoeken. In hoofdstuk 6 is ingegaan op het beleidskader en de regelgeving. In hoofdstuk 7 is het programma nader toegelicht. In hoofdstuk 8 volgt een beschrijving van diverse (milieu)onderzoeken. De uitkomsten van deze onderzoeken zijn de bouwstenen voor de belangenafweging die aan het bestemmingsplan ten grondslag ligt.

Inleiding

Voor deze indeling is gekozen om de toegankelijkheid van het plan te vergroten. Om inzicht te krijgen in de visie en de juridische regeling kan worden volstaan met het lezen van hoofdstuk 1 tot en met 5.



Figuur 2

Bron: gemeente Almere, structuurplan Almere Poort 1999

PLANKAART STRUCTUURPLAN

2. Waarom Almere Poort?

Beleid

Al in het begin van de jaren '60 is besloten om de nog in te polderen delen van het IJsselmeer niet alleen voor een uitbreiding van het agrarische areaal te benutten, maar om de aan te winnen gronden ook te gebruiken voor stedelijke functies. Zeven jaar na het droogvallen van Zuidelijk Flevoland (in 1968) is dit uitgangspunt bekrachtigd in de Derde Nota over de Ruimtelijke Ordening (1975), die in het teken staat van het ruimtelijke spreidingsbeleid. In de nota is de te ontwikkelen nederzetting Almere als groeikern aangewezen. Uit het begin van de jaren '70 dateert het stedenbouwkundige concept van de meerkernige stad, op basis waarvan de feitelijke ontwikkeling van Almere heeft plaatsgevonden: een centrale kern (Almere Stad) met daaromheen satellietkernen met elk hun eigen identiteit.

In het structuurplan voor Almere van 1983 is het gebied tussen Almere Stad en de Hollandse Brug, waaraan later de naam Almere Poort is gegeven, aangegeven als toekomstig stedelijk gebied. In het, in hetzelfde jaar goedgekeurde, Bestemmingsplan Almere Oost en West is die aanwijzing bekrachtigd in de vorm van een wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van een stedelijke ontwikkeling.

Almere in de regio

Met de ontwikkeling van Almere Poort breidt Almere zich uit naar het westen en versterkt haar ligging aan de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere. Deze verbinding zal op termijn nog versterkt worden door een nieuwe overgang over het IJmeer. Almere wordt hiermee regioverbindend op verkeerskundig, sociaal en maatschappelijk vlak.

Op nationaal niveau gezien levert de realisering van Almere Poort een belangrijke bijdrage aan het afnemen van de verstedelijkingsdruk in de Noordvleugel van de Randstad en de druk op het Groene Hart. De maatschappelijke dynamiek en de onverminderde economische groei in de Noordvleugel van de Randstad leiden er toe dat er ook in de jaren na 2006 een omvangrijk programma aan woningbouw, bedrijvigheid en voorzieningen zal worden gerealiseerd en er een grote claim wordt gelegd op de aanwezige (groene) ruimte. De realisering van Almere Poort zorgt ervoor dat de druk op de Noordvleugel van de Randstad en het Groene Hart minder wordt.

Almere

Almere is vanuit een lege polder gegroeid tot een samenleving van ruim 180.000 mensen die een huis in Almere hebben gevonden en zich er thuis zijn gaan voelen. Daarmee is voortvarend vorm en inhoud gegeven aan de historische opgave van deze nationale groeikern om uiteindelijk 250.000 inwoners te gaan tellen. De Almeerse samenleving zo blijkt, heeft zijn eigen wensen zoals: meer variatie in het wonen, meer arbeidsplaatsen, stedelijke voorzieningen, uitbreiding van de zorg-, school- en uitgaans- en winkelvoorzieningen. Eén van de belangrijkste uitgangspunten die ten grondslag liggen aan de ontwikkeling van Almere Poort is dan ook de gewenste uitgroei van de nog jonge stad Almere tot een complete stad. Juist Almere Poort is door de strategische ligging bij uitstek geschikt om een substantiële bijdrage te leveren aan de verdere ontwikkeling van Almere.

Almere Poort

Almere Poort heeft haar eigen nieuwe en unieke elementen binnen de stad Almere, die het stadsdeel haar eigen identiteit verschaffen.

Gegeven haar ligging aan de kust in de primaire ontwikkelingsas van de regio voegt Almere Poort met hoogwaardige woon-, werk- en leisuremilieus een nieuwe dimensie toe aan de stad. In Almere Poort wordt een aanzet gegeven om Almere aan het water te ontwikkelen. In een later stadium wordt dit voortgezet met de ontwikkeling van Almere Pampus.

Almere Poort krijgt, naast een toevoeging aan het woningaanbod met specifieke woonmilieus, een stevige economische functie, gericht op hoogwaardige en regionale bedrijven.

Almere Poort heeft grote regionale potenties op het vlak van economische ontwikkeling, sport en vrijetijdsbesteding in al zijn facetten.

Eén van de beleidsspeerpunten van Almere is een krachtige stimulering van de werkgelegenheid in combinatie met een verbreding van de economische structuur van de stad. In het structuurplan voor Almere 2010 dat op 25 september 2003 door de gemeenteraad van Almere

Waarom Almere Poort?

is vastgesteld, zijn negen opgaven tot 2010 benoemd. De achtste opgave bepaalt het volgende over werkgelegenheid: "Een kwalitatieve werkgelegenheidsimpuls". Om de woon- en werkfunctie meer met elkaar in evenwicht te brengen moeten er jaarlijks tenminste 5.000 arbeidsplaatsen worden gecreëerd, waarvan een aanzienlijk deel in de categorie "hoogwaardig". Door de ligging nabij de Hollandse Brug en door de (toekomstige) aanwezigheid van een spoorwegstation is Almere Poort bij uitstek geschikt om onderdak te bieden aan een divers palet van kantoren en bedrijven. Ook kan geprofiteerd worden van de aantrekkingskracht van het multifunctionele sport- en leisuregebied dat in Almere Poort gerealiseerd wordt.

Het streven is erop gericht het aanbod van arbeidsplaatsen groter te doen zijn dan de vraag van de toekomstige beroepsbevolking van de nieuwe kern, zodat Almere Poort een meer dan evenredige bijdrage aan de groei van de werkgelegenheid in de stad en in de gehele regio Flevoland zal leveren. Uit statisch onderzoek blijkt dat de economische groei van Almere de afgelopen jaren het sterkst heeft bijgedragen aan de totale groei van de bedrijvigheid in de provincie Flevoland.

Versterking van het toeristisch recreatieve imago van Almere is eveneens een beleidsspeerpunt. De ligging aan het IJmeer en de aanwezigheid van recreatievoorzieningen met nu al een regionale betekenis, zijn aanleiding om Almere Poort ook in toeristisch recreatieve zin te profileren. Om daarbij de beperking van de seizoengebondenheid (strand en waterrecreatie zijn gebonden aan de zomer) te kunnen opheffen is een uitbreiding van indoorvoorzieningen gewenst. De voorzieningen op het gebied van sport- en leisure die in Almere Poort worden gerealiseerd sluiten hierbij aan. Het sport- en leisurecomplex versterkt bovendien de regionale uitstraling van Almere Poort, wat betekent dat het tevens als een belangrijke katalysator voor de ontwikkeling van het plangebied zal fungeren.

3. Gebiedsvisie

In dit hoofdstuk wordt de gebiedsvisie voor het plangebied Almere Poort toegelicht. Eerst wordt er ingegaan op de bestaande situatie van het plangebied en vervolgens wordt een toelichting gegeven op de totaalvisie voor Almere Poort. In het volgende hoofdstuk wordt de gebiedsvisie verder uitgediept. Hierbij wordt nader ingegaan op de verkeersstructuur en wordt per deelgebied de ruimtelijke en functionele karakteristiek toegelicht.

3.1. Bestaande situatie

Zuidelijk Flevoland is de jongste droogmakerij, die uitdrukking geeft aan het "gemaakte landschap" wat kenmerkend is voor het Nederlandse cultuurlandschap. Het landschap is dan ook niet ontstaan in een lange reeks van transformaties, maar is het directe resultaat van een ontwerp. Vanaf het begin was hierbij het uitgangspunt dat het plangebied deel zou gaan uitmaken van Almere. Het huidige landschap is dus ontworpen als interim-landschap, waarbij ervan uitgegaan is dat dit vervangen zou worden door stedelijk gebied.

Het overgrote deel van het huidige plangebied, met uitzondering van enkele randen, heeft een typische polderstructuur. De structuur is orthogonaal en het gebied is opgebouwd uit grootschalige ruimtelijke elementen. Het plangebied wordt doorsneden door de spoordijk, die het belangrijkste structurerende element vormt en in een boog door het plangebied loopt. De spoorweg ligt op een dijk van circa 5 meter hoog. Aan de westkant grenst het plangebied aan het IJmeer. De oevers presenteren zich gedeeltelijk in de vorm van een strakke hoge dijk. Voor met name het zuidelijk deel, ten noorden van de Hollandse Brug, is er sprake van een buitendijks strand en een met struweel begroeide kustlijn.

Binnen en aan de rand van het plangebied bevindt zich een aantal belangrijke infrastructurele elementen. In het zuidelijk deel van het plangebied bevindt zich de A6. De A6 vormt de zuidrand van het plangebied en verbindt Almere enerzijds via de Hollandse Brug met de A1 en daarmee met het "oude, bestaande" Nederland en anderzijds via het overige deel van Flevoland naar het noorden van het land. De A6 heeft twee afritten naar het plangebied. In het zuidwestelijk deel van het plangebied ligt de autosnelwegaansluiting Almeerderzand. Vanaf deze aansluiting loopt de Pampusweg in noord-zuid richting het plangebied in. In het zuidoostelijk deel van het plangebied ligt de autosnelwegaansluiting Almere Stad-West. Vanaf deze aansluiting vormt de Hogering de verbinding met Almere Stad-West. De Hogering is tevens de oostkant van het plangebied. Tot slot loopt de eerdergenoemde Flevospoorlijn door het plangebied.

Binnen het plangebied is een onderscheid te maken tussen een centraal deel en de randen eromheen. Het centrale deel van het plangebied bestaat momenteel uit een open en "leeg" gebied, waarin de spoordijk het enige element met een verticale dimensie is. Hierdoor wordt het gebied verdeeld in een groot noordwestelijk en een kleiner zuidoostelijk deel. Dit centrale deel was voornamelijk in gebruik als bouwland waarvan een groot gedeelte nu is opgespoten met zand. Het centrale gebied wordt door harde, rechte lijnen gescheiden van de randen die over het algemeen een minder open karakter hebben en kunnen worden getypeerd als groengebieden. Binnen deze groengebieden zijn zowel recreatieve als groenvoorzieningen te onderscheiden.

De westrand wordt gevormd door het Almere-Strand met het aangrenzende IJmeer, beide landschappelijke eenheden van formaat die van Almere Poort een unieke locatie maken. Het Almere-Strand beslaat vrijwel de gehele kuststrook van het plangebied en bestaat uit een binnendijks en een buitendijks deel. In het buitendijkse deel is een onderscheid te maken tussen het recreatief ingericht deel het Almeerderstrand en de jachthaven Marina Muiderzand, met bijbehorend catamaranstrand. De jachthaven heeft een oppervlakte van 20 hectare en biedt plaats aan 950 vaartuigen. Daarmee is de jachthaven één van de grootste van het land. Bij de jachthaven zijn 3 appartementengebouwen gerealiseerd met in totaal 80 appartementen.

Het binnendijkse deel bestaat afwisselend uit bospartijen en open ruimten. In dit deel bevindt zich een camping van circa 10 hectare en een terrein van 10 hectare ten behoeve van een toekomstige uitbreiding. Een gedeelte hiervan wordt nu gebruikt ten behoeve de bezoekers van het strand.

Gebiedsvisie

De noord- en noordoostkant van het plangebied bestaan uit de Pampushout. Deze rand bestaat uit grote, in het algemeen orthogonaal aangelegde boskavels. Het gebied wordt in oost-west richting doorsneden door het Van Wagtenonkpad: het fietspad in de Pampushout. De Pampushout kan worden aangemerkt als gebruiksgroen en is in de jaren '70 aangelegd met voornamelijk snelgroeibomen om de bewoners zo snel mogelijk over bosachtige groengebieden en beschutting te kunnen laten beschikken. Daarnaast zou er dan bij toekomstige bebouwing in een vroeg stadium gebouwd kunnen worden in een bosomgeving. Naast een recreatieve functie heeft dit bos ook een functie voor de houtproductie. Sommige percelen bestaan in zijn geheel uit "wijkers", maar het bos als geheel heeft zeker natuurwaarde.

Langs de Hogering en de A6, aan de oost- en zuidkant van het plangebied, gelegen ten zuiden van de spoorweg ligt een ecologische zone met een afwisselend droog en nat karakter. De ecologische zone vormt een verbindende schakel tussen de Pampushout en het Kromslootpark. Deze zone maakt deel uit van een ecologische verbinding tussen de Oostvaardersplassen en het Gooimeer. Binnen de zone loopt een waterloop die via de Hoge Wetering in verbinding staat met de Noorderplassen. Vrijwel evenwijdig aan de A6, ten noorden van de ecologische zone, loopt een bovengrondse hoogspanningsleiding.

Een groot gedeelte van het plangebied is reeds opgespoten met zand.

3.2. Visie Almere Poort

Positionering

Almere Poort wordt 'de nieuwe strandstad van de Randstad'. De ligging aan het water, het buitendijkse strand in combinatie met de woonboulevard en het leisureprogramma in het kustgebied geven het gebied een eigen, onderscheidende identiteit. Almere Poort wordt een stadsdeel waar ondernemende mensen – of deze nu een bedrijf willen starten, sporten, skeeleren, een eigen huis bouwen – hun plek kunnen vinden. De ruimtelijke opzet profiteert volop van de reeds aanwezige natuurlijke elementen water, strand, bos en ecologische zone. In de realisatie zijn volop mogelijkheden voor diverse, gevarieerde vormen van particulier opdrachtgeverschap (individueel of collectief) waartoe het ruimtelijke plan een flexibel kader biedt. Gezien de verhouding arbeidsplaatsen – bewoners (welke bijna gelijk is) zijn bedrijfsmatige activiteiten onlosmakelijk verbonden met de identiteit van het stadsdeel.

Ruimtelijk

Het plan voor Almere Poort is te verdelen in een noordelijk en een zuidelijk deel. De structuur in het zuidelijk deel is opgebouwd uit een waaier, het noordelijk deel bestaat uit een rechthoekige raster. De beide delen worden aan elkaar gekoppeld door de groenzone Cascadepark. Een belangrijk onderdeel van de structuur van Almere Poort wordt gevormd door de hoofdverkeersstructuur.

Waaier en raster

De gebieden ten noorden en ten zuiden van Cascadepark hebben een verschillende stedenbouwkundige structuur gekregen. Het gebied ten noorden vormt een raster, dat is gebaseerd op de onderliggende rechthoekige polderstructuur. Het gebied ten zuiden heeft een waaierstructuur. In de ruimtelijke visie voor Almere Poort is de oriëntatie op de Hollandse Brug, in het zuidwesten van het plangebied, een belangrijk uitgangspunt. De Hollandse Brug vormt dan ook de "poort" van het plangebied. De vanaf de afrit van de brug uitwaaiende (infrastructurale) lijnen, waaronder de Pampusweg, de A6 en de Flevospoorlijn, zijn aanleiding geweest om het zuidwestelijk deel de hiervoor toegelichte waaierstructuur te geven.

Groenstructuur

De "waaier" en het "raster" worden aan elkaar gekoppeld door het Cascadepark. De ligging van het Cascadepark is bepaald door de aanwezigheid van een lob met grote zettingsgevoeligheid. Het Cascadepark heeft in feite een soort Y-vorm door een zijtak, die het park verbindt met Pampushout in het noorden. Het park maakt deel uit van een kernomspannende groenstructuur, waar ook de bestaande groengebieden langs de randen bijhoren. Zo ligt het Almeerderstrand aan de westrand van het plangebied, het bosgebied Pampushout in het noorden en de ecologische zone in het oosten. Om de groene ring rond het plangebied te sluiten zijn er ideeën om tussen de Pampushout en het Almeerderstrand een buitendijks "nat" park aan te leggen. Omdat

deze ideeën nog niet in een landschappelijke visie zijn uitgewerkt, is de mogelijkheid voor dergelijke voorzieningen in dit bestemmingsplan opgehouden.

Hoofdverkeersstructuur

De toekomstige verkeersstructuur van Almere Poort bestaat, evenals de verkeersstructuur van de rest van Almere, uit een gescheiden stelsel voor de auto, de bus en het langzaam verkeer. Dwars door het plangebied loopt de al bestaande Flevospoorlijn. Deze spoorlijn zal in de toekomst mogelijk verdubbeld worden.

Tevens is in het gebied een planologisch juridische reservering opgenomen voor de IJmeerlijn (openbaar vervoer en auto) die o.a. de Flevospoorlijn via het IJmeer zal verbinden met Amsterdam. Het betreft hier een tracévariant die in het Omgevingsplan Flevoland is opgenomen. De voorkeur van Almere is echter de variant die in het Structuurplan Almere 2010 is neergelegd. Bij dit tracé buigt de IJmeerlijn vanuit noordelijke richting later af en takt dan via het Beatrixpark op het station in Almere Stad aan. Aangezien nog onzeker is op welke termijn en op welk tracé de IJmeerlijn gerealiseerd kan worden, worden beide opties in het gemeentelijk ruimtelijk beleid opgehouden.

De Flevospoorlijn krijgt een station centraal in het plangebied. Bij dit station wordt tevens een busstation gerealiseerd. Vanuit het station loopt er een busbaan in de vorm van een lus door Almere Poort. Om de aantrekkelijkheid te vergroten en de sociale veiligheid te bevorderen zullen de wijkvoorzieningen zoveel mogelijk met de halten worden gecombineerd. Ook de combinatie gestapelde woningen (hoge woningdichtheid) rond halten van openbaar vervoer is aan te bevelen. Vanaf deze lus zijn er aftakkingen die Almere Poort verbinden met het busnetwerk van de rest van Almere. Intern wordt Almere Poort ontsloten door de Pampusweg, de Pampushoutweg (voorheen noordelijke ontsluitingsweg), de Elementendreef en de Europalaan naar zowel de A6 (via autosnelwegaansluiting Almeerderzand) en de Hogering (zie figuur 3). In afwijking van het structuurplan voorziet de ontsluitingsstructuur in een directe koppeling van het gebied met autosnelwegaansluiting Almeerderzand.

Ondanks dat Almere Poort in de toekomst uitstekend met het openbaar vervoer ontsloten zal zijn, geven de verkeersmodellen aan dat de groei van het autogebruik zodanig toeneemt dat maatregelen genomen moeten worden. Om de autobereikbaarheid van Almere Poort te waarborgen, is er voor de toekomstige hoofdontsluitingsstructuur voor gekozen om deze "buitenom" het woongebied te leggen. Deze hoofdontsluitingsstructuur zal bestaan uit de Elementendreef, de Hogering en de Pampusweg (beide bestaande wegen) en de Pampushoutweg tussen de Hogering (aantakend op de Botterweg) en de Pampusweg (bestaand). De Pampusweg sluit bij de snelwegaansluiting Almeerderzand aan op de A6. Het wegprofiel van de hoofdontsluitingsstructuur zal merendeels bestaan uit 2x2 rijstroken en deels uit 2x1 rijstrook voor het autoverkeer. De overige hoofdwegen (wijkontsluitingswegen en ontsluitingswegen in de kantoorlocatie en de bedrijventerreinen) worden 1x2 rijstrook. Er wordt slechts beperkt aangetakt op bestaande wegen langs de randen van het plangebied.

De woonstraten in het plangebied hebben een verblijfsfunctie en worden uitgevoerd als 30 km/h-zone conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig. Deze straten maken tevens onderdeel uit van het fijnmazige netwerk voor langzaam verkeer.

In het bijzonder de toegangswegen van Almere Poort (de A6 en de Hogering) moeten qua capaciteit uitgebreid worden willen er geen extra files op de A6 ontstaan. Dit betekent aanpassing van de aansluiting Almeerderzand en – op langere termijn – verbreding van de A6. Ook op de aangrenzende wegvakken in het stadsdeel Almere Poort zelf zijn maatregelen nodig om die doorstroming te garanderen, vooral in de wegen rondom Olympia Officepark daar waar zich de grootste concentratie van kantoren bevindt. Dat wil zeggen zo min mogelijk kruispunten waar verkeersstromen op elkaar moeten wachten, plus voldoende opstellengte om te voorkomen dat filevorming ontstaat op de A6 bij de op- en afritten.

Dat betekent dat vooral een uitbreiding van de capaciteit van het kruispunt A6/Pampusweg noodzakelijk is. De maatregelen die thans genomen zijn in het kader van de CRAAG-studie, zijn immers op de middellange termijn onvoldoende om het verkeer behoorlijk af te wikkelen.

De beoogde verbreding van de A6 is opgenomen in de Planstudie/MER Schiphol – Amsterdam - Almere van Rijkswaterstaat. Totdat deze verbreding is gerealiseerd moet rekening worden gehouden met sluipverkeer vanuit andere stadsdelen over de Pampusweg en de Elementendreef. Dit heeft een negatief effect op de verkeersdoorstroming binnen Almere Poort.

In afwijking van de verkeerstructuur in het structuurplan blijft de autoaansluiting met de Pampusweg langs de kust richting Pampus open (tijdens de spits wordt een voorziening

Gebiedsvisie

getroffen ter voorkoming van sluipverkeer). Hierdoor ontstaat een betere spreiding van het autoverkeer over het gebied en wordt de verkeersdruk op de Pampushoutweg verminderd. De Pampushoutweg wordt ten zuiden van het Pampushout gerealiseerd.

In verband met de verlaging van het kantoorprogramma wordt rond de kantorenlocatie Olympia Officepark een tweerichtingsverkeersysteem gerealiseerd in plaats van een éénrichtingsverkeersysteem ten behoeve van de gebruikskwaliteit. De verkaveling van Olympia Officepark en het zuidelijke deel van Olympiakwartier Oost wordt aangepast aan het tweerichtingssysteem.

Er is een hoofdfietsnetwerk met een maaswijdte van 300 meter. De doorstroommassen zijn breed, in principe geheel vrijliggend, aantrekkelijk ingepast in de omgeving, herkenbaar vormgegeven, goed verlicht en voorzien van een heldere bewegwijzering. Kruisingen met hoofdverkeerswegen zijn ongelijkvloers. Een beperkt aantal snelfietspaden (doorstroommassen) maakt hier deel van uit en verbindt woongebieden in Almere Poort met het centrum/station van Almere Poort en met Almere Stad. Dit hoofdfietsnetwerk wordt aangevuld met een stelsel van secundaire fietspaden en -routes, die fungeren als verbinding tussen de afzonderlijke woongebieden en als aanvoerroutes voor de doorstroommassen



VERKLARING

- plangrens
- gezoneerde wegenstructuur
- (- - - -) (reservering) busbaan
- - - - spoorbaan

Figuur 3

HOOFDVERKEERSTRUCTUUR

Deelgebieden

Deelgebieden

Het plangebied is onder te verdelen in een groot aantal deelgebieden (zie figuur 5). De deelgebieden in het zuidwesten, nabij het station zijn qua functies sterk gemengd. Hier bevindt zich bijvoorbeeld het grote winkelcentrum van Almere Poort (Olympiakwartier West) en het sport- en leisuregebied met kantoren en woningen (Olympiakwartier Oost) aan weerszijden van het station Almere Poort. Ten zuiden en noorden bevinden zich respectievelijk Olympia Officepark met voornamelijk kantoren en het woongebied met de hoogste woningdichtheid, Europakwartier. Direct ten noorden van Europakwartier ligt het centrale park Cascadepark. Het deel van Almere Poort tussen de spoorlijn en de Elementendreef bestaat verder voornamelijk uit bedrijventerreinen zij het dat ook hier in meerdere of mindere mate sprake kan zijn van functiemenging met uitzondering van wellicht Hogekant. Hier liggen van zuid naar noord de werklocaties Lagekant, Cascadepark Oost, Middenkant en Hogekant. Ten westen van Olympia Officepark en het grote wijkwinkelcentrum ligt Almere-Strand, dat grenst aan het Almeerderstrand en de jachthaven Marina Muiderzand.

De deelgebieden aan de noordzijde van Almere Poort hebben voornamelijk de woonfunctie. In het deelgebied Almere-Strand (hiervoor Columbuskwartier West en een deel van Almeerderzand) tussen de dijk en de Pampusweg in het noordwesten van het plangebied, kan een bijzonder woonmilieu met een relatief hoge dichtheid gerealiseerd worden, waarbij optimaal gebruik wordt gemaakt van het uitzicht over het IJmeer.

Aan de noordrand van het plangebied zal sprake zijn van lagere woningdichtheden. In het woongebied Pampushout wordt ingespeeld op bijzondere omgevingskenmerken, zoals de aanwezigheid van bos.

De deelgebieden hebben allemaal te onderscheiden ruimtelijke en functionele karakteristieken, welke in het volgende hoofdstuk worden beschreven.



VERKLARING

Figuur 4

DEELGEBIEDEN

4. Deelgebieden

Zoals in het vorige hoofdstuk al aangegeven is, is Almere Poort door verschillende structurende elementen onder te verdelen in diverse deelgebieden. Deze deelgebieden en de daarbinnen te onderscheiden subgebieden worden hieronder nader toegelicht. Hierbij wordt ingegaan op de visie per deelgebied en de ruimtelijke en functionele karakteristieken. De bijgevoegde overzichtkaart (zie figuur 5) geeft een overzicht van de gewenste functies met bijbehorende hoeveelheden vierkante meters, aantallen woningen, bouwhoogtes en bebouwingspercentages voor de diverse deelgebieden en subgebieden. De onderbouwing voor de behoefte aan deze functies is in hoofdstuk 7 nader toegelicht.

Aangezien binnen het plangebied qua functie gelijksoortige deelgebieden voorkomen, zijn deze deelgebieden in dit hoofdstuk geclusterd. Achtereenvolgens komen het kustgebied, de woongebieden, de werklocaties, het centrum van Almere Poort en de groengebieden aan bod.

4.1. Kustgebied

De identiteit van Almere Poort wordt enerzijds bepaald door de ligging aan het water en anderzijds door de regionale leisurevoorzieningen. Almere heeft de langste kustlijn in Nederland (42 kilometer).

Almere heeft zich tot op heden in de polder achter de dijken ontwikkeld. Met Almere Poort begint Almere aan de ontwikkeling van haar waterfront. Met de ontwikkeling van Almere Poort krijgt Almere zichtbaar binding met het water en de kustlijn. Optimaal gebruik van de kustlijn maakt niet alleen Almere Poort tot een interessant stadsdeel, maar geheel Almere tot een interessantere stad. De kustlijn moet daartoe gaan leven, ook met activiteiten buitendijks, in en aan het water. Daarbij zal uit het oogpunt van veiligheid in goed overleg met het Waterschap maatwerk worden toegepast om de waterkering in het stedelijke gebied in te passen. Binnen de bestaande bosaanplant is ruimte voor een regionaal georiënteerd leisure park. Dit leisure park ligt dan direct in een groene omgeving en bevindt zich nabij de kustlijn en het centrum van Almere Poort.

De kustlijn krijgt een “centrumstedelijke” verbinding (centrale zone) met het centrum van Almere Poort. Door deze verbinding wordt de wederzijdse aantrekkingskracht versterkt. Met het Almeerderstrand en de Marina is al een aanzet gemaakt tot het creëren van levendigheid aan de kustlijn. Deze aanzet moet worden versterkt door een promenade/boulevard langs de kustlijn te ontwikkelen met publiekstrekkingen als restaurants, een dansgelegenheid, voorzieningen gericht op recreatie en maritieme activiteiten.

Almere-Strand

Almere-Strand vormt de westelijke grens van Almere Poort. Almere-Strand is bestemd als Uit te werken woon-, centrumvoorzieningen-, werkgebied en leisure park. Op termijn zal in de uitwerking van dit gebied de uiteindelijke invulling van deze gebiedstypen worden neergelegd. Ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan (juni 2004) is aan het programma binnen Almere-Strand nauwelijks gewijzigd. Enkel de grenzen tussen de verschillende deelgebieden zijn losgelaten, om flexibiliteit in de ligging van de deelgebieden toe te laten. Van belang hierbij is vooral de inrichting van de centrale zone, de verbinding tussen centrum en kustlijn.

In de voorlopige stedenbouwkundige visie voor Almere-Strand zal de hoofdschakel tussen Almere Poort en de dijk gevormd worden door een gebied met een intensief programma. Hierbij wordt een “nieuw waterfront” gerealiseerd waarin plaats is voor wonen in combinatie met voorzieningen en een boulevard.

Zo is in het gebied ruimte voor 2.600 woningen, 120.000 m² kantoren, 2.500 m² maatschappelijke voorzieningen, 15.000 m² horeca, 15.700 m² detailhandel, 76.600 m² leisure, 5.000 m² business facilities, 45.000 m² R&D bedrijven en 315.000 m² bos.

Deelgebieden

Woongebied en centrale zone

Almere-Strand kan compact worden bebouwd, waarbij ingespeeld wordt op de nabijheid van het IJmeer en het uitzicht op dit IJmeer. Dit komt tot uiting in een zorgvuldig vormgegeven woonboulevard, bestaande uit woningen op en aan de dijk met voorzieningen in de plint, die vanuit de noordpunt van het deelgebied naar beneden richting Marina Muiderzand loopt. In het achterliggende deel wordt voor de woonfunctie de aanwezigheid van het bos en de te creëren waterberging benut.

Het maaiveld zal vanaf de Pampusweg in de richting van de IJmeerdijk geleidelijk kunnen oplopen. Onder dit oplopende maaiveld kunnen ondergrondse parkeervoorzieningen aangelegd worden. In het stedenbouwkundige ontwerp zal een functionele en visuele oriëntatie op de dijk tot uitdrukking worden gebracht. Hoekverdraaiingen ten opzichte van het bebouwingsraster zijn hierin mogelijk. In de noordpunt dat in het verlengde van de Pampushout ligt kunnen ook enkele hoogteaccenten worden gelegd.

Op en achter de dijk worden dagrecreatieve functies voorgestaan die zicht hebben op en/of een relatie hebben met het water. Hierbij kan worden gedacht aan restaurants, thermen/kuuroord, gezondheidsfuncties, een aquarium/onderwaterwereld, een skivoorziening, een ijsbaan, en een commercieel fun - zwembad. Direct aansluiten: omdat op dit moment nog niet geheel duidelijk is waar dit centrumgebied precies komt te liggen, is het opgenomen binnen het totale gebied voor Almere-Strand. Op termijn zal in de uitwerking van dit gebied de uiteindelijke invulling van lijn naar de kust worden neergelegd.

Met de invulling van Almere-Strand wordt voldaan aan de tweede extra opgave van het structuurplan Almere 2010 waarin de betere benutting van het water, met name het IJmeer, centraal staat. Verder sluit een boulevard met commerciële functies ook aan op de genoemde Integrale Visie IJsselmeergebied waarin Almere de mogelijkheid wordt geboden een gezicht vanaf het water te creëren. Een "nieuw waterfront" waarin plaats is voor het wonen in combinatie met investeringen in natuur en waterrecreatie.

In het centrumgebied mag de bebouwing maximaal 45 meter hoog zijn en kan een woningdichtheid van gemiddeld 50 woningen per hectare worden gerealiseerd. In het woongebied mag de bebouwing maximaal 21 meter hoog zijn. Tevens zijn hoogteaccenten in de beide gebieden tot 80 meter mogelijk.

Leisure park

Momenteel is in Almere-Strand circa 48 hectare bos aanwezig, door boomkap zal uiteindelijk circa 16 hectare bos elders gerealiseerd moeten worden (boscompensatie). Mede daarom is het van belang selectief om te gaan met ontwikkelingen binnen het bestaande bosgebied.

Het leisure park heeft een groen karakter, daarom wordt hier een maximaal bebouwingspercentage van 35% nagestreefd. Van het te bebouwen gebied mag in principe bebouwing worden gerealiseerd tot een hoogte van 30 meter. Om grootschalige functies, zoals een skibaan en klimcentrum mogelijk te maken, mag voor 40% van de bebouwing van deze hoogte worden afgeweken. Hierbij geldt dat tot een maximale bouwhoogte van 60 meter en voor 5% tot een maximale bouwhoogte van 90 meter gebouwd mag worden. In dit gebied mag 51.600 m² aan leisurevoorzieningen worden gerealiseerd.

Werkgebied

Aangezien het gebied naast de rijksweg A6 en het spoor door onder andere geluidscontouren en externe veiligheidscontouren wordt beïnvloed, is het aannemelijk dat hier een werkgebied wordt gerealiseerd. In het werkgebied kunnen naast kantoren ook 300 woningen gerealiseerd worden. Binnen het kantoorprogramma is ruimte voor business & science en hoger onderwijs. ICT en consultancy kunnen ook interessante thema's zijn. Verder is deze locatie ook bij uitstek geschikt voor bedrijven die op research en development (R&D) gericht zijn. Dergelijke bedrijven kunnen ook gepaard gaan met laboratoria in de relatief hogere milieucategorie 4. In de voorschriften wordt hiermee rekening gehouden.

Ook kan een business facility point van gespreide business facilities gerealiseerd worden van 2500 m². Business facilities (BFP) bevatten functies die een aanvulling vormen op de kantoorfunctie zoals (kleinschalige) detailhandel en horeca, dienstverlening en maatschappelijke functies (bijvoorbeeld kinderdagverblijf).

De mogelijkheid op uitzicht over het IJmeer en het Gooimeer zal benut worden om de bebouwing extra kwaliteit te geven. Aan de dijk kunnen een aantal luxueuze kantoorpanden

Deelgebieden

gebouwd worden. De open, parkachtige delen binnen de kantorenlocatie zijn met name geschikt voor bedrijven met individuele bouw wensen.

De maximale bouwhoogte voor kantoren/bedrijven is 40 meter. Om ook hogere torens mogelijk te maken is het voor 30% van de bebouwing mogelijk tot een bouwhoogte van 60 meter te bouwen.

Overzicht programma ontwerpbestemmingsplan 2004 en het onderhavige plan.

	Ontwerpbestemmingsplan (juni 2004)		het onderhavige plan	
	Aantal	Oppervlakte	Aantal	Oppervlakte
Wonen	2.650		2.600	
Kantoren (b.v.o.)		105.000 m ²		120.000 m ²
Maatschappelijke voorzieningen		47.500 m ²		2.500 m ² (+ eventuele omkleuring kantoren b.v.o.)
Horeca		-		15.000 m ²
Detailhandel		3.200 m ²		15.700 m ²
Leisure		520.800 m ²		76.600 m ²
Business facilities		5.000 m ²		5.000 m ²
R&D bedrijven (b.v.o.)		63.000 m ²		45.000 m ²
Bos		-		315.000 m ²

* detailhandel en stedelijke leisure

Zoals uit bovenstaande tabel blijkt, zijn er slechts marginale verschillen in aantallen of oppervlakten tussen het ontwerpbestemmingsplan (juni 2004) en het onderhavige plan. Door het zwaarder inzetten van de boulevard en de centrale zone tussen boulevard en stadsdeelcentrum, is er meer ruimte gereserveerd voor horeca en detailhandel. De oppervlakte maatschappelijke voorzieningen, leisure en R&D bedrijven is daarentegen afgenomen. In het ontwerpbestemmingsplan (juni 2004) was bos nog niet positief bestemd, wat in onderhavig bestemmingsplan wel is gedaan.

IJmeerkuststrook buitendijks

De IJmeerkuststrook omvat de gehele westelijke rand van Almere Poort, van de Hollandse Brug in het zuiden tot aan de noordelijke grens van het plangebied ter hoogte van de Pampushout en heeft een lengte van bijna 4 kilometer. De strook heeft primair een toeristisch-recreatieve functie die "gedragen" wordt door een scala aan voorzieningen.

Nabij de jachthaven zijn al eerder woontorens met 80 woningen gebouwd. Het sluitstuk van de kuststrook buitendijks kan worden gevormd door de aanleg van nieuwe jachthavencapaciteit of uitbreiding van de bestaande Marina met maximaal 1000 ligplaatsen. Hiervoor is in onderhavig bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. In kader van toekomstige jachthavenontwikkelingen kunnen buitendijkse natuurvoorzieningen als wetlands worden aangelegd.

4.2. Woongebieden

Binnen Almere Poort wordt een viertal primaire woongebieden ontwikkeld, namelijk Europakwartier, Columbuskwartier, Homeruskwartier en Pampushout. De woongebieden onderscheiden zich met name van elkaar door de verschillende karakteristieken en dichtheden.

Europakwartier

Europakwartier maakt onderdeel uit van de waaier en wordt in noord-zuid richting doorsneden door de spoorlijn en in oost-west richting door de Europalaan. Het plangebied dient als één geheel te worden beschouwd, de spoorlijn zal als integraal onderdeel van de wijk worden vormgegeven. Europakwartier wordt aan alle zijden begrensd door een gracht. Het gebied ligt tussen het grote wijkwinkencentrum plus Olympiakwartier Oost en Cascadepark West in en maakt onderdeel uit van de stedelijke knoop van Almere Poort.

Deelgebieden

Europakwartier kan gekenmerkt worden door ontspannen stedelijkheid en heeft een woonfunctie, maar biedt daarnaast ook ruimte voor centrumfuncties (zoals kleinschalige detailhandel, kantoren, bedrijfsruimtes voor gemengde doeleinden en lichte horeca) en een binnenstedelijk bedrijventerrein. Vooral in de plinten van de Europalaan zal het gehele pallet van stedelijke centrumfuncties worden mogelijk gemaakt.

Aangezien het stedelijke karakter van Europakwartier zich goed leent voor bedrijvigheid, zal ook de werkfunctie een duidelijke plaats krijgen in dit deelgebied. Ook wat dat betreft is er in Europakwartier sprake van een vergaande mate van functiemenging (zie ook paragraaf 7.5 Functiemenging).

Europakwartier, met circa 3500 woningen, heeft een stedelijk karakter dat wordt ondersteund door de relatief hoge woningdichtheid van gemiddeld 55 à 60 woningen per hectare en de beperkte openbare ruimte.

Door het gebied lopen radiale routes die Homeruskwartier via Cascadepark verbinden met het centrumgebied. De identiteit van de routes wordt ontleend aan de aangrenzende bebouwing. Binnen de bouwblokken liggen omsloten stadstuinen (vergelijk de Amsterdamse keurblokken in de grachtengordel), die veilig en beschut zijn en ook weer ieder hun eigen identiteit hebben in samenhang met de omliggende bebouwing. De maximale bouwhoogte van Europakwartier is 21 meter. Voor 25% van het bebouwingsvlak mag hiervan afgeweken worden en mag een maximale bouwhoogte van 30 meter worden gerealiseerd en voor 5% van het bebouwingsvlak is een hoogte toegestaan tot 90 meter. Deze hogere bouwhoogten zijn toegestaan om enkele hoogteaccenten, bijvoorbeeld op de hoeken, mogelijk te maken.

Columbuskwartier

Columbuskwartier ligt ten westen van Cascadepark en samen met Homeruskwartier en Pampushout ten noorden van de spoorlijn en maakt onderdeel uit van het "raster". Columbuskwartier wordt aan de westzijde begrensd door de Pampusweg, aan de oostzijde door het centrale park Cascadepark, aan de zuidzijde door Europakwartier en aan de noordzijde door Pampushout.

Het gebied, gekenmerkt door duurzaamheid en kindvriendelijkheid, heeft hoofdzakelijk de woonfunctie met ondersteunende wijkfuncties. Columbuskwartier wordt ingericht als woongebied met circa 1000 voornamelijk laagbouwoningen.

In Columbuskwartier is de woningdichtheid gemiddeld 35 woningen per hectare. Deze woningdichtheid komt overeen met het Almeerse gemiddelde. De bouwhoogte is hier overwegend 12 meter. Om enkele hoogteaccenten te kunnen realiseren, mag 5% van de bebouwing tot een maximale hoogte van 45 meter worden gebouwd.

Homeruskwartier

Homeruskwartier wordt begrensd door de noordelijke uitloper van Cascadepark aan de westkant, door de Pampushout aan de noordzijde, de ecologische verbingszone aan de oostzijde en Cascadepark en de spoorweg aan de zuidkant.

Homeruskwartier, gekenmerkt door consumentgericht bouwen met particulier opdrachtgeverschap, is een woongebied dat qua woonmilieu en dichtheid (gemiddeld 35 woningen per hectare) het meest overeenkomt met wat elders in Almere te vinden is. In het gebied is ruimte voor circa 2600 woningen. In het woongebied is het mogelijk een buurtsteunpunt en een binnenstedelijk bedrijventerrein te realiseren.

Uit verricht archeologisch onderzoek blijkt dat binnen dit plandeel een omvangrijke archeologische vindplaats is gelegen. Dit gebied is conform de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie gewaardeerd als "in principe behoudenswaardig" en "van internationaal belang". In overeenstemming met het gemeentelijke beleid is ervoor gekozen de vindplaats in de grond te behouden. De ambitie is dan ook om ter plaatse van de vindplaats een centraal park (de Green) aan te leggen.

In Homeruskwartier wordt voornamelijk laagbouw gerealiseerd met een maximale bouwhoogte van 14 meter. Om enkele hoogteaccenten te kunnen realiseren, mag 15% van het bebouwingsvlak tot een maximale hoogte van 45 meter worden gebouwd.

Pampushout

De Pampushout (500 hectare) is in de jaren '70 aangelegd als cascobos en vormt de noordelijke grens van Almere Poort. Uitgangspunt bij de aanleg van cascobossen is dat delen op termijn een andere bestemming krijgen (transformatieproces). Pampushout wordt gekenmerkt door boswonen. Dit gebied zal in twee afzonderlijke ruimtelijke eenheden worden ontwikkeld. Het noordelijke gedeelte wordt positief bestemd als bos, met uitzondering van een aantal reserves ten behoeve van infrastructurele verbindingen met het toekomstige stadsdeel

Deelgebieden

Almere Pampus, een eventueel te plaatsen warmtecentrale en een landgoed van circa één hectare.

Het zuidelijke gedeelte is bestemd voor wonen in het groen. In totaal zullen in dit gebied 250 woningen worden gerealiseerd. Circa een derde hiervan in de vorm van woontorens gelegen aan de west kant van het gebied, terwijl de overige woningen als laagbouw verspreid in het bos zullen worden gerealiseerd.

Maximaal 20 procent van dit gebied mag bebouwd worden, waarbinnen maximale bouwhoogten van 12 meter, 30 meter (5% van het bebouwingsoppervlak) en 80 meter (3% van het bebouwingsoppervlak) worden toegestaan.

4.3. Werklocaties

In Almere Poort worden verschillende werklocaties ontwikkeld. Deze werklocaties krijgen allen hun eigen karakter. Hogekant zal als bedrijventerrein worden ontwikkeld. Gezien de ligging van Lagekant en Cascadepark Oost tegen Europakwartier zullen deze gebieden een meer gemengd karakter krijgen. Olympia Officepark is een kantoorlocatie en Middenkant biedt ook mogelijkheden voor een woon - werkgebied. Olympiakwartier Oost en het centrum (Olympiakwartier West) vormen in feite ook "werkgebied" maar wordt onder centrum Almere Poort behandeld (zie paragraaf 4.4).

Olympia Officepark

Olympia Officepark ligt in het zuiden van het plangebied en wordt aan de zuidwestkant begrensd door Almere-Strand (Pampusweg), aan de zuidoostkant door de A6 en in het noorden door het Olympiakwartier West en het Olympiakwartier Oost. Olympia Officepark wordt in noord-zuid richting doorsneden door de spoorlijn. Olympia Officepark is goed bereikbaar per openbaar vervoer en per auto. Het gebied ligt in de invloedssfeer van het station. De auto-ontsluiting zal plaatsvinden vanaf het verkeersplein bij de autowegaansluiting Almeerderzand.

Olympia Officepark wordt het zakencentrum van Almere Poort. Het wordt ontwikkeld als een landschappelijk kantorenpark en kan gezien worden als een hoogwaardig regionaal kantorenpark. Op het maaiveld kan een variëteit aan kantoorgebouwen verrijzen. De kantoren worden geïntegreerd ontwikkeld of als kantoorverzamelgebouw voor meerdere bedrijven. In totaal zal tot een maximum van 235.000 m² (BVO) gerealiseerd worden in Olympia Officepark. Vestigingsthema's zijn bijvoorbeeld financiële instellingen, multinationals, business suppliers en dergelijke. In Olympia Officepark kunnen één of twee business facility points gerealiseerd worden, tezamen tot een maximum van 7.500 m². Overigens biedt de regeling voor business faciliteiten ook de mogelijkheid om deze verspreid te realiseren.

De maximale bouwhoogte is 45 meter, maar om ook hogere torens te kunnen realiseren mag voor 40% van de bebouwing worden afgeweken van deze bouwhoogte tot een hoogte van maximaal 90 meter.

Lagekant

In het zuidoosten van het plangebied ligt de werklocatie Lagekant. Het gebied wordt begrensd door het Olympiakwartier Oost, Europakwartier, Cascadepark Oost en de parkachtige zone in de Voortuin. Lagekant ligt in de nabijheid van de A6, de aansluiting Almere Stad - West en de Hogering. Alleen de ecologische verbindingszone Ecozone en de Voortuin liggen tussen het deelgebied en deze wegen. Lagekant wordt aan de zuidzijde begrensd door de Elementendreef, die een verbinding vormt tussen de A6 en de Hogering en de belangrijkste ontsluiting vormt voor het deelgebied. Langs het gebied loopt de hoogspanningsleiding.

Het gebied vormt ruimtelijk en qua karakter van de bebouwing een voortzetting van het aangrenzende Europakwartier en wordt gekenmerkt door hoogwaardig gemengde bedrijvigheid. Hierbij wordt gedacht aan blokvormige verkavelingen waarin bedrijfsgebouwen en parkeervoorzieningen met elkaar worden gecombineerd.

De bebouwingsintensiteit en functiemenging lopen van west naar oost (van station tot Voortuin/Ecozone) af. In de zone binnen de invloedssfeer van het station (circa 45 hectare) en nabij Olympiakwartier en Europakwartier worden voornamelijk hoogwaardige bedrijven gerealiseerd. Een zone met een oppervlakte van circa 5 hectare die het verst van het station verwijderd is, kan benut worden voor gemengde bedrijven. In het resterende gebied met een oppervlakte van circa 25 hectare kunnen op termijn zowel hoogwaardige als gemengde bedrijven worden ondergebracht. In Lagekant zal een business facility point kunnen worden

Deelgebieden

gerealiseerd van maximaal 2.500 m². De maximale bouwhoogte is 21 meter, desgewenst kan 10% opgetrokken worden naar 45 meter.

Als overgang tussen het woongebied Europakwartier en Lagekant vindt er een uitwisseling van functies plaats. Zo worden er in Europakwartier tevens bedrijven gerealiseerd. In Lagekant zullen bedrijven komen van maximaal categorie III van de Staat van Inrichtingen. Hierbij kan gedacht worden aan research & development, showrooms (wonen/woninginrichting, auto, boot), ICT-bedrijven met productie en high end bedrijvigheid. Tevens is aan de rand van deze locatie plaats voor een invulling met een sportvoorziening ter grootte van 5 hectare. Te denken valt dan aan een geheel of gedeeltelijk overdekte tennisbaan.

Middenkant

Middenkant ligt in het oosten van het plangebied, direct ten zuiden van de spoorweg en wordt begrensd door Cascadepark Oost, de Ecozone en de spoorweg. Het gebied wordt doorsneden door busbanen. Het gebied kenmerkt zich als werklocatie waar tevens kan worden gewoond (woon-werk eenheden) als gevarieerde bedrijvigheid met maatschappelijke voorzieningen. De maximale bouwhoogte is 21 meter, desgewenst kan 10% opgetrokken worden naar 45 meter. In Middenkant zullen in combinatie met wonen midden- en kleinbedrijven gerealiseerd kunnen worden met maximaal categorie III van de Staat van Inrichtingen. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om schilders, hoveniers en auto-/botenshowrooms, enz.

Cascadepark Oost

Cascadepark Oost ligt ten oosten van het spoor, tussen Middenkant en Lagekant. Er zal hier een mix van kantoren, bedrijven en een scala aan andere functies, zoals wonen, groen, sport, scholen en recreatie gerealiseerd worden. De maximaal 600 woningen zijn deels uit te wisselen met Middenkant. Het gebied heeft enerzijds een functie als openbaar toegankelijk park (doorzetten Groene Slinger, zie de beschrijving van het centrale Cascadepark), terwijl er anderzijds een substantieel bouwprogramma wordt gerealiseerd. Cascadepark Oost wordt dan ook gekenmerkt als bedrijvigheid in het groen. De stedenbouwkundige opzet bestaat uit gebouwenclusters met gemeenschappelijke (parkeer)voorzieningen, die op geruime afstand van elkaar in een groene setting gerealiseerd worden. De maximale bouwhoogte is 21 meter, desgewenst kan 10% opgetrokken worden naar 60 meter.

In Cascadepark Oost zullen bedrijven met maximaal categorie III van de Staat van Inrichtingen gerealiseerd worden. De thematische invulling is gericht op "creative business", audiovisueel, high-tech en laboratoria.

Hogekant

Tussen de takken van de natte en droge ecologische zone ligt het bedrijventerrein Hogekant met een oppervlakte van 20 hectare. Aan de noordzijde wordt het gebied begrensd door de spoorlijn. Het gebied wordt doorsneden door een busbaan. Hogekant bestaat uit gemengde bedrijvigheid zonder verdere functiemenging met wonen of recreatie. De maximale bouwhoogte loopt op tot 15 meter, desgewenst kan hiervan vrijstelling worden verleend tot 30 meter.

In Hogekant worden bedrijven gerealiseerd met maximaal categorie 3 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten, zoals low-tech bedrijven. Op dit bedrijventerrein kan desgewenst een business facility point worden gerealiseerd.

Het gebied is goed zichtbaar vanaf de A6, maar ook vanaf de Hogering en de spoorlijn. Die zichtbaarheid en de nabijheid van de ecologische zones bepalen het karakter van het gebied. Ten zuiden van de busbaan zal de bebouwing intensiever zijn dan ten noorden hiervan. In dit zuidelijk deel worden naar verhouding meer en kleinere kavels uitgegeven. Van Hogekant is een concreet verkavelings- en inrichtingsplan voorhanden.

4.4. Centrum Almere Poort

Het Olympiakwartier is het centrum van het stadsdeel Almere Poort. Het Olympiakwartier wordt doorsneden door de spoorlijn en bestaat daarom uit twee subgebieden: Oost en West. In Olympiakwartier komt een hoge dichtheid en een grote mate van functiemenging. Een centraal element in dit deelgebied zijn de gebundelde centrumvoorzieningen voor het stadsdeel, die het stadsdeelcentrum vormen.

De deelgebieden hebben een eigen karakter. Olympiakwartier Oost met zijn regionale sport(gerelateerde) voorzieningen en Olympiakwartier West als het stadsdeelcentrum vormen samen met Europakwartier en Olympia Officepark het stedelijke gebied van Almere Poort. Europakwartier en Olympia Officepark zijn hiervoor reeds toegelicht. Om het stedelijke karakter

Deelgebieden

van dit gebied te onderstrepen is de bouwhoogte op maximaal 45 meter gesteld, met de mogelijkheid om de maximale bouwhoogte tot 90 meter op te hogen.

Olympiakwartier Oost

Naast de woonfunctie is er in Olympiakwartier Oost vooral ruimte voor sportgerelateerde regionale voorzieningen zoals het centrum voor top- en breedtesport dat reeds in aanbouw is. Hiernaast wordt met dit plan de vestiging mogelijk gemaakt van een regionale/nationale voorziening, bijvoorbeeld een schaatsbaan en/of skihelling in combinatie met een zwembad. Ook is er ruimte voor een grote onderwijsvoorziening (ROC). Daarnaast komen er in het Olympiakwartier Oost kantoren (circa 125.000 m² b.v.o.), (etage)woningen (circa 650) en sportgerelateerde retail. Uiteraard dienen er de nodige parkeervoorzieningen te worden aangelegd voor bezoekers, bewoners en bij werklocaties. Ook komt hier het busstation met busplein.

Als verbinding tussen Olympiakwartier Oost en Olympiakwartier West komt een centrale openbare zone, de Promenade.

Olympiakwartier West

De stadsdeelverzorgende functies zoals het winkelcentrum komen in Olympiakwartier West. Ook dit deelgebied wordt gekenmerkt door een hoge graad van bebouwingsdichtheid. Functies als winkelen, wonen en kantoren worden gemengd gerealiseerd. Bebouwing mag tot 45 meter hoog worden, waarbij 40% van het bebouwingsvlak mag afwijken tot 60 meter en 5% tot 90 meter. Gezien de centrumfunctie van Olympiakwartier West mag tot 77.000 m² kantoren, 40.000 m² maatschappelijke voorzieningen, 60.000 m² leisure en 10.000 m² horeca gerealiseerd worden.

4.5. Groengebieden

Het openbare groen speelt een essentiële rol in de ruimtelijke structurering van het plangebied. Naast gebruikswaarde heeft het openbare groen ook een ecologische functie en bepaalt (mede) de identiteit van de afzonderlijke woongebieden. Uitgangspunten voor de situering en de geleiding van het groen zijn de bodemgesteldheid, het tot stand brengen van ecologische verbindingen (tussen bestaande groengebieden in de rand van het plangebied) en een evenwichtige verdeling over de kern als geheel.

In Almere Poort zijn vier groengebieden te onderscheiden. Drie hiervan, de Pampushout, het Almere-Strand en de Ecozone zijn bestaande groengebieden die opgenomen worden in de ontwikkeling van Almere Poort. Hierbij zal de Pampushout gedeeltelijk een transformatie ondergaan en ruimte bieden voor wonen in het groen (zie het eerder beschreven gelijknamig woongebied). Daarnaast zal centraal in het plangebied het park Cascadepark en aan de zuidzijde, tussen de hoogspanningsleiding en de Ecozone, de groenzone in de Voortuin aangelegd worden. Aangezien de groenzone in de Voortuin en de Ecozone een aaneengesloten gebied vormen zijn deze gezamenlijk in de paragraaf Ecozone beschreven. Almere-Strand is reeds bij de sport- en leisuregebieden beschreven.

Cascadepark West

Het Cascadepark vormt het centrale groengebied van Almere Poort en staat in verbinding met de Pampushout, de IJmeerdijk en via Cascadepark Oost met de ecologische verbindingzone Ecozone. De ligging van Cascadepark is zo gekozen, dat deze precies ter plekke van de meest zettinggevoelige lob van het plangebied ligt.

Het centrale thema in het ruimtelijke concept is de Groene Slinger, een bomenakker van circa twee kilometer lengte, beplant met voornamelijk Lindebomen. Deze Groene Slinger loopt van de noordzijde van het spoor door naar de zuidzijde. De Groene Slinger zal in de loop der tijd van kleur verschieten: na aanplant overheerst de openheid, na 10 à 20 jaar ontstaat een doorlopend bladerdak waaronder het goed toeven is. Over de gehele lengte van de Groene Slinger zal een hoofdroute worden aangelegd voor wandelaars, skaters en fietsers.

In het deel ten noorden van de spoorlijn wordt Cascadepark West gerealiseerd met daarin 250 woningen en voorzieningen, die passen in een parkachtige setting. In Cascadepark Oost zal een mix van kantoren, bedrijven en een scala aan andere functies, zoals wonen, groen, sport, scholen en recreatie gerealiseerd worden. Het gebied heeft dus enerzijds een functie als openbaar toegankelijk gebied met een parkachtige setting (Groene Slinger), terwijl er anderzijds

Deelgebieden

ook een substantieel programma aangeboden wordt (zie ook bij de werklocaties Cascadepark Oost).

Pampushout

De Pampushout is verreweg het grootste deelgebied van Almere Poort en vormt de noord- en oostrand van het plangebied. Dwars door de Pampushout loopt thans een fietspad, het Van Wagtendonkpad, dat behouden blijft. De hoofdverkeersweg die vanaf de Hogering vrijwel het gehele plangebied ten noorden van de spoorweg ontsluit, de Pampushoutweg, komt aan de zuidzijde van Pampushout te liggen. In het zuidelijk deel van Pampushout worden enkele clusters van woningen gebouwd (zie woongebieden).

Het noordelijke gedeelte wordt positief bestemd als bos, met uitzondering van een aantal reserves ten behoeve van infrastructurele verbindingen met het toekomstige stadsdeel Almere Pampus, een eventueel te plaatsen warmtecentrale en een landgoed van circa één hectare.

Voortuin

Tussen de Elementendreef en de A6 ligt de Voortuin, deels al ingericht als ecologische zone (met name langs de A6), deels bestemd om ingericht te worden als parkachtig gebied (oostelijk deel, langs Lagekant). Het zuidelijke gedeelte van de Voortuin is bestemd voor de vestiging van grootschalige communicatie-uitingen van bedrijven. Ook kunnen in dit gebied voorzieningen, zoals autogerelateerde horeca gelegenheden worden gesitueerd.

De maximale bouwhoogte in de Voortuin is 14 meter. Verder bestaat met een vrijstelling tot een bouwhoogte van 45 meter de mogelijkheid voor een reclamemast.

Ecozone

Ecozone is een ecologische zone die een verbindende schakel vormt tussen de Pampushout en het Kromslootpark. Het gebied ligt langs de A6 en Hogering, ten zuiden van Hoge kant en wordt in noordelijke richting doorgezet met twee aftakkingen. Eén tussen de woongebieden Pampushout en Homeruskwartier door naar de Pampushout (de "natte" Ecozone) en één langs de Hogering tot in het park in het uiterste noordoosten van de Pampushout (de "droge" Ecozone). De Ecozone is onderdeel van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS). Op grotere schaal beschouwd maakt de zone deel uit van de ecologische verbinding tussen de Oostvaardersplassen en het Gooimeer, beide elementen van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Het gebied heeft zoals gezegd deels een droog en deels een nat karakter. De Ecozone krijgt tevens een recreatieve functie (extensief), die past bij de natuurfunctie.

Het noordelijk deel van de Voortuin, in te richten als groengebied, kan mede van betekenis zijn voor de ecologische kwaliteit van de Ecozone.

Deelgebieden & Programma - Almere Poort

Pampushout
250 woningen

1

Columbuskwartier
1.000 woningen
3.000 m² bvo kantoren
30.000 m² bedrijven
15.000 m² maatschappelijke voorzieningen
2.500 m² detailhandel
1.000 m² horeca
3.000 m² leisure

2

Europakwartier
3.500 woningen
35.000 m² bvo kantoren
53.000 m² bedrijven
60.000 m² maatschappelijke voorzieningen
9.200 m² detailhandel
5.000 m² horeca

3

Olympiakwartier
1.200 woningen
202.000 m² bvo kantoren
85.000 m² maatschappelijke voorzieningen
45.000 m² detailhandel
24.000 m² horeca
115.000 m² leisure

4

Almere-Strand
2.600 woningen
120.000 m² bvo kantoren
2.500 m² maatschappelijke voorzieningen
15.700 m² detailhandel
15.000 m² horeca
76.600 m² leisure
5.000 m² business facilities
45.000 m² bedrijven

5

Homeruskwartier
2.600 woningen
10.000 m² bvo kantoren
15.000 m² bedrijven
47.500 m² maatschappelijke voorzieningen
2.800 m² detailhandel
1.000 m² horeca

6

Hogekant
164.000 m² bedrijven
2.500 m² business facilities

7

Middenkant
300 woningen
10.000 m² bvo kantoren
150.000 m² bedrijven
52.000 m² maatschappelijke voorzieningen
2.500 m² business facilities

8

Cascadepark
550 woningen
48.000 m² bvo kantoren
49.200 m² bedrijven
112.000 m² maatschappelijke voorzieningen
2.500 m² business facilities
2.100 m² horeca
17.000 m² leisure

9

Olympia Officepark
235.000 m² bvo kantoren
7.500 m² business facilities
7.200 m² bvo commerciële voorzieningen
2.400 m² leisure

10

Lagekant
30.000 m² bvo kantoren
200.000 m² bedrijven
2.500 m² business facilities
50.000 m² leisure

11



5. Juridische planbeschrijving

In dit hoofdstuk zijn de gedachten die ten grondslag liggen aan de juridische regeling weergegeven en is toegelicht op welke wijze zij uiteindelijk zijn vormgegeven. Het plangebied wordt gekenmerkt door een grote variëteit in functies en verschijningsvorm. Dit bestemmingsplan biedt de juridisch-planologische basis voor het realiseren van de ontwikkelingen in Almere Poort. In het plan zijn de volgende planvormen toegepast; de globale uit te werken bestemming ex artikel 11 Wet op de Ruimtelijke Ordening en de, al of niet globale, eindbestemming gebaseerd op artikel 10 Wet op de Ruimtelijke Ordening.

5.1. Planvorm

Gelet op het feit dat thans voor het merendeel van de gebieden nog geen concrete verkaveling en/of bouwplannen bestaan, is voor die gebieden gekozen voor een globaal plan met een uitwerkingsplicht ex artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Deze planvorm biedt flexibiliteit ten aanzien van de gewenste ontwikkelingen en waarborgt de rechtszekerheid via een goede procesgang. Aan Gedeputeerde Staten zal worden verzocht bij de goedkeuring van het plan toepassing te geven aan artikel 11 lid 8 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Dit betekent dat Gedeputeerde Staten bij het besluit tot goedkeuring van het bestemmingsplan kunnen bepalen dat een uitwerkingsplan niet door hen hoeft te worden goedgekeurd, wanneer tegen het besluit tot uitwerking geen zienswijzen zijn kenbaar gemaakt.

Vooruitlopend op een uitwerkingsplan kunnen al bouwvergunningen worden verleend. Dit kan enerzijds voor een project dat past in toekomstige uitwerking en anderzijds op basis van een ontwerp uitwerkingplan dat ter inzage heeft gelegen. Voor de eerste mogelijkheid geldt dat het begrip 'project' in artikel 1 van de voorschriften niet nader is gedefinieerd. Dit betekent dat bouwwerken, variërend in omvang, als een project worden aangemerkt.

In dit globale bestemmingsplan zijn zowel ruimtelijke voorwaarden als voorwaarden voor het functionele programma voor de ontwikkeling van het plangebied vastgelegd. Zodra een afgerond onderdeel van Almere Poort is gerealiseerd, zal er een op beheer en consolidatie gericht bestemmingsplan worden opgesteld.

Een deel van het gebied kan worden vastgelegd in al of niet globale eindbestemmingen gebaseerd op artikel 10 WRO met een directe bouwtitel, bijvoorbeeld de bestaande wegen, de camping en de dijk langs het IJmeer. Ook primaire woongebieden waarvan de ruimtelijke inzichten zijn uitgekristalliseerd zoals Europakwartier West, Homeruskwartier en Columbuskwartier en het bedrijventerrein Hogekant waarvan de verkaveling gereed is, kennen een dergelijke bestemming.

5.2. Systematiek (uit te werken) bestemmingen

Per gebied zijn in de voorschriften de specifieke uitwerkingsregels in afzonderlijke artikelen vastgelegd, met uitzondering van de regels die voor alle gebieden van toepassing zijn, niet alleen voor de uit te werken bestemmingen, maar ook voor de gebieden met eindbestemmingen. Deze zijn ter wille van de overzichtelijkheid opgenomen in artikel 3. Het betreft het totale aantal toelaatbare woningen, het te realiseren oppervlak open water, de parkeernormen, de externe veiligheid, de afstemming met de Wet geluidhinder en de regeling van aan-huis-gebonden beroepen en kleinschalige beroepsmatige activiteiten en van de archeologische waarden.

De artikelen volgen steeds hetzelfde stramien. De in de artikelen opgenomen tabel geeft een aantal nadere gebruiksvoorschriften. De toegelaten functies zijn erin opgenomen. Daarbij is tevens de geplande omvang van die functies aangegeven, hetzij in aantallen dan wel in oppervlaktematen. Deze programmanormen maken als beleidregels/streefwaarden voor de ontwikkeling van de plandelen deel uit van de beschrijving in hoofdlijnen. Dit betekent voor de uit te werken bestemmingen dat deze normen een leidraad zijn voor de uitwerking. Van deze normen kan tot ten hoogste 15 % worden afgeweken.

Hetzelfde geldt voor de programmanormen in de globale eindbestemmingen Columbuskwartier, Homeruskwartier en Europakwartier West die voor de gemeente het uitgangspunt voor deze

gebieden vormen. Tevens biedt de opgenomen beschrijving naar buiten toe meer duidelijkheid over de gedachte ontwikkeling.

De tabel bevat ook bebouwingsvoorschriften en de toegelaten horeca- dan wel bedrijfsactiviteiten ten behoeve van de milieuzonering. Daarmee bevat de tabel in belangrijke mate de uitwerkingsregels die de ruimtelijke karakteristiek betreffen. Daarnaast zijn al of niet regels opgenomen voor de hoofdinfrastructuur. Voorzover opportuun is ook verwezen naar het samenvallen met de primaire bestemmingen Waterstaatsdoeleinden en de medebestemming Hoogspanningsleiding.

5.3. Functiemenging

In bestemmingsplan Almere Poort staat de functiemenging in brede zin voorop. Menging van functies kan bijdragen aan de levendigheid in de wijk, stimuleert openbaarheid en kan een positieve invloed hebben op sociale samenhang en sociale veiligheid in wijken. Op het schaalniveau van de wijk betekent functiemenging het combineren van functies op blok, straat en zelfs gebouwniveau. Dit heeft consequenties voor de wijze waarop wonen met bedrijvigheid en horeca kan worden gecombineerd. In het bestemmingsplan zijn twee vormen van milieuzonering van bedrijvigheid opgenomen. Ook voor de horecafunctie is in een systeem van zonering voorzien.

Bedrijfsmatige activiteiten

De toelaatbaarheid van bedrijfsmatige activiteiten is op drie manieren geregeld. Het betreft de aan-huis-gebonden beroepen en kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten aan huis. Daarnaast is voorzien in een regeling voor de gebieden waar een hoge mate van functiemenging wordt beoogd met gebruik van de Staat van Inrichtingen. Tenslotte is een regeling opgenomen voor de gebieden waar de nadruk ligt op het uitoefenen van de bedrijfsactiviteiten sec zoals op bedrijventerrein Hoge Kant, waarbij gebruik wordt gemaakt van de Staat van Bedrijfsactiviteiten.

Aan-huis-gebonden beroep en/of een kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten

Binnen de woonfunctie is het uitoefenen van een aan-huis-gebonden beroep en/of een kleinschalige bedrijfsmatige activiteit aan huis direct mogelijk, mits de woonfunctie blijft prevaleren, geen hinder optreedt voor de woonomgeving en er wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Om te garanderen dat de woonfunctie in overwegende mate behouden blijft, mag ten hoogste 50% van het vloeroppervlak van de woning worden benut ten behoeve van een kantoor, praktijk- of bedrijfsruimte.

Bedrijvigheid in woon/werkgebieden

Ten behoeve van de beoogde functiemenging wordt in het plangebied gebruik gemaakt van de Staat van Inrichtingen.

In de uit de werken bestemmingen voor Europakwartier, Columbuskwartier en Homeruskwartier zijn bepalingen opgenomen over het concentreren van functiemenging op bepaalde locaties zoals de plint van Europakwartier. Hier zullen bij uitwerking van de bestemming in het uitwerkingsplan bedrijfsactiviteiten tot ten hoogste II worden toegestaan. In geval van functiemenging wordt gebruikt gemaakt van de zogenaamde "Amsterdamse bedrijvenlijst". Zie voor de keuze van deze lijst ook paragraaf 8.6 en bijlage 1 van deze toelichting.

Op het hoogste niveau van functiemenging worden in gebieden waar bedrijvigheid de boven- toon voert, zoals Middenkant, ook woningen toegestaan. Ondanks het gegeven dat een dergelijk gebied een grote dynamiek kent, moet worden voorkomen dat te milieuhinderlijke bedrijven in te direct nabijheid van het wonen worden gevestigd. Om dit uit te sluiten zijn regels in de uit werken bestemmingen opgenomen. Zo is onder ander bepaald dat direct tegenover woonbebouwing geen categorie III bedrijf mag worden gevestigd. Bij uitwerking van dit globale bestemmingsplan dient hieraan te worden voldaan.

Bedrijventerrein Hogekant

Ten behoeve van de zonering van bedrijven op bedrijventerreinen ten opzichte van de functie wonen wordt gebruikgemaakt van de Staat van Bedrijfsactiviteiten (ontleend aan de genoemde VNG-brochure Bedrijven en milieuzonering). Dit is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar de mate van belasting van het milieu. Deze Staat van bedrijfsactiviteiten met toelichting maken onderdeel uit van de voorschriften. Hoe hoger de milieubelasting van het bedrijf, hoe hoger de milieucategorie zal zijn waaronder het be-

drijf valt. Iedere milieucategorie kan vertaald worden naar een minimale aan te houden richtafstand ten opzichte van met name een woongebied.

In het deelgebied bedrijventerrein Hogekant zijn voor het grootste deel bedrijven toegestaan behorende tot ten hoogste categorie 3.2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten. In de noordrand van het terrein, in de relatieve nabijheid van een gebied bestemd voor een woningbouw, zijn bedrijven behorende tot ten hoogste categorie 3.1 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten toegestaan. Ter plaatse zullen zonder meer andere bedrijven zijn toegestaan voor zover deze behoren tot de categorie 1- en 2 bedrijven.

Zie voor de keuze van deze lijst ook paragraaf 8.6 en bijlage 2 van deze toelichting

Horeca

Ook voor de toelaatbaarheid van horecabedrijven in het plangebied is de aanwezigheid van gevoelige bestemmingen van belang. Ten behoeve van de zonering horecabedrijven ten opzichte van de functie wonen wordt gebruikgemaakt van de Staat van Horeca-activiteiten. Dit is een lijst waarin de meest voorkomende horecabedrijven al naar gelang de te verwachten milieubelasting zijn ingedeeld in categorieën. Afhankelijk van de gevoeligheid van een gebied wordt in het bestemmingsplan aangegeven welke categorieën horecabedrijven ter plaatse algemeen toelaatbaar worden geacht. De problematiek van hinder door horecabedrijven onderscheidt zich als zodanig nauwelijks van de problematiek van hinder veroorzaakt door "gewone" bedrijven. Bij het opstellen van de in de voorschriften opgenomen Staat van Horeca-activiteiten en het daarmee samenhangende toelatingsbeleid is daarom nauw aangesloten bij de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Ook deze Staat maakt onderdeel uit van de voorschriften. Voor een uitgebreidere toelichting wordt verwezen naar bijlage 3 van deze toelichting.

5.4. Diverse bestemmingen en functies

Detailhandel

In de bestemmingsregeling wordt onderscheid gemaakt in vier typen detailhandel. Dit onderscheid is gemaakt om met de detailhandel aan te sluiten bij het specifieke karakter van de deelgebieden. Er wordt onderscheid gemaakt in reguliere detailhandel, functiegebonden detailhandel, productiegebonden detailhandel en detailhandel in volumineuze goederen. Het toegestane oppervlak aan reguliere detailhandel is bij de uit te werken bestemmingen in de tabel opgenomen. Binnen de globale eindbestemming is het toegestane oppervlak opgenomen in de doeleindenomschrijving.

Onder functiegebonden detailhandel wordt detailhandel verstaan die in samenhang met leisure, recreatie of maatschappelijke voorzieningen wordt uitgeoefend, waarbij de detailhandelsfunctie ondergeschikt is aan de genoemde leisure-, recreatie- of maatschappelijke functie. Dit type detailhandel wordt voornamelijk toegestaan in Olympiakwartier Oost en Almere-Strand.

Bij productiegebonden detailhandel gaat het om detailhandel in goederen die ter plaatse worden vervaardigd, gerepareerd en toegepast in het productieproces, waarbij de detailhandelsfunctie ondergeschikt is aan de productiefunctie. Binnen het deelgebied Hogekant mag in het totaal een oppervlak van 2.000 m² worden aangewend voor productiegebonden detailhandel.

Onder detailhandel in volumineuze goederen valt de handel in detailhandel in goederen zoals auto's, keukens, badkamers, boten, motoren, caravans, landbouwwerktuigen en grove bouwmaterialen en daarmee rechtstreeks samenhangende artikelen, zoals accessoires, onderhoudsmiddelen, onderdelen en/of materialen, alsmede tuincentra en grootschalige meubelbedrijven en bouwmarkten. Reguliere detailhandel is in beginsel slechts toegestaan binnen Olympiakwartier West. Binnen de deelgebieden Lagekant en Middenkant is detailhandel in volumineuze goederen uitsluitend toegestaan na verlening van een vrijstelling van burgemeester en wethouders.

Infrastructuur en water

Het netwerk van infrastructuur is deels geregeld in de directe bestemmingen en deels binnen de uit werken bestemmingen.

De bestaande infrastructuur zoals de A6 en de Hogering zijn direct bestemd voor Verkeersdoeleinden. De nieuw aan te leggen hoofdwegenstructuur inclusief de busbaan is binnen de uit te werken bestemmingen en globale eindbestemmingen opgenomen. Hetzelfde geldt voor de snelfietsroute. Binnen een afstand van 150 meter aan weerszijden van de aanduidingen hoofdwegen, wegen en busbanen zoals deze op de kaart zijn aangegeven, dient bij uitwerking een bestemming te worden opgenomen waarbinnen deze infrastructuur kan worden aangelegd.

Juridische planbeschrijving

Binnen de globale bestemmingen zijn de gronden binnen de genoemde afstanden in iedere geval voor de betreffende infrastructuur bestemd.

Met betrekking tot water geldt dat een oppervlak van tenminste 6% van het plangebied, exclusief de bestemming Water (zoals deze op het Gooi- en IJmeer is gelegd) als open water dient te worden geprojecteerd.

Business Facilities

Binnen de werklocaties zijn al dan niet gebundelde servicevoorzieningen (gebundeld Business Facility Points) toegestaan waarbinnen aan werklocaties gerelateerde ondersteunende functies worden toegelaten zoals kantoorruimten, een horecavoorziening behorende tot ten hoogste categorie 2a van de Staat van Horeca-activiteiten, detailhandel, een kinderdagverblijf en vergaderruimten.

Energievoorziening

Binnen het noordoost gelegen bestemmingvlak Bos is de mogelijkheid opgenomen voor een biomassacentrale. Ter plaatse is dan ook een subbestemming opgenomen waarbij een regeling geldt dat de gronden tevens bestemd zijn voor een nutsbedrijf dat behoort tot ten hoogste categorie 3.2 van de staat van bedrijfsactiviteiten. Andere bedrijven, dan nutsbedrijven, zijn niet toegestaan.

Seksinrichtingen

In het plan wordt voor drie deelgebieden de mogelijkheid geboden voor de vestiging van ten hoogste één seksinrichting per deelgebied.

Binnen de bestemmingen Uit te werken Centrum gebied I en II (Olympiakwartier West en Olympiakwartier Oost) is een bepaling opgenomen dat burgemeester en wethouders in het uitwerkingsplan een wijzigingsbevoegdheid opnemen ten behoeve van de mogelijkheid tot vestiging van een seksinrichting. Voor het deelgebied bedrijventerrein Hogekant (B) is een wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van de vestiging van een seksinrichting binnen de globale bestemming opgenomen.

Parkeernorm

Teneinde bij realisatie van de bestemmingen voldoende parkeergelegenheid binnen de woongebieden te waarborgen, dient bij uitwerking van het bestemmingsplan te worden voldaan aan de parkeernormen zoals die zijn opgenomen in artikel 3 lid 6. Bij uitwerking dient op basis van de gestelde normen voldoende ruimte te worden geprojecteerd ten behoeve van parkeervoorzieningen.

6. Beleidskader

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van het ruimtelijk relevante beleid voor de ontwikkeling van Almere Poort. Dit beleidskader vormt de basis voor de ontwikkelingen in het plangebied en vormt de onderbouwing van de beleidskeuzes die zijn gemaakt. In dit hoofdstuk is het beleid onderverdeeld in internationaal en nationaal beleid, provinciaal en regionaal beleid en gemeentelijk beleid.

6.1. Internationaal beleid

Natura 2000

De Speciale beschermingszones van de Habitatrichtlijn vormen samen met de beschermde zones in het kader van de Vogelrichtlijn een netwerk dat als Natura 2000 wordt aangeduid. Dit netwerk ligt over het hele grondgebied van de Europese Unie. Zie paragraaf 8.12 en 8.13 inzake de Vogelrichtlijn en Flora- en Faunawet voor de wijze waarop het gemeentebestuur wil omgaan met dit Europese beleid.

6.2. Nationaal beleid

Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra

In de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (complete versie inclusief VINAC, 1999)¹⁾ wordt aangegeven dat de gemeente Almere in de regio IJmeer/Gooimeer behoort tot een zogenaamd ROM-gebied (Ruimtelijke Ordening en Milieu) waarvoor integrale gebiedsgerichte Plannen van Aanpak worden opgesteld. De rijksoverheid heeft samen met de betrokken provincies en gemeenten als invulling van dit gebiedsgerichte ruimtelijke en milieubeleid een plan van aanpak opgesteld voor Almere. In dit plan van aanpak wordt de voorwaarde gesteld dat de kwaliteit van het leefmilieu verbetert en dat gelegenheid wordt geschapen voor gewenste ruimtelijke ontwikkelingen. De uit de planologische kernbeslissing voortvloeiende opgave "bouw van 30.000 woningen 1995-2005 in Almere Stad, -Buiten en -Haven" wordt in de VINEX verder uitgewerkt. De ontwikkeling van Almere Poort – met een woningbouwopgave van 10.000 woningen – als onderdeel van de gebiedsstudie Almere/Flevoland wordt als eerste actiepoint genoemd en dient voor 2010 te zijn uitgevoerd.

Almere en directe omgeving zijn gelegen in een gebied dat in de VINEX wordt omschreven als een gebied met als hoofdfunctie ontwikkeling van landbouw in een ruimtelijk mozaïekpatroon met andere functies waarbij landbouw de overheersende functie is. Almere wordt in de Vierde Nota derhalve nog niet als een stadsgewest beschouwd, maar ondervindt wel de invloeden van de stadsgewesten Amsterdam en Hilversum (Het Gooi).

Nota Ruimte

In april 2004 heeft het kabinet de Nota Ruimte vastgesteld als kabinetsstandpunt ('deel 3') van de planologische kernbeslissing (PKB) Nationaal Ruimtelijk Beleid. De nota is gebaseerd op de beleidsvoornemens ('PKB-delen 1') van het Tweede Structuurschema Groene Ruimte en de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening (niet vastgesteld) en de daarbij horende analyses. Het ruimtelijke rijksbeleid is zoveel mogelijk ondergebracht in deze ene strategische nota op hoofdlijnen.

Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevrugnende functies op het beperkte oppervlak in Nederland. Meer specifiek gaat het hierbij om:

1. versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland (wegnemen ruimtelijke knelpunten voor economische groei door aanbod van aantrekkelijke vestigingsplekken en aanpak van de verkeerscongestie, met name grote steden en mainports);
2. bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland (stimuleren van meer variatie in het woningaanbod, vooral in de stad zijn meer hoogstedelijke woonmilieus nodig);
3. borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden (zorg voor bestaande natuurlijke, landschappelijke en culturele waarde, ontwikkelen van nieuwe waarden);

¹⁾ Verder VINEX genoemd.

4. borging van de veiligheid (ingrijpende aanpassingen van het watersysteem en -huishouding, sociale veiligheid).

Het Rijk draagt directe zorg voor de nationale ruimtelijke hoofdstructuur (voor weg-, spoor- en watervervoer), stelt een (verplichte) basiskwaliteit voor plannen voor het overige gebied vast, zoals het bundelingsbeleid, het locatiebeleid, een goede balans tussen rode en groen/blauwe functies, milieuwetgeving en veiligheid, de watertoets, functiecombinaties met water, het groen in en om de stad.

Tussen het bouwen in stedelijke gebieden en het bouwen in het landelijk gebied moet een balans gevonden worden, zonder te vervallen in starre beleidskaders. De steden moeten aantrekkelijker worden voor inwoners met midden- en hoge inkomens. Voorkomen moet worden, dat in de steden een te hoog aandeel mensen met lage inkomens ontstaat. Er is vooral vraag naar centrumstedelijke milieus, groenstedelijke milieus en meer ruimte in en om de woning. Planologische bescherming wordt alleen nog voorgeschreven voor natuurgebieden (ecologische hoofdstructuur, Vogel- en Habitatrichtlijngebieden en gebieden die vallen onder de Natuurbeschermingswet).

Het nieuwe locatiebeleid -ter vervanging van het ABC-beleid- kent meerdere doelstellingen:

- Economische ontwikkelingsmogelijkheden: het bieden van voldoende geschikte vestigingsplaatsen voor bedrijvigheid en voorzieningen;
- Bereikbaarheid: het optimaal gebruik van alle vervoersmogelijkheden voor personen en goederen over de weg, het spoor en het water;
- Leefbaarheid: kwaliteit en variatie in vestigingplaatsen voor alle stedelijke activiteiten, functiemenging en kwaliteit van de leefomgeving (veiligheid, emissies en geluid).

Essentieel is het leveren van een bijdrage in het versterken van de vitaliteit van dorpen en steden. Ruimte- en bezoekersintensieve activiteiten passen bij uitstek in goed bereikbare centra. Belangrijk zijn ook gemengde woon- en werkmilieus. Specifieke bedrijfsmilieus zijn er voor bedrijven die door hun aard niet in gemengde omgevingen passen. De lagere overheden zijn verantwoordelijk voor de verdere uitwerking.

Almere vormt integraal onderdeel van het stedelijke netwerk Randstad Holland en van het economisch kerngebied Noordvleugel. Met een snelle openbaarvervoersverbinding van Schiphol en Amsterdam naar Almere en Groningen (de Zuiderzeelijn), ter verbetering van de bereikbaarheid van het noorden en de Noordvleugel van de Randstad, kan Almere een gelijkwaardiger positie ten opzichte van de andere steden binnen de Randstad krijgen. Met deze uitwerking zal het Rijk nog in 2004 starten. Naar verwachting zullen rijk en regio in 2004-2005 een samenwerkingsovereenkomst sluiten over de Zuiderzeelijn. Als voorkeursalternatieven worden de magneetzwefbaan en hogesnelheidslijn, alsmede een IJmeervariant, uitgewerkt. Een Intercity- of Hanzelijn⁺ gelden als terugvalopties.

Verstedelijking, met name groene milieus, moet vooral plaatsvinden in het gebied Haarlemmermeer-Amsterdam-Almere; dit biedt tevens mogelijkheden deze als economisch verder te ontwikkelen.

Vooralsnog kiest het Rijk voor de middenvariant -een groei met 40.000 woningen tot 300.000 inwoners- in plaats van de optie van het mede door het Rijk opgestelde Integraal Ontwikkelingsplan Almere met 400.000 inwoners. Elementen uit het IOP blijven van belang: ambities voor verbetering van de woon-werkbalans, differentiatie in woonmilieus en voorkoming van een achterblijvend voorzieningenniveau. De hiervoor noodzakelijke infrastructuur vergt naar verwachting extra investeringen boven op die voor de autonome ontwikkeling.

Het Rijk start een planstudie naar de bereikbaarheid van Almere in de middenvariant -alsmede naar de consequenties voor een hogere en lagere variant- waarbij de Stroomlijnvariant uit 'De Uitweg', doortrekking van de A6 naar de A9 en een IJmeerverbinding worden meegenomen. Uiterlijk in 2006 zal bekeken worden of de uitgangspunten voor de keuze van de middenvariant nog steeds geldig zijn, alvorens het kabinet de maximale rijksbijdrage vaststelt.

In de Nota Ruimte is om de benodigde versterking van de waterkering te kunnen realiseren opgenomen dat in de periode dat de precieze begrenzing van de daarvoor benodigde ruimte door de provincies in overleg met het rijk wordt vastgelegd in streekplannen, geen uitbreiding van andere bebouwing dan windturbines zijn toegestaan in een zone van 100 meter binnendijs en 175 meter buitendijs (een vrijwaringzone).

Toegesneden beleid vrijwaringzones

In overleg met provincie, Rijkswaterstaat en het waterschap is evenwel afgesproken dat in het plangebied binnendijs voldoende ruimte is voor eventuele maatregelen aan de dijk. De 100 meter zone behoeft daarom niet geheel te worden vrijgehouden van bebouwing. Er kan binnendijs volstaan worden met een vrijwaringzone vanaf de theoretische "binnenteen" van de IJmeerdijk tot de dijkkwelsloot waarbij incidenteel bebouwing binnen de beschermingszone van de dijk in beginsel mogelijk is. Voor dit laatste geldt dat door middel van grondmechanisch onderzoek dient te worden aangetoond dat de stabiliteit van het dijklichaam niet wordt aangetast en de fundering buiten de omhullende van het beoordelingsprofiel valt.

Voor het buitendijkse gebied met name Almeerderstrand geldt dat onder waarborg van het aspect veiligheid voldoende ruimte voor buitendijkse bebouwing aanwezig is en derhalve niet de volledige 175 meter in acht behoeft te worden genomen. In de Nota Ruimte is opgenomen dat Almere de mogelijkheid heeft voor bebouwing net over rand van de primaire waterkering. In verband met de te verwachte zeespiegelstijging dient er wel rekening mee te worden gehouden dat in de verre toekomst het noodzakelijk is dat de dijk wordt verhoogd.

Integrale Visie IJsselmeergebied 2030/ De koers verlegd

Eén van de kernpunten van deze beleidsvisie is dat in het spoor van de Vijfde Nota (thans Nota Ruimte) buitendijs wonen voor Almere tot de mogelijkheden behoort. Almere krijgt de ruimte plannen te ontwikkelen voor een aantrekkelijk waterfront. In de hieronder opgenomen passage van genoemde nota wordt voor Almere met betrekking tot buitendijkse ontwikkelingen het volgende beeld geschetst:

“ In het IJsselmeergebied horen land en water bij elkaar. Landgebonden functies raken vaak letterlijk het water. In toenemende mate is er behoefte om het water vanaf het land te ervaren of om de stad vanaf het water een gezicht te geven. Het Rijk gaat vanwege een aantasting van de kernkwaliteiten horizon, van nature aanwezige rijkdommen en cultuur, buitendijkse verstedelijking in principe tegen. Omdat de ruimtelijke reservering voor de Markerwaard vervalt, ontstaat de behoefte om het ontwerp van de polder aan de Markermeerzijde ruimtelijk (stedenbouwkundig en landschappelijk) af te ronden. Het ruimtelijk afronden van de polder vraagt een integrale benadering. De gemeenten Almere en Lelystad en de provincie Flevoland worden daarom uitgenodigd om voor het gebied tussen beide steden (vanaf de Hollandse Brug tot de Houtribdijk) en de vaargeul Amsterdam-Lelystad in het Markermeer een gezamenlijke uitwerking te maken, binnen de volgende context:

De nieuwe steden in het IJsselmeergebied - Almere en Lelystad -, die nog volop in ontwikkeling zijn, krijgen in deze uitwerking de ruimte om net 'over de rand', binnen de rode contouren¹ een gezicht vanaf het water te creëren ('nieuwe waterfronten'). Deze ruimte mag alleen voor wonen in combinatie met investeringen in natuur en waterrecreatie benut worden en de waterfronten moeten toegevoegde waarde opleveren voor de stedelijke kwaliteit van de binnendijkse kern. In het Gooimeer, waar Almere met Almere-Haven al een bestaand waterfront heeft, is alleen een kwaliteitsverbetering mogelijk, bij voorkeur zonder extra ruimtebeslag in het water. Uiteraard zijn stedelijke ontwikkelingen op de overgang tussen de Oostvaardersplassen en het Markermeer uitgesloten.

In deze buitendijkse gebieden binnen de rode contouren moet een goede balans zijn tussen rood en groen/blauw qua omvang en wat betreft de openbaarheid en toegankelijkheid van de groen/blauwe gebieden.

Naast toetsing aan de bestaande regelgeving, zoals de Vogel- en Habitatrichtlijn, zijn aanvullende criteria specifiek voor een eventuele buitendijkse begrenzing van de rode contouren geformuleerd in de 'Beleidslijn Buitendijkse Ontwikkelingen IJsselmeergebied'.

Globaal zijn deze criteria: (1) in het belang van de waterhuishouding en de veiligheid zijn er voldoende mogelijkheden voor peilverhoging (streefpeilstijging van 0,90 meter) en dijkversterking gebleven en (2) is voldaan aan een minimum niveau van veiligheid tegen overstroming en (3) de ontwikkeling van de (beroeps)scheepvaart ondervindt geen hinder van buitendijs wonen, omdat bij de ontwikkeling van buitendijkse locaties rekening is en wordt gehouden met de risico's van het vervoer van goederen over water (inclusief gevaarlijke stoffen). Tevens dienen buitendijkse (woon)locaties bestand te zijn tegen kruisend ijs.”

¹ Volgens deel 1 van de PKB Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening wordt al het bebouwde gebied in Nederland voorzien van een rode contour. Binnen de rode contouren kunnen de functies wonen en werken zich ontwikkelen. Binnen de rode contour liggen dus de bestaande bebouwde gebieden én de benodigde uitbreidingen op grond van nieuwe planvorming.

Ruimte voor Economische Dynamiek

In de rijksnota Ruimte voor Economische Dynamiek (1997) wordt voor de provincie Flevoland geconstateerd dat ruimtelijk-economisch gezien de groei van het aantal arbeidsplaatsen (met name in Almere) geen gelijke tred houdt met de groeiende bevolking. Versterking van de regionaal-economische structuur is een belangrijke doelstelling die uiting moet krijgen in uit te voeren ontwikkelingsplannen. Naast het stimuleren van economische dynamiek in dit deel van Flevoland wordt in de nota aandacht besteed aan de omvangrijke pendelstromen die plaatsvinden tussen het "oude" en het "nieuwe" land. Uitgangspunt van de notitie is dat een goede balans tussen wonen en werken ontstaat in Almere teneinde automobilititeit naar en van de steden in de Randstad zoveel mogelijk te beperken.

Nationaal Milieubeleidsplan 3 en 4

Het Nationaal Milieubeleidsplan is een belangrijk beleidskader voor milieu dat voor Almere van belang is bij het toepassen van duurzaam gebruik van natuurlijke hulpbronnen bij het bouwen van woningen en bedrijven. Dit is één van de strategieën die ook in het 4^e Nationale Milieubeleidsplan zijn genoemd en moeten worden toegepast in de plannen voor Almere Poort.

Vierde Nota Waterhuishouding

De hoofdlijnen van het nationale beleid op het gebied van de waterhuishouding zijn aangegeven in de in 1998 verschenen Vierde Nota Waterhuishouding. In de Nota wordt het streefbeeld gepresenteerd: een veilig en goed bewoonbaar land met gezonde en duurzame watersystemen. Integraal waterbeheer is de strategische inzet van het waterbeleid. Voor nieuw stedelijk gebied (waartoe Almere Poort wordt gerekend) zijn onder andere de volgende uitgangspunten van belang:

- aansluiting zoeken bij het oorspronkelijke of natuurlijke watersysteem;
- zoveel mogelijk sluiten van de waterbalans;
- aandacht voor het watersysteem als onderdeel van de ecologische, landschappelijke en recreatieve structuur.

Waterbeleid 21^{ste} eeuw

In het Advies van de Commissie Waterbeheer 21^{ste} eeuw (2001) wordt een zogenaamde drie-trapsstrategie (vasthouden, bergen, afvoeren) voor het waterbeheer geïntroduceerd. Deze drie-trapsstrategie is verplicht voor alle overheden. In zijn advies geeft de commissie uitwerking aan de drie trappen. Het vermijden van wateroverlast blijft in de 21^{ste} eeuw een hoofdopdracht voor de waterbeheerder.

Nationaal beleid voor de Archeologische Monumentenzorg (AMZ)

Kern van het nationaal beleid voor de archeologische monumentenzorg is het streven naar het behoud en het beheer van het archeologisch erfgoed in de bodem (in situ). Op gelijke voet staat het streven om het archeologisch erfgoed richtinggevend te laten zijn bij de inrichting van de ruimte. Het gebruik van het archeologisch erfgoed als inspiratiebron voor een ruimtelijke inrichting, kan de identiteit en de belevingswaarde versterken, en draagt daarmee bij aan de kwaliteit van onze leefomgeving.

Dit beleid geldt voor alle cultuurhistorische waarden, dat wil zeggen voor zowel archeologische als voor historisch geografische en historisch bouwkundige waarden (Nota Belvédère:

Ministeries van OC en W, LNV, VROM en V&W. 1999; Cultuurnota 2001-2004: OC en W). Het rijksbeleid is mede gebaseerd op het Verdrag van Malta (1992).

Noordvleugelbrief: Samenhang in Ontwikkeling (augustus 2006)

Met de Noordvleugelbrief: Den Haag, augustus 2006, die voortbouwt op het Structuurdocument Noordvleugel dat in april 2006 verschenen is, bepaalt het kabinet de koers voor het programma Noordvleugel. In de brief neemt het kabinet een aantal besluiten over projecten in de Noordvleugel, waarvan een aantal van wezenlijk voor Almere is.

Met de brief bevestigt het kabinet zowel de groei van Almere tot integraal onderdeel van de Noordvleugel, als de (door)ontwikkeling van de stad op basis van een eigen erkenbare identiteit met volwaardige economische en maatschappelijke voorzieningen. Almere krijgt de opgave om een groei na te streven van 60.000 woningen tussen 2010 en 2030. Dit betekent dat voor de

Beleidskader

westelijke (Pampus) en oostelijke (Hout en Spiegelhout) flanken de planvorming in gang gezet moeten worden.

Deze woningbouwopgave zal in de ogen van het kabinet de scheve woon-werkbalans in de Noordvleugel versterken. Hiertegenover heeft Almere de unieke kans om de economische structuur van de Noordvleugel te versterken en dat is van belang voor de concurrentiepositie van de gehele Noordvleugel. Het Rijk en regio (Provincie Flevoland, Amsterdam en Almere) starten daarom onder andere een marktverkenning naar de toeristisch-recreatieve potentie van het waterfront van Almere.

Naast de economische potenties erkent het kabinet dat het bouwen van 60.000 nieuwe woningen zal leiden tot een schaa sprong in Almere. Een dergelijke ontwikkeling beïnvloedt het voorzieningenniveau van Almere en daarom wordt in de brief een onderzoek in breder verband aangekondigd naar de financiële effecten hiervan. In dit onderzoek zal het uitgangspunt dat Almere dient te ontwikkelen tot een stad met een eigen erkenbare identiteit met volwaardige maatschappelijke voorzieningen leidend zijn.

De verstedelijkingsopgave vereist volgens het kabinet robuuste maatregelen op infrastructureel gebied. Zo reserveert het kabinet 4,5 miljard euro in oplossingen van de capaciteitsproblemen op de Schiphol-Amsterdam-Almere corridor. Hiernaast zal op basis van het Planstudie Pampus, de bredere Planstudie OV Noordvleugel en een nadere uitwerking van de regionale ontwikkelingsopgave IJmeer/Markermeer voor 2010 een principebesluit worden genomen over de aanleg van een eventuele IJmeerverbinding.

Almere is omgeven door gebieden die vallen onder regelgeving aangaande natuur en water. De juridische kaders zijn kenbaar gemaakt in Natura 2000, de Europese Kaderrichtlijn Water en de Nota Ruimte. Beleidsmatig is in regionaal verband, samen met een aantal maatschappelijke organisaties, de Toekomstvisie IJmeer opgesteld. Hierin wordt gesteld dat de voorgenomen toekomstige ontwikkeling van Almere onlosmakelijk is verbonden aan een groen-blauwe schaa sprong. Binnen deze kaders verknoopt het Kabinet zowel de natuurwaarde ontwikkelingen als der verstedelijkingsopgave met flankerend beleid voor de ecologische kwaliteiten van het gebied.

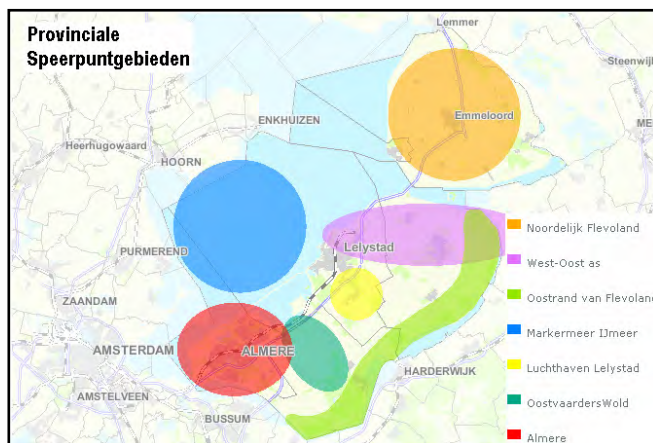
Het kabinet bepaalt ook dat de ontwikkeling van Almere een rijks en regionale verantwoordelijkheid is. Concreet betekent dit dat het rijk en de regio samen met de gemeente Almere de ontwikkeling van de oost- en westzijde nader onderzoeken. Zo zal de plannen voor de westzijde samen worden uitgewerkt in de vorm van een gezamenlijke 'Masterplan Pampus' en de plannen voor de oostzijde in de vorm van 'Ontwikkelingsstrategie Almere Oost'.

Dit plan is een eerste aanzet richting de door het Kabinet verwoorde ambities voor de westzijde van Almere en draagt zo bij aan het behalen van de gestelde doelstellingen verwoord in de Noordvleugelbrief.

6.3. Provinciaal en regionaal beleid

Omgevingsplan Flevoland (2006)

In het Omgevingsplan Flevoland (POP), vastgesteld op 2 november 2006, verwoordt de provincie haar ambities en beleidsdoelstelling voor een actief en resultaat gericht omgevingsbeleid. Het is tevens een streekplan zoals bedoeld in de Wet op Ruimtelijke Ordening. Met dit plan wordt geanticipeerd op de toekomstige rol van de provincie in het kader van de nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening. Daarom is in het plan niet alleen een onderscheid gemaakt tussen visie (deel I) en beleid (deel II), maar daarnaast wordt in de uitvoeringsstrategie van niet meer geleund op de toetsende rol van de provincie. Deze aanpak vraagt om een nieuwe ontwikkelingstrategie waarin de provincie nieuwe rollen wil vervullen, variërend van gebiedsregisseur tot



Beleidskader

gebiedsontwikkelaar. Samenwerking en partnerschap staan centraal in deze aanpak.

Inhoudelijk maakt het omgevingsplan onderscheid tussen een gebiedsgerichte en een sectorale aanpak. Het zwaartepunt van het plan rust in de gebiedsgerichte aanpak, speerpuntgebieden genoemd. Almere is als speerpuntgebied benoemd, waarmee de provincie de uitzonderlijke Almeerse groeiopgave binnen de bestuurlijke context op rijks-, Noordvleugel en provinciaalniveau onderkent. De provincie streeft via een investeringsprogramma een evenwichtige economische en sociale ontwikkeling van Almere en Flevoland na. Dit programma is bedoeld als investeringsimpuls voor het medefinancieren en –faciliteren van de volgende doelstellingen:

- o versterking economische structuur;
- o kwaliteitsslag groen-blauwe structuur van de stad en directe omgeving;
- o versterking algemene voorzieningenstructuur;
- o versterking hoger onderwijs;
- o aanpak specifieke infrastructurele knelpunten (die vallen buiten de reguliere financieringsregelingen).

Deze doelstellingen worden nader uitgewerkt in het stedelijke profiel Almere. Dit profiel biedt de ruimte voor een verdere groei van Almere met tot 70.000 woningen, afhankelijk van de daadwerkelijke ontwikkeling van de infrastructuur, het voorzieningenniveau en de werkgelegenheid. Hierbij is een goede regionale inbedding van Almere van groot belang voor de provincie. Met name de A6-A1-A9 knelpunten, door onder andere een verdubbeling van de A6, word als prioriteit benoemd. Ook het gedeeltelijk viersporig maken van de spoorverbinding Weesp - Almere Oostvaarders en de realisatie van het station Poort worden in het POP geanticipeerd.

Het provinciale beleid moedigt ook een oriëntatie op een ligging aan het IJmeer en Markermeer aan. Deze wateren worden het toekomstige “waterpark” van de Noordvleugel genoemd en binnen deze context wordt een veelzijdig en hoogstedelijk woon- en werkmilieu met aangenaam verblijfsklimaat aan de oevers van het IJmeer voorzien. Het waterpark zelf zal volgens het POP buitendijks gestalte krijgen in de vorm van hoogwaardige maritieme en recreatieve ontwikkelingen. Dit ontwikkelingsbeeld laat veel ruimte voor binnen- en buitendijkse recreatieve functies.

Almere wordt ook een regionale rol als voorzieningen drager toebedeeld. Zo dienen de vestiging van voorzieningen ten behoeve van onderwijs, cultuur en sport in Almere actief nagestreefd te worden.

Tot slot wordt door dit plan de versterking van de economische structuur nagestreefd door projecten als Kennisstad en de businesspark Almere Poort.

Sectoraal geeft de provincie prioriteit aan een aantal EHS-verbindingen dat essentieel is voor de gewenste samenhang in de Ecologische Hoofdstructuur. De verbinding door Almere Poort is onderdeel van de EHS, maar zal door de gemeente worden gerealiseerd aangezien het ook een cruciaal onderdeel van de ecologische visie van Almere is.

Het voorliggende bestemmingsplan is passend binnen het omgevingsbeleid, zoals verwoord in het Provinciaal Omgevingsplan.

Beleid Flevoland Archeologische Monumentenzorg (AMZ)

Het beleid voor de archeologische monumentenzorg van de provincie Flevoland sluit op hoofdlijnen aan op het nationaal beleid voor de AMZ. In haar Nota Archeologiebeleid stelt de provincie dat in rijksbeleid het accent te veel ligt op het behoud. De provincie wil meer aandacht voor archeologie als ruimtelijke kwaliteit en het gebruik ervan als een bouwsteen voor de inrichting van de ruimte. (Nota Archeologiebeleid: Provincie Flevoland, 7 juni 2001).

In de Hoofdlijnennota voor het Omgevingsplan 2006 van de Provincie Flevoland (vastgesteld 22 juni 2005) is vrijwel heel Almere opgenomen als archeologisch attentiegebied. De provincie zet voor attentiegebieden in op juridisch-planologische bescherming van archeologische waarden. Gemeentelijke plannen worden aan het POP getoetst.

Ecologische Basisstructuur (EBS) Zuidelijk Flevoland

Uit de nota Ecologische Basisstructuur (EBS) Zuidelijk Flevoland van 1996 blijkt dat in Almere Poort twee potentiële verbindingzones zijn aangegeven: de inmiddels aangelegde verbin-

Beleidskader

dingszone langs de A6/Hogering tussen het Kromslootpark en het spoor en de verbindingzone langs de IJmeerdijk.

Het doel van beide zones is het overbruggen van het stedelijk gebied van Almere tussen de grote moerasgebieden door middel van het realiseren van een natte, half open verbinding en een bosverbinding. Deze verbinding wordt in het voorliggende bestemmingsplan gerespecteerd.

6.4. Gemeentelijk beleid

Structuurplan Almere 2010

In 25 september 2003 is het Structuurplan Almere 2010 met een doorkijk naar 2030 door de gemeenteraad van Almere vastgesteld.

In het structuurplan wordt aan de hand van negen extra opgaven ingegaan op het ruimtelijke programma op hoofdlijnen tot 2010. De ontwikkeling van het nieuwe stadsdeel Almere Poort is voor groot deel van deze negen aandachtsgebieden van belang. Het betreft hier de volgende zes extra opgaven te weten: de betere benutting van het water, de inhaalslag externe bereikbaarheid, verbetering interne bereikbaarheid, verdere uitbreiding en verdieping van het voorzieningaanbod, meer verscheidenheid in woningen en woonmilieus, een kwalitatieve werkgelegenheidsimpuls en de versterking en behoud van het blauw groene kader.

Om Almere meer te oriënteren op haar kusten wordt voor enkele plekken op de Almeerse kustlijn uitgegaan van waterfrontontwikkelingen (de woonboulevard van Almere Poort in Almere-Strand).

Voor de infrastructuur geldt dat voor 2010 in Almere Poort een sneltreinstation zou dienen te worden geopend. Tevens is de verwachting dat binnen de planperiode van 10 jaar een tweede brug over het IJmeer zal worden gerealiseerd. Dit zal gepaard gaan met een verdubbeling van de A6. Met deze infrastructuuringrepen zal de externe bereikbaarheid verbeterd worden. Ook de interne bereikbaarheid is een aandachtspunt. De gedachte is dan ook om de Hogering ter hoogte van Almere Poort van 2 x 2 naar 2 x 3 rijstroken te verbreden.

De opgave voor Almere is om centrumrandmilieus van de 21e eeuw te ontwikkelen. Dat wil zeggen de ontwikkeling van stedelijke milieus, waarin de Almeerse kwaliteiten (ruimte en groen, kwalitatief goede woningen) gecombineerd worden met de kwaliteiten van de traditionele centrumrandmilieus. Het moeten gebieden worden met programmatische mixen, individuele vrijheden, hoge bebouwingsdichtheden (minimaal 45 woningen per hectare), ruimte voor transformatie en spontane vernieuwing. Tot 2010 worden nieuwe centrumrandmilieus ontwikkeld in Almere Poort: Europakwartier

Zoals al is hoofdstuk 1 van de toelichting is gesteld, is in Almere Poort een breed spectrum aan woonmilieus gedacht. Dit varieert van het hiervoor omschreven nieuwe stedelijke woonmilieu in Europakwartier tot het wonen in het bos met een extensieve woningdichtheid in Pampushout Zuid.

In Almere is met name behoefte aan voorzieningen voor de hele stad. Een deel van deze voorzieningen zal in Almere Poort terechtkomen. De prioriteit is hierbij gelegd op onderwijs-, welzijns-, zorg- en bij de leisurevoorzieningen. Het profiel van Almere als vrijetijdsstad van de noordelijke Randstad kan dan sterker worden aangezet. Vóór 2010 zal in Almere Poort een stadsdeelcentrum ontwikkeld worden. Dit centrum zal zich onderscheiden door de ontwikkeling van een sport- en leisurecentrum.

Conclusie

In het structuurplan wordt Almere Poort gezien als een plan voor een stedelijk woongebied. Er is een flinke inhaalslag benodigd in het aanbod van voorzieningen voor de stad en regio en zowel in Almere Poort als in het Stadscentrum wordt dit bewerkstelligd. Dit gaat zowel om de functies wonen, werken en recreëren. Almere Poort zal uitgroeien tot één van de belangrijkste drie stadsdeelcentra en zal letterlijk als poort van de deltametropool gaan fungeren.

Ontwikkelingsstrategie kantorenmarkt tot 2030

De kantorenmarkt bevindt zich duidelijk in een dal. Het aanbod in stad en regio groeit, de afzet bevindt zich ten opzichte van enkele jaren gelden op een laag niveau. Pas na 2008 wordt een aantrekken van de markt verwacht. Dat noopt tot bijstelling van het kantorenbeleid. Als kansrijke marktniches worden de marktsegmenten "kantoren in het groen", "kantoren

Beleidskader

snelwegmilieu", "kantoorzone" en "binnenwijkse kantorenlocatie" benoemd. Gezien de hoofdconclusie van ontwikkelingsstrategie is besloten het kantorenprogramma voor Almere Poort aanzienlijk naar beneden te stellen. Tevens wordt er naar gestreefd met name kansrijke segmenten als kantoren in Almere Poort aan te bieden.

Structuurplan Almere Poort

De gemeenteraad van Almere heeft het Structuurplan Almere Poort eind 1999 vastgesteld. Dit structuurplan geeft het integrale (beleids)kader weer voor de verdere bestemmingsplanmatige uitwerking van Almere Poort.

De structuur en inrichting zijn op basis van een ruimtelijke visie in beeld gebracht op de structuurplankaart. Het plangebied wordt benut voor een groot aantal functies: wonen, werken, sport en vrije tijd, voorzieningen en verkeer. Op basis van deze elementen wordt een aantal deelgebieden onderscheiden die verschillen in functionele en ruimtelijke karakteristieken.

Het structuurplan voorziet in een station dat samen met de eromheen liggende voorzieningen het centrum vormt van het plangebied. In dit centrumgebied is de functiemenging het grootst.

Ondernemingsplan Almere Poort 2005-2020

Op 2 maart 2006 heeft de gemeenteraad het Ondernemingsplan voor het stadsdeel Almere Poort als richtinggevend kader voor de gebiedsontwikkelingen aangenomen. De primaire aanleiding voor dit document is dat in Almere Poort de gemeente voor het eerst een geheel stadsdeel voor eigen rekening en risico ontwikkelt en realiseert. Vanwege dit laatste is met als beleidsbasis het structuurplan de beleidsvisie voor Almere Poort op hoofdlijnen in het Ondernemingsplan bijgesteld. Tevens is een fasering in het ontwikkelingstraject van het stadsdeel aangebracht.

De primaire beleidsbijstellingen van dit plan zijn in het bestemmingsplan en de daarbij behorende toelichting verwerkt.

Waterstructuurplan

Om inzicht te krijgen in de haalbare mogelijkheden voor een duurzaam waterbeheer in Almere Poort, is het "Waterstructuurplan Almere Poort" opgesteld. In dit rapport zijn de uitgesproken ambities geconcretiseerd en getoetst op haalbaarheid. De ambities, op gebied van waterkwantiteit, waterkwaliteit en de zichtbare afvoer van hemelwater, zijn verwoord in de volgende algemene doelstellingen en uitgangspunten voor de waterhuishouding van Almere Poort.

- Voorkomen van wateroverlast.
- Aansluiten bij (abiotische) potenties.
- Een gezond en veerkrachtig watersysteem.
- Ecologisch gezond watersysteem.
- Zonering en scheiding van water en stoffen (van schoon naar vies).
- Aansluiten bij mogelijkheden voor functiemenging.
- Streven naar recreatief medegebruik van het water in bepaalde gebieden.
- Streven naar diversiteit en dynamiek.
- Geen overdracht van problemen naar de omgeving.
- Natuurlijke ontwatering en afwatering van de gebieden (vrij verval systemen).
- Minimalisatie van vuilemissies.
- Gescheiden gebruik van drinkwater en huishoudwater.
- Beperken van onderhoudskosten.

Deze doelstellingen en uitgangspunten zijn in het Waterstructuurplan verder uitgewerkt naar functionele eisen en maatstaven.

Ecologisch Masterplan (2006)

In februari 2006 is door de gemeenteraad het Ecologisch Masterplan vastgesteld. In april 2005 was al een visie op de natuur in Almere vastgesteld (april 2005). In het Ecologisch Masterplan worden acht uitgangspunten voor de natuur in Almere geformuleerd. Deze hebben betrekking op de ontwikkelingsrichting van de natuur, de ecologische structuur van de stad, hoe om te gaan met rode ontwikkelingen in het groen, maar ook beheer van de natuur en betrokkenheid van bewoners bij de natuur in Almere.

Prognose ruimtebehoefte bedrijven en kantorenterreinen, gemeente Almere

Beleidskader

Om de behoefte aan kantoren en bedrijventerreinen voor de langere termijn te kunnen onderbouwen, heeft de gemeente Almere het onderzoeksbureau STOGO in november 2001 behoefteprognoses laten maken voor bedrijven en kantoren voor de periode 2000 tot 2030.

Door de sterke nadruk op de groei van de dienstensector van de Almeerse economie wordt een gemiddelde opnamecapaciteit van circa 40.000 tot 50.000 m² bvo per jaar realistisch geacht. Voor bedrijventerreinen wordt uitgegaan van circa gemiddeld 25 hectare netto uitgeefbaar terrein. Er zijn wel een aantal voorwaarden, zoals een aanhoudende groei van de wereldeconomie (European Coördination), de waarborg van een goede bereikbaarheid van Almere, voldoende aanbod aan (excellente) werklocaties en een goed functionerende arbeidsmarkt.

Nota "Detailhandel in Almere"

De gemeenteraad heeft in 2004 een nieuwe detailhandelsnota voor de periode tot 2010 vastgesteld. Deze nota Detailhandel in Almere 2010 komt in de plaats van de huidige Nota Detailhandelsbeleid 1995-2000 (1996) en van de Nota Vestigingsbeleid Perifere Detailhandel (1999). Verder is het detailhandelsbeleid, dat is vastgelegd in deelnota's, zoals de Nota Detailhandel bij Tankstations, in de integrale nota Detailhandel in Almere: ruimte en diversiteit in winkelgebieden 2010 opgenomen.

De nota bevat het beleid over de detailhandelsstructuur in Almere, de ontwikkeling van de winkelgebieden en het beleid over het in te zetten instrumentarium. Hierbij ligt de nadruk op een sterk stadshart, sterke stadsdeelcentra en enkele locaties voor perifere en grootschalig-thematische detailhandel. Verder ook ondersteunende voorzieningen met dagelijks aanbod in wijk- en buurtcentra. De trekkracht van de stadsdeelcentra wordt bevorderd door de centra ieder een eigen identiteit en karakter te geven met bijbehorende winkelvoorzieningen.

De nota bevat kort samengevat de volgende uitspraken over Almere Poort.

Grootschalige detailhandel

In de plannen voor het centrum van Almere Poort (Olympiakwartier) zijn de ontwikkelingen onder meer gericht op de realisering van een sport- en leisurecluster (Olympiakwartier), met daaraan gerelateerd *thematisch-grootschalig winkelaanbod*. Daarbij wordt gedacht aan de thema's *sport/bodycare en spell/communicatie/edutainment*.

Stadsdeelcentrum detailhandel

Beleidsuitgangspunten voor het centrum in dit verband zijn:

- Stadsdeelverzorgend voor Almere Poort, gericht op de inwoners en tevens op de werkzame personen.
- Koopcentrum, compleet aanbod op het gebied van dagelijks en frequent benodigde artikelen.
- Tevens mogelijkheden voor groei tot een verblijfscentrum met een sterk sport- en vrijetijdscuster en gerelateerd daaraan thematisch/grootschalig winkelaanbod in sport en vrije tijd.
- Goede bereikbaarheid vanuit de woonwijken in Almere Poort, en voldoende parkeergelegenheid.
- Compleet aanbod voor dagelijkse voorzieningen: één of twee elkaar aanvullende full-service supermarkten en een prijsvriendelijke discountsupermarkt, óf een grootschalige supermarkt en een discountsupermarkt. De grootschalige supermarkt vervult niet alleen een functie voor Almere Poort, maar ook voor het westelijk deel van Almere.
- Verder winkelaanbod met versspecialiteiten, frequent bezocht non-food aanbod, zoals een drogist, en aanvullend aanbod in bijv. de branches bloemen, textiel/schoeisel, optische artikelen, hobby, spel en electro/media; verder service/dienstverlening, zoals een bank, postkantoor en kapsalon, zelfstandige horeca en zorg/welzijn en maatschappelijke voorzieningen.
- Het grote aantal werkzame personen in Almere Poort biedt te zijner tijd mogelijkheden voor aanvullend aanbod, traffic-aanbod en horeca.
- Op termijn (2008-2010) starten van een wekelijkse warenmarkt in het centrum van Almere Poort.

Buurtdetailhandelstructuur

In de plannen voor Almere Poort zijn 2 buurtsteunpunten opgenomen van ieder circa 2.500 m² bvo. Het gaat hierbij om buurtwinkelcentra met een fullservice supermarkt van circa 1.000-1.200 m² vvo en een aantal aanvullende voorzieningen (detailhandel, horeca, verzorgende dienstverlening). Op basis van de huidige gegevens over bestedingen, binding en

Beleidskader

vloerproductiviteit is het draagvlak in Almere Poort bij 25.000 inwoners (en daarnaast bezoekers/toeristen en een groot aantal werkenden) van voldoende omvang voor realisering van 2 buurtwinkelcentra naast het centrum van Almere Poort. Daarbij zullen de buurtsupermarkten voldoende trekkracht moeten kunnen genereren. Door een goede bereikbaarheid, in combinatie met andere voorzieningen en een aantrekkelijke inrichting van de openbare ruimte kan de trekkracht worden versterkt. Daarbij is een goede infrastructuur voor de aanvoer van goederen en laden en lossen aandachtspunt. Vanwege het geplande bouwtempo zal de daadwerkelijke realisering nog enkele jaren duren. Door de snelle ontwikkelingen in de detailhandel is flexibele invulling en fasering van de plannen noodzakelijk.

Almere Waterstad

De gewenste toeristisch recreatieve ontwikkeling is vastgelegd in het toeristisch recreatief beleidsplan "Almere Waterstad" (1996). Doelstelling van het toeristisch recreatief beleid is het stimuleren van toeristisch recreatieve (bedrijfs)vestigingen en gebruiksmogelijkheden in Almere. Deze doelstelling zal verwezenlijkt worden door het doen van voorwaardenscheppende investeringen in de infrastructuur en nutsvoorzieningen om toeristisch recreatieve bedrijvigheid in gang te zetten. Daarnaast zal het gebruik van aanwezige voorzieningen en van het bezoek aan Almere gestimuleerd worden door middel van adequaat beheer van voorzieningen, voorlichting en promotie.

Almere Poort is door haar ligging aan het IJmeer van bijzondere betekenis voor de ontwikkeling van recreatie en toerisme. Een deel van Almere Poort is in het toeristisch recreatief beleidsplan aangemerkt als één van de zes speerpuntgebieden. De ontwikkeling van recreatie en toerisme wordt in deze speerpuntgebieden geconcentreerd en uitdrukkelijk gestimuleerd. In Almere Poort betreft het de ontwikkeling van het centrumgebied met (grootschalige) sport- en leisurevoorzieningen, deelgebied Almere-Strand en de kustzone (stranden, jachthavens).

Archeologiebeleid

De hoofdlijnen van het archeologiebeleid van de gemeente Almere zijn beschreven in De schatkamer van Almere. Beleidsnota Archeologische Monumentenzorg Gemeente Almere 2001-2005 (vastgesteld in september 2001). In deze beleidsnota stelt de gemeente zich tot doel om een representatief deel van het behoudenswaardige archeologisch erfgoed van internationaal belang duurzaam in de bodem (in situ) te behouden. Bij ruimtelijke planvorming streeft de gemeente naar inpassing van archeologische waarden, gecombineerd met planologische bescherming via het bestemmingsplan. Hiermee sluit de gemeente aan op het Ministeries van OC en W, LNV, VROM en V&W. 1999; Cultuurnota 2001-2004: OC en W; Nota Archeologiebeleid: rijks- en provinciaal beleid voor de Archeologische Monumentenzorg (Nota Belvédère: Provincie Flevoland, juni 2001) en op de lopende wijziging van de Monumentenwet 1988.

Archeologisch gezien is Almere in internationaal opzicht een unieke gemeente. Het goed geconserveerde archeologisch erfgoed omvat steentijdvindplaatsen en scheepswrakken uit historische tijden. In de steentijd was het grondgebied van Almere, evenals de rest van de provincie Flevoland, bewoond. Deze bewoning concentreerde zich, voor zover bekend, voornamelijk rondom en op de hogere delen van het oude, Pleistocene dekzandlandschap. Door de latere zeespiegelstijging verdween dit landschap onder water, waarin sinds de Middeleeuwen schepen zijn vergaan. Deze schepen worden nu weer als scheepswrakken in de polder teruggevonden.

Blijvend in beweging

De uitgangspunten voor het te voeren sportbeleid zijn vastgelegd in het beleidsplan sport "Blijvend in beweging" (2001). Hoofddoelstelling van het gemeentelijk sportbeleid is het stimuleren van de deelname aan sport- en bewegingsactiviteiten en het scheppen en bevorderen van mogelijkheden voor het beoefenen van die activiteiten. Hieruit vloeit voort het zorg dragen voor een gevarieerd en kwalitatief goed aanbod van binnen-, buiten- en watersportvoorzieningen verspreid over de stadsdelen en aansluitend op de vraag van de bewoners. Voor Almere Poort betekent dit dat in samenwerking met marktpartijen tijdig ingespeeld moet worden op de behoefte aan sportvoorzieningen voor de bewoners van dit stadsdeel (o.a. voetbal, tennis, sporthallen en -zalen). Een deel van de bevolkingsvolgende sportvoorzieningen van Almere Poort zal niet gerealiseerd worden binnen de (woon)wijken, maar geclusterd worden op een grootschalig complex met verschillende voorzieningen. Dit grootschalige sportcomplex zal een groter verzorgingsgebied hebben dan alleen Almere Poort en heeft een centrale ligging in Almere west.

Beleidskader

Voor het centrumgebied van Almere Poort wordt specifiek de ontwikkeling van grootschalige voorzieningen op het gebied van sport- en leisure genoemd, waar de ontwikkeling van topsportaccommodaties voor onder andere voetbal, basketbal en volleybal onderdeel van is.

Fietsbeleidsplan

Uit de belangrijkste beleidsplannen van het rijk blijkt onder andere dat de fiets, met name in het stedelijke gebied, een goed alternatief voor de auto moet zijn. Dit kan worden gerealiseerd door het aanbieden van korte, veilige en aantrekkelijke fietsroutes en door het onaantrekkelijker maken van het autogebruik. Ook de combinatie van openbaar vervoer en fiets dient extra aandacht te krijgen, zodat het interlokaal openbaar vervoer nog meer een concurrent voor de auto kan worden. Verder is een belangrijk uitgangspunt het bieden van voldoende en diefstal-veilige stallingvoorzieningen.

In het kader van het Startprogramma Duurzaam Veilig zijn de projecten "bromfiets op de rijbaan" en "fietsers van rechts voorrang" voor de Almeerse situatie verder uitgewerkt.

Ten aanzien van het fietsbeleid in Almere (2000) zijn op grond van de analyse van het fietsgebruik de volgende beleidsdoelstellingen onderscheiden:

- integrale aanpak voor het op peil brengen en houden van de fietsvoorzieningen;
- minimaliseren van de verplaatsingsafstand door wonen, werken, winkelen, onderwijs en recreëren zo dicht mogelijk bij elkaar te situëren;
- de reistijdverhouding auto - fiets zo gunstig mogelijk voor de fiets laten zijn (fiets rechtstreeks en auto om);
- kostenverhouding autogebruik - fietsgebruik zo gunstig mogelijk voor de fiets laten zijn (bijvoorbeeld de parkeerkosten);
- verbeteren van de combinatie fiets - openbaar vervoer, waardoor het openbaar vervoer op de langere afstand een beter vervoersalternatief voor de auto wordt;
- kwaliteitsverbetering fietsnetwerk, onder meer door doorstroommassen (de meest intensief bereden routes) te onderscheiden, die een extra kwaliteitsimpuls krijgen;
- kern - kernrelaties verbeteren, door onder meer sociaal veiligere routes te creëren;
- goede diefstalveilige fietsenstallingen bij de winkelcentra, recreatievoorzieningen en knooppunten van openbaar vervoer;
- het imago van het fietsen door communicatie verbeteren.

Ter realisering van het beleid zijn onder meer kwaliteitseisen opgesteld voor het hoofdfietsnetwerk en de doorstroommassen. Het hoofdfietsnetwerk heeft een maaswijdte van 300 x 300 meter. Voor de paden in dit netwerk gelden onder andere asfaltverharding, ongelijkvloers kruisen van dreven, diverse breedtematen, voorrangregelingen, verlichting en dergelijke.

Voor de doorstroommassen (drukste routes uit het hoofdfietsnetwerk) in Almere Poort geldt onder meer ongelijkvloerse kruising van dreven, effectieve breedte van 4.00 m, zo gestrekt mogelijk en verlichting.

Bij ongewijzigd beleid zal het aandeel van de fiets in de vervoerwijze verdeling in 2005 met 10% zijn afgenomen. De ambitie van de gemeente is om dit aandeel van de fiets in de komende jaren minimaal vast te houden. Dit uitgangspunt strookt met het Masterplan Fiets. Door een zo volledig mogelijk pakket van maatregelen en projecten uit te voeren, kan het doel worden bereikt: infrastructurele maatregelen (ontwikkeling en beheer), ruimtelijke ordeningsmaatregelen, integraal verkeersbeleid en promotie vormen tezamen het aanvalsfront.

Parkeerbeleid

De hoofdlijnen van het parkeerbeleid voor Almere zijn vastgelegd in het Parkeerbeleid (1999) en het Collegebesluit voor de parkeernormen per woning (2001). Daarnaast is voor specifieke gebieden ook gebiedsspecifiek beleid ontwikkeld. Voorbeeld, het sport- en leisuregebied in het Olympiakwartier Oost (zie MER Sportpit 2002).

Voor de uitwerking van dit beleid wordt verwezen naar paragraaf 7.6. Infrastructuur.

Nota Prostitutiebeleid Almere

De gemeenteraad heeft in 2000 de Nota Prostitutiebeleid Almere vastgesteld. In deze nota wordt het gemeentelijk beleid ten aanzien van seksinrichtingen, escortbureaus en sekswinkels vastgelegd in beleidsregels. Prostitutie wordt uitgesloten in woonwijken en op hoogwaardige bedrijventerreinen. In centrumgebieden en overige bedrijventerrein worden wel mogelijkheden geboden voor de vestiging van seksinrichtingen en daaraan verwante detailhandel.

Beleidskader

Dit betekent dat in bestemmingsplan Almere Poort door middel van een wijzigingbevoegdheid in het toekomstige centrumgebied van Almere Poort en op het bedrijventerrein Hogekant vestiging van seksinrichtingen en/of daaraan gerelateerde detailhandel kan worden mogelijk gemaakt. Conform het prostitutiebeleid is hierbij uitgangspunt dat in het centrumgebied eerder plaats is voor een meer zichtbaar bedrijf als een seksclub en dat op het bedrijventerrein een bedrijf met minder uitstraling (bijvoorbeeld privé-huis) zou kunnen worden gevestigd. Voor de vestiging op het bedrijventerrein gelden de beleidsregels dat slechts één bedrijf van deze aard mag worden gevestigd, de afstand tot een woning tenminste 50 meter bedraagt en de vestiging geen onevenredige parkeerdruk met zich meebrengt.

6.5. Conclusies beleidskader

De ontwikkeling van het gebied Almere Poort van een agrarisch gebied naar een hoogwaardig stadsdeel met functies wonen, werken, voorzieningen en recreëren is in overeenstemming met het vigerend ruimtelijk beleid van het rijk, de provincie Flevoland en de gemeente Almere. Ook ruimtelijke beleidsstukken (nationaal: de Nota Ruimte, gemeentelijk: Structuurplan Almere 2010 en andere) anticiperen op de ontwikkelingen die in het stadsdeel Almere Poort worden voorgestaan. In dat verband worden de volgende zaken genoemd.

De alzijdige bereikbaarheid van Almere (aanleg IJmeerlijn), een uitbreiding van de wegcapaciteit van de A6, Hollandse Brug en dergelijke en de aanpassing van de capaciteit van de aansluitingen bij Almere Poort (Hogering/A6 en Almeerderzand/A6) zijn van wezenlijk belang wil Almere zijn groeitaak op een goede manier voortzetten en invullen.

Voor Almere Poort is meeliften in die discussie over de lange termijn externe bereikbaarheid essentieel in relatie tot de aan te trekken hoogwaardige werkgelegenheid die een plaats moet krijgen in dit nieuwe stadsdeel. Het gemeentebestuur van Almere is in afwachting van de besluitvorming van het rijk in overleg over het al dan niet aanvaarden van de nieuwe groeitaakstelling en de hieraan verbonden voorwaarden.

De hiervoor genoemde bereikbaarheidsaspecten spelen daarbij een zeer belangrijke rol.

Qua openbaar vervoer en fietsverbindingen steekt Almere menig andere gemeente naar de kroon en zal dat ook blijven doen mits de tot nog toe ontvangen subsidiestromen voor openbaar vervoer beschikbaar blijven.

7. Programma

Het programma voor Almere Poort bestaat uit een groot aantal functies. Naast de functies wonen, kantoren, bedrijven en voorzieningen is er sprake van een aantal specifieke voorzieningen, zoals een NS station, sport- en leisuurevoorzieningen, het benutten van het bestaande strand. De diverse programmaonderdelen van Almere Poort worden in dit hoofdstuk nader toegelicht.

7.1. Wonen

In Almere Poort zullen circa 11.000 woningen gerealiseerd worden. Naar aanleiding van de karakteristieken van de lokale markt, van de regionale markt en algemene tendensen in het woongedrag (leefstijlen en dergelijke), wordt qua prijksklassen, typen en woonmilieus gestreefd naar een zo groot mogelijke variatie. Het stapelingspercentage is circa 30%, bij een verder optimaliseren van het woningprogramma kan dit percentage stijgen. Deze gestapelde woningen worden gedeeltelijk in middelhoogbouw en gedeeltelijk in woontorens gerealiseerd. De verwachting is dat de woningen voor een gedeelte in de lokale markt zullen worden afgezet en dat het overig gedeelte van de woningen nieuwe bewoners naar Almere zal trekken. Circa 80% van deze woningen worden in de reguliere woongebieden gerealiseerd (Europakwartier, Columbuskwartier, Almere-Strand, en Homeruskwartier). De overige 20% worden in combinatie met "werken" en "sport en recreatie" gerealiseerd.

De gemiddelde woningdichtheid is circa 35 à 40 woningen per hectare, variërend van 10 tot 60 woningen per hectare. Circa 5100 woningen behoren tot de categorie "regulier". Deze woningen komen overeen met het in Almere gangbare woonmilieu (10% stapeling en een netto dichtheid van 35 woningen per hectare). Voor het overige is in Almere Poort met name plaats voor niet reguliere woonmilieu en/of woningtypen. Dit zijn bijvoorbeeld woningen in een compact en stedelijk woonmilieu, woningen in combinatiegebouwen en woningen met uitgebreide werkvoorzieningen. Werken-aan-huis is in het algemeen mogelijk, aangezien 50% van de woning als werkruimte kan worden ingericht. Naast bijzondere woningen met uitgebreide werkvoorzieningen zijn praktijk- en atelierwoningen in het programma opgenomen. Grote waarde wordt gehecht aan het stimuleren van het particulier opdrachtgeverschap in Almere. Het betreft dan de uitgifte van gronden aan particulieren en collectieven voor diverse vormen van consument gericht bouwen. Het streven zal zijn dat circa 30% van het wonen in het plangebied in particulier opdrachtgeverschap wordt gerealiseerd.

7.2. Kantoren en bedrijven

Eén van de beleidsuitgangspunten van de gemeente Almere is het stimuleren van de werkgelegenheid in combinatie met een verbreding van de economische structuur van de stad. Om de woon- en de werkfunctie meer met elkaar in evenwicht te brengen, wordt er naar gestreefd een jaarlijkse groei van 5.000 arbeidsplaatsen, waarvan een aanzienlijk deel in de categorie "hoog gekwalificeerd". Een dergelijk werkaanbod vraagt overigens om daarop afgestemde woningen in de hogere segmenten van een hoog kwaliteitsniveau ook qua inrichting van de woon-omgeving.

Sinds de jaren '70 fungeert Almere als overloopgebied voor bedrijven waarvoor elders geen vestigingsmogelijkheden zijn. Het gaat hierbij vooral om bedrijven uit Amsterdam en de Gooi- en Vechtstreek. Almere heeft de laatste jaren steeds meer aantrekkingskracht gekregen voor het bedrijfsleven. De reden hiervoor is niet alleen de beschikbare ruimte, maar ook de gunstige ligging van de stad ten opzichte van Amsterdam, Schiphol, Utrecht en de Gooi- en Vechtstreek. Omdat de plaatselijke beroepsbevolking groeit is het, om een sterke uitgaande pendel te voorkomen, noodzakelijk dat bedrijven mogelijkheden worden geboden om zich in Almere te vestigen of uit te breiden.

Totaal is in Almere Poort 172 hectare gereserveerd voor werkfuncties, waarvan 115 hectare bestemd is voor bedrijfsterreinen, 47 hectare voor kantoren en 10 hectare voor binnenwijkse bedrijvigheid.

Kantoren

In het verleden is de groei van de werkgelegenheid in Almere achtergebleven bij de groei van de bevolking, een logisch gevolg van de nadruk die vooral lag op het realiseren van woonruimte in Almere. Om de onevenwichtige woon - werkbalans recht te trekken heeft de gemeente Al-

Programma

mere, gebaseerd op twee rapporten van de commissie van der Zwan ("Werk maken van economie" en "Groeien in balans"), zich ten doel gesteld om gedurende langere tijd ruim 5.000 arbeidsplaatsen per jaar te realiseren. Een belangrijk deel van deze werkgelegenheid betreft arbeidsplaatsen in kantoren.

De grote kantorenlocaties in Almere Poort zijn Almere-Strand, Olympia Officepark, het Olympiakwartier Oost en Olympiakwartier West (stadsdeelcentrum). Totaal is daarmee circa 557.500 m² bvo kantoren gemoeid.

Behoefteraming kantoren

Onderzoek en adviesbureau STOGO heeft in 2001 becijferd wat de te verwachten groei van de werkgelegenheid in Almere zal zijn in de periode 2000-2030. Daarbij is rekening gehouden met het feit dat in Almere sprake is van een zeker "inhaaleffect": de eerder gemelde achterstand van het aantal arbeidsplaatsen in verhouding tot de omvang van de beroepsbevolking wordt daarbij ingelopen. Uit de statistieken blijkt ook dat deze achterstand momenteel wordt ingelopen. De afgelopen vijf jaar bedroeg de groei van het aantal arbeidsplaatsen in Almere 50% tegen 7% landelijk. De geprognosticeerde groei van de werkgelegenheid is op basis van bovengenoemd effect bijgesteld.

De ruimtebehoefte voor kantoren tot 2030 is in onderstaande tabel weergegeven. In deze tabel is gerekend met twee vloerquotiënten (de beschikbare ruimte per arbeidsplaats), te weten 25 m² en 30 m².

Tabel 2 Ruimtebehoefte kantoren tot 2030 in m² bvo

	Vloerquotiënt 25 m²	Vloerquotiënt 30 m²
2005	142.000	170.500
2010	190.500	228.500
2020	494.500	593.500
2030	530.000	636.500
totaal	1.357.000	1.629.000

Bron: Stogo onderzoek en advies, 2001

Afhankelijk van de gekozen vloerquotiënt komt de totale behoefte aan kantoorruimte uit op een oppervlakte tussen de 1.357.000 en 1.629.000 m² bvo in 2030. Het betreft hier de totale behoefte voor Almere. Aangezien de ruimtebehoefte sterk kan verschillen per locatie(type) is een verdere uitsplitsing gemaakt naar type kantoorterrein en het mobiliteitsprofiel (volgens het ABC-locatiebeleid). In onderstaande tabel zijn de relevante gegevens van deze uitsplitsing weergegeven.

Tabel 3 Ruimtebehoefte per locatietype in m² bvo

	Centraal kantoorterrein		A-locatie	
	25 m²	30 m²	25 m²	30 m²
2005	33.000	40.000	90.500	108.500
2010	45.000	54.000	122.000	146.000
2020	118.500	142.500	316.500	380.000
2030	128.500	154.000	339.000	407.000
totaal	325.000	390.500	868.000	1.041.500

Bron: Stogo onderzoek en advies, 2001

Uit bovenstaande tabel blijkt dat een belangrijk deel van de toekomstige vraag naar kantoorruimte zich richt op het centrumgebied van de stad. Het centrum van Almere is formeel geen A-locatie omdat daarvoor op Almere CS NS-lijnen moeten stoppen in minimaal vier verschillende richtingen. De bereikbaarheid met het openbaar vervoer is echter wel beter dan de minimale eisen voor een B-Locatie.

In vergelijking met de woningmarkt is de kantorenmarkt wat minder stabiel. Naast een conjuncturele component gaat het in Almere ook om een kantorenmarkt die nog relatief onderontwikkeld is. De afzet van kantoorruimte kan daarom van jaar tot jaar nogal variëren. Het aanhouden van een ijzeren voorraad is daarom gebruikelijk. In een markt waarin soms één enkele onderneming of instelling goed is voor een hele jaarafzet of meer geldt dat des te sterker. Om dergelijke belangrijke "incidenten" slagvaardig te kunnen faciliteren dient er voldoende ruimte in bestemmingsplannen te zijn opgenomen. In een competitieve markt is een lange proceduretijd funest.

Kantorenmarkt in regionaal perspectief

De markt voor kantoren is begrensd. Mede gelet op de regionale afstemming die wordt bepleit in deel drie van de Nota Ruimte is het daarom gewenst het programma voor Almere Poort te bezien in relatie met de regio: Almere Zakencentrum, Amsterdam en ook Lelystad.

De relatie tussen Olympia Officepark en Zakencentrum

Binnen Almere vormen het Olympia Officepark (Almere Poort) en Zakencentrum (Stadscentrum) verschillende vestigingsmilieus die in de tijd gezien een andere fasering kennen. Zakencentrum is meer een station - binnenstad locatie. Olympia Officepark is een station - snelweg locatie. Beide locaties zijn nog volop in een ontwikkelingsfase, waarbij het Stadscentrum voorop loopt in de tijd. Zo zijn er concrete plannen voor een toren van 30.000 m² bvo met een bouwhoogte van 85 meter. Het kantoorprogramma in het Zakencentrum kan daarom niet los worden gezien van (beoogde) ontwikkelingen elders in Almere en in de regio. Het Zakencentrum met in totaal circa 200.000 m² vloeroppervlak, waarvan 100.000 m² in het plangebied, leent zich vooral voor de vestiging van internationale en nationale zakelijke dienstverlening en landelijk opererende non-profit instellingen, waarbij met betrekking tot de bereikbaarheid het accent zwaar op het openbaar vervoer ligt. De aanwezigheid van voorzieningen is eveneens van belang. De locatie wordt gekenmerkt door een zeer hoge bebouwingsintensiteit en een hoge architectonische kwaliteit, passend bij een (groot)stedelijk centrummilieu. Het plangebied is/wordt al voor 50% gerealiseerd (onder andere het Alnovum met de opleiding Information Engineering). Het resterende deel à 100.000 m² (waarin ook het geplande WTC) zal zo spoedig mogelijk ontwikkeld worden.

Almere Poort (Olympia Officepark) is goed bereikbaar met het openbaar vervoer, maar ligt tevens dicht bij de snelweg. Deze locatie - te betitelen als een stadsrandlocatie - is meer geschikt voor internationale en nationale zakelijke dienstverlening waarvoor een representatieve omgeving en herkenbaarheid van belang zijn. Een belangrijke deelmarkt vormen de backoffices van grote(re) instellingen en bedrijven die in de noordelijke Randstad steeds meer worden geconfronteerd met congestie en ruimtegebrek. Ook bedrijven met veel ambulant personeel opteren voor een dergelijke locatie.

Almere Poort krijgt een directe capaciteit van ruim 500.000 m² vloeroppervlak.

Almere Centrum (Zakencentrum) en Almere Poort (Olympia Officepark) zijn twee verschillende locaties die wel voor een deel dezelfde "doelgroep" (kunnen) hebben. Belangrijk verschil is het WTC-concept (in Zakencentrum): dit richt zich met name op de wat kleinere bedrijven die behoefte hebben aan een omvangrijk servicepakket dat door de WTC-organisatie wordt geboden. Om in Almere een evenwichtige opbouw van werkgelegenheid en economische structuur te krijgen is ontwikkeling van beide locaties noodzakelijk. Een verscheidenheid aan locaties draagt tevens bij aan de uitstraling van Almere als serieuze vestigingsplaats voor kantoren.

De relatie met de omgeving

De vestigingsmilieus van (de) Amsterdam(se regio) en Almere bedienen in principe verschillende marktsegmenten, waarbij Amsterdam vooral een gewenst milieu is voor de grote (inter)nationale hoofdkantoren waarbij de directe nabijheid van Schiphol en het financieel-economische cluster Amsterdam van belang is. Enige overlap tussen Almere en Amsterdam is niet te vermijden, maar hoeft ook niet direct negatief beoordeeld te worden. De Almeerse kantoormarkt bestaat vooral uit een overloop vanuit de Noordvleugel van de Randstad en de lokale component (uitbreiding ter plaatse en doorgroei elders in Almere). Dit is in overeenstemming met het gestelde in deel drie van de Vijfde Nota.

Bedrijvigheid

In het plangebied wordt 115 hectare bestemd voor bedrijfsterreinen. Deze oppervlakte zal verdeeld worden over vier werklocaties: Hogekant, Middenkant, Cascadepark Oost en Lagekant. In twee van deze werklocaties, namelijk Middenkant en Cascadepark Oost, zijn combinatie van wonen en werken mogelijk. In het programma wordt sterk ingezet op hoogwaardige, technologische bedrijvigheid, daarnaast zullen er gemengde bedrijven worden gerealiseerd. Het verschil tussen hoogwaardige en gemengde bedrijvigheid komt met name tot uitdrukking in de kantoorhoudendheid, die bij hoogwaardige bedrijven groter is. De maximale milieucategorie is III van de Staat van Inrichtingen.

Het is de bedoeling dat elke werklocatie een ander thema krijgt. Zo zal in Lagekant bij voorkeur met name high-tech bedrijvigheid gerealiseerd worden zoals R & D (research & development),

Programma

showrooms en ICT-bedrijven. In Lagekant wordt gestreefd naar een intensief grondgebruik met verticale en horizontale menging. Cascadepark Oost wordt een gebied met relatief veel groen (doorzetten Groene Slinger vanuit het centrale park Cascadepark), voorzieningen, wonen en werken en richt zich op bedrijven uit de creatieve sector bijvoorbeeld audiovisueel, reclame- en ontwerpbureaus. In Middenkant zal menging plaatsvinden van wonen en kleinschalig werken. De doelgroep is hier het midden- en kleinbedrijf (schildersbedrijven, hoveniers, showrooms en dergelijke). Hogekant wordt ontwikkeld als gemengd bedrijventerrein, waarbij de doelgroep meer bestaat uit "low-tech"-bedrijven (kantoor met bedrijfshal).

Wonen in een gemengde bedrijfsomgeving

In Almere Poort wordt in het algemeen een hoge mate van menging en combinatie van functies nagestreefd. Dit uit zich onder andere in het toestaan van woningen op de werklocaties Almere-Strand, Lagekant, Cascadepark Oost en Middenkant. Zie voor functiemenging in Almere Poort in zijn algemeenheid paragraaf 7.5. Functiemenging.

Binnenwijkse bedrijventerreinen

Naast de realisatie van de vier (grotere) bedrijventerreinen wordt verspreid over het plangebied een drietal kleine binnenwijkse bedrijventerreinen gerealiseerd met een totale bruto oppervlakte van 20 hectare. Het terreinoppervlak dient tussen de 5 à 10 hectare bruto te zijn, waarvan 60 à 70% uitgeefbaar is. Op dit laatste zijn uitzonderingen mogelijk. Parkeren moet op eigen terrein plaatsvinden en er moet rekening gehouden worden met laden en lossen. De binnenwijkse bedrijventerreinen zijn bedoeld voor kleinschalige economische activiteiten in de industriële, ambachtelijke, dienstverlenende en handelssector met een zeer lichte bedrijfsvoering (maximaal milieucategorie 2). De gemiddelde kavelgrootte is 1.200 m². Naast vestiging van kleinschalige bedrijfspanden zijn woonwkeenheden mogelijk. Detailhandel en horeca zijn niet toegestaan, tenzij het om ondergeschikte detailhandel van op productie gerichte bedrijven gaat. Europakwartier vormt wat dit betreft een uitzondering. Het is hier, gezien het stedelijke karakter, gewenst zoveel mogelijk functiemenging mogelijk te maken. Daarvoor is het concept van de 'plint' ontwikkeld waarbij op de begane grond langs een aantal hoofdroutes, waaronder de Europalaan, bouwkundige condities worden gecreëerd om bedrijfjes, horeca, winkels, e.d. te vestigen.

Tot slot is het beleid van Almere erop gericht om per 50 woningen een zelfstandige bedrijfsruimte voor gemengde doeleinden te realiseren. Deze bedrijfsruimtes kunnen verspreid over de woongebieden gerealiseerd worden en komen voort uit de doelstelling om werkgelegenheid in woongebieden te stimuleren. Hierdoor kunnen de woonbuurten verlevendigd worden, wordt er een broedplaatsmilieu gecreëerd voor jonge bedrijven en kan buurtgebonden bedrijvigheid worden aangetrokken. In Europakwartier wordt ernaar gestreefd om deze bedrijvigheid zoveel mogelijk op de begane grond onder te brengen in een zone met allerlei voorzieningen en bedrijfjes (de plint).

Parkmanagement

Parkmanagement kan gedefinieerd worden als het proactief, geïntegreerd en kwaliteitsgericht beheer van bedrijfsterreinen en grote kantorenlocaties in een samenwerkingsvorm. Het parkmanagement is een serviceconcept dat is gericht op het optimaal functioneren van een bedrijventerrein en het ondersteunen van de daar gevestigde bedrijven. Naast beheer en dagelijks onderhoud worden, door bundeling van inkoopvolume, voorzieningen en diensten voor een concurrerend bedrag en met borging van kwaliteit aangeboden. De voor de werklocaties voorgestelde intensieve bebouwing en functiemenging bieden uitstekende kansen, voor een deel zelfs noodzaak, voor de ontwikkeling van parkmanagement. Voorwaarde is dat de bedrijven participeren in het parkmanagement en daar een financiële bijdrage aan gaan leveren. De gemeente zal zich met name in de opstartfase faciliterend en ondersteunend manifesteren.

In ieder geval dient het parkmanagement het volgende basispakket te omvatten:

- organisatie van onderhoud in het openbaar gebied;
- organisatie van onderhoud op de terreinen van bedrijven;
- beveiliging.

Daarnaast is er sprake van een optioneel pluspakket, dat de volgende (niet limitatieve) elementen kan gaan bevatten:

- integrale afvalinzameling;
- overige milieudiensten;
- vervoersmanagement;

Programma

- postverzorging en koeriersdiensten;
- kinderopvang;
- gemeenschappelijke inkoop van energie en dergelijke.

Het parkmanagement dient in een iteratief proces parallel aan de stedenbouwkundige uitwerking ontwikkeld te worden. De rol van de gemeente is randvoorwaardenstellend en scheppend. De uitvoering is uiteraard in belangrijke mate een aangelegenheid van de betrokken bedrijven.

Business facilities of business facility point

- Naast parkmanagement als serviceconcept is er ook sprake van de mogelijkheid in een aantal werkgebieden van zogenaamde business facilities. Het gaat hier om bedrijfsondersteunde voorzieningen die verspreid of geconcentreerd kunnen worden gerealiseerd. In geconcentreerde vorm kunnen Business facility points worden ingericht waar plaats is voor een kleine winkel of super (maximaal 350 m² bvo), kleinschalige horeca (maximaal 375 m² bvo) en overige voorzieningen, bijvoorbeeld kinderopvang, fitnesscentrum, kapper, stomerij, postagentschap en dergelijke. Het gaat daarbij hoofdzakelijk om dagwinkels ter verzorging van de bedrijven en de op die werklocatie werkzame personen. Kortom voorzieningen die de combinatie werk/zorg voor de huishouding vergemakkelijken.
- Business facilities zijn voorzien in Almere-Strand, Olympia Officepark, Lagekant en desgewenst Hogekant.

7.3. Voorzieningen

In Almere Poort zullen circa 65 hectare aan voorzieningen gerealiseerd worden, bestaande uit detailhandel, onderwijs, zorg, welzijn, cultuur, openbare veiligheid, openbaar groen en sport en niet-openbaar groen. Deze oppervlakte kan onderverdeeld worden in 30 hectare bevolkingsvolgende voorzieningen (ten behoeve van de toekomstige bevolking van Almere Poort), 30 hectare bovenwijkse groenvoorzieningen en 5 hectare centrumvoorzieningen. Hieronder wordt ingegaan op de diverse voorzieningen.

Detailhandel

- In het programma voor detailhandel is rekening gehouden met de actuele trends in de detailhandelssector, zoals:
- schaalvergroting, met name in de voedings- en genotsmiddelenbranche;
- toename van de mobiliteit waardoor de keuzevrijheid over de plek waar de consument gaat winkelen groter is geworden; en
- het toenemende vrijetijdskarakter van winkelen.

De mogelijkheden om detailhandelvoorzieningen te spreiden is hierdoor geringer geworden. In Almere Poort wordt daarom voorrang gegeven aan een krachtig winkelcentrum in Olympiakwartier West met de gehele kern als verzorgingsgebied. Bij detailhandelsvoorzieningen kan gedacht worden aan de reguliere voedings- en genotsmiddelen en dagelijkse verzorging, niet-dagelijkse artikelen, thematische detailhandel en horeca en zakelijke dienstverlening. In Olympiakwartier West gaan de gedachten uit naar minimaal het volgende basisprogramma:

- 27.000 m² thematische detailhandel;
- 15.000 m² detailhandel;
- 3.000 m² horeca en een hotel en dergelijke.

Dit hoofdwinkelcentrum vormt de basis voor een meer algemeen stedelijk centrum in Almere Poort. Naast het hoofdwinkelcentrum is er ruimte voor twee buurtsteunpunten van in het totaal circa 2.500 m² bvo inclusief horeca in Almere Poort Noord (Homeruskwartier en Pampushout) en Columbuskwartier. Daarnaast biedt de plint in Europakwartier ruimte voor vestiging van detailhandel (maximaal 3.500 m² bvo).

In paragraaf 7.4 wordt specifiek ingegaan op thematische detailhandel behorende bij het sport- en leisurecomplex.

Perifere detailhandel

Programma

In de nabijheid van de jachthaven kan gedacht worden aan detailhandel in boten. In de werkgebieden dient detailhandel, anders dan ondergeschikte detailhandel in ter plaatse geproduceerde goederen, te worden tegengegaan. Perifere detailhandel in volumineuze goederen (bij voorkeur te beperken tot de branches auto en boten) is daarnaast mogelijk op Lagekant, Middenkant en Hogekant.

Onderwijs

Vooraf in het basisonderwijs zijn onlangs een aantal vernieuwingen doorgevoerd, zoals verkleining van de groepsgrootte, invoering van de brede school en de kwaliteitsimpuls onderwijs. Het aantal in Almere Poort benodigde scholen voor primair onderwijs is berekend op basis van circa 25.000 inwoners en een bepaalde capaciteit per school. Naast het reguliere basisonderwijs zullen, gekoppeld aan het aantal inwoners, tevens een aantal scholen voor speciaal basisonderwijs in Almere Poort gerealiseerd worden. Bij deze voorzieningen horen tevens gymnastieklokalen en/of sportzalen.

De scholen voor basisonderwijs zullen verspreid over het woongebied gerealiseerd worden, waarbij de realisatie van de zogenaamde brede scholen uitgangspunt is. In de brede school worden maatschappelijke voorzieningen (zoals een bibliotheek, buitenschoolse opvang, kinderopvang, sport, kunstzinnige vorming, etc.), wonen en/of bedrijvigheid gekoppeld aan een school voor basisonderwijs. Deze koppeling bevordert de toegankelijkheid van de voorzieningen, draagt bij aan de sociale samenhang in een buurt en maakt een efficiënt en flexibel gebruik van ruimte mogelijk.

In verband met pieken in het leerlingenaantal is voor Almere Poort rekening gehouden met tijdelijke huisvesting voor het basisonderwijs. Uitgangspunt is dat deze piek opgevangen wordt in permanente gebouwen die als deze (niet) meer nodig zijn voor onderwijsgebruik ingezet kunnen worden voor andere doeleinden.

Naast de bovengenoemde voorzieningen voor het basisonderwijs zijn in het centrum van Almere Poort (Olympiakwartier West), Europakwartier en Cascadepark Oost meerdere locaties gereserveerd voor (een clustering van) voortgezet onderwijs. Tevens is in het plangebied ruimte voor een vestiging van een school voor middelbaar en hoger beroepsonderwijs of een aan sport gerelateerd opleidingsinstituut.

Zorg, welzijn en cultuur

Op het gebied van zorg zijn er twee trends te onderscheiden, namelijk groei en verschuiving van intramurale naar extramurale zorg. Door de toenemende vergrijzing zal de behoefte aan zorgvoorzieningen in de toekomst toenemen. Almere Poort zal in de beginfase waarschijnlijk uit een relatief jonge bevolking bestaan, maar met het oog op de toekomst zal er ook hier geanticipeerd moeten worden op een toenemende behoefte aan zorg. Uit de verschuiving van intramurale naar extramurale zorg volgt dat er meer behoefte zal ontstaan aan thuiszorg en wijkverpleging, waardoor hulpbehoevenden langer thuis kunnen blijven wonen. Er wordt rekening gehouden met de volgende voorzieningen:

- gezondheidscentra;
- woon/zorgvoorzieningen voor ouderen, gehandicapten en mensen die psychiatrische hulp behoeven;
- particuliere zorgvoorzieningen (zoals fysiotherapeut en uitvaartcentrum);
- klinieken.

Door de toenemende arbeidsparticipatie zijn voorzieningen voor kinderopvang noodzakelijk geworden. Verspreid over de wijken zullen diverse opvangmogelijkheden voor kinderen gerealiseerd worden, zoals kinderdagverblijven, peuterspeelzalen, buitenschoolse opvang. Deze voorzieningen zullen zoveel mogelijk geclusterd in de wijk gerealiseerd worden, bij voorkeur gekoppeld aan een school voor basisonderwijs.

Op het gebied van sociaal-culturele voorzieningen zullen op wijkniveau buurthuizen, jongeren-centra, centra voor kunstzinnige vorming, een pop- en theaterzaal, galeries, een bibliotheek en kerken gerealiseerd kunnen worden. Clustering van deze voorzieningen met andere maatschappelijke voorzieningen verdient de voorkeur.

Openbare veiligheid

Het college heeft in 1998 besloten dat alle nieuw te bouwen gebieden dienen te voldoen aan het Politiekeurmerk. Dit is een inrichtingsnorm voor het openbaar gebied en een norm voor onder andere inbraakwerendheid van gebouwen. Het streven is erop gericht in Almere Poort alle gebouwen en de inrichting van de openbare ruimte te toetsen aan het keurmerk.

Sport en niet-openbaar groen

Sport- en leisurevoorzieningen die fungeren op stedelijk niveau worden in principe geconcentreerd in het Olympiakwartier Oost en Almere-Strand. Gymnastieklokalen, sportzalen en sporthallen worden gekoppeld aan onderwijsvoorzieningen. Deze sport en/of gymnastieklokalen kunnen buiten de schooltijden ook door derden gebruikt worden. De zwem-, racket- en fitnessactiviteiten vallen onder de sport- en leisurevoorzieningen. Deze zullen later in dit hoofdstuk onder de specifieke voorzieningen beschreven worden. Bij deze sport- en leisurevoorzieningen hoort ook een deel van de outdoorvoorzieningen. Naast het sport- en leisurecomplex zullen een aantal bevolkingsvolgende voorzieningen in (de directe nabijheid van) Almere Poort gerealiseerd worden. In Cascadepark Oost kan bijvoorbeeld een tennisvoorziening worden gerealiseerd. Een voetbalcomplex zal, in tegenstelling tot het structuurplan, elders in Almere West (Almere Poort/Pampus) gerealiseerd worden.

Voorts is ruimte gereserveerd voor een aantal openluchtvoorzieningen zoals een speeltuin, kinderberouwerij, jeugdland en scouting, alsmede volkstuinten.

Openbaar groen

Het openbaar groen is één van de elementen van de hoofdstructuur en speelt een essentiële rol in de ruimtelijke structurering van het plangebied. Naast gebruikswaarde heeft openbaar groen ook vaak een ecologische functie en bepaalt het mede de identiteit van de afzonderlijke woongebieden. Bovendien is het openbaar groen van belang voor de duurzaamheid en sociale samenhang van Almere Poort en als vestigingsplaats voor voorzieningen. Onder openbaar groen valt alleen het bovenwijks groen (circa 30 hectare, wat overeenkomt met circa 12.00 m² per inwoner). Het bovenwijks groen ligt in principe binnen een afstand van 500 meter tot de woningen.

Het groen op wijk-, buurt- en blokniveau valt binnen de oppervlakte voor wonen. Het groen op wijk-, buurt- en blokniveau (circa 37 hectare en 12 m² per inwoner) geeft identiteit aan de verschillende woongebieden en dient ter begeleiding van langzaam verkeersroutes. Het bovenwijkse groen voorziet in een behoefte op wijkniveau terwijl met name het groen op buurtniveau directe gebruikswaarde heeft.

Benzinestations

In het plangebied Almere Poort wordt voornamelijk uitgegaan van de realisatie van drie benzinestations. Mogelijk geschikte locaties hiervoor zijn: langs de zuidzijde van de Elementendreef (nabij Olympia Officepark), aan de westzijde van de Pampusweg (nabij Olympiakwartier West), langs de westzijde van de Hogering en op het bedrijventerrein van Columbuskwartier (geen LPG).

7.4. Specifieke voorzieningen

Eén van de beleidsspeerpunten van de gemeente Almere is versterking van het toeristisch-recreatieve imago. De ligging van Almere Poort aan het IJmeer en de aanwezigheid van recreatievoorzieningen met een regionale betekenis zijn aanleiding om Almere Poort, in het verlengde van dit beleid, ook in toeristisch-recreatieve zin te profileren. Daarom komen er naast de hierboven beschreven functies een aantal bijzondere functies in het plangebied. Het gaat hierbij met name om recreatieve voorzieningen die ook op een grotere schaal dan Almere Poort van belang zijn, zoals de verdere ontwikkeling van het Almeerderstrand en de sport- en leisurevoorzieningen. Totaal is hiervoor in Almere Poort circa 80 hectare leisure- en retailactiviteiten en 35 hectare voorzieningen gereserveerd.

Centrum voor top- en breedtesport

De toeristisch-recreatieve functies die al in het plangebied aanwezig zijn, hebben vooral een seizoensgebonden karakter. Het gaat hierbij namelijk om strand- en waterrecreatie. De beperking van deze seizoensgebondenheid wordt aangevuld met de komst van de kernopzet van Almere Poort. Hiermee wordt bedoeld op het totale sport- en leisuregebeuren van Almere Poort dat circa 80 hectare in beslag zal nemen. Het gaat hierbij om de sport- en leisurevoorzieningen in het Olympiakwartier Oost, Olympiakwartier West en Almere-Strand.

Programma

In het Olympiakwartier Oost wordt een sport- en leisurecomplex mogelijk gemaakt, dat erop gericht is de regionale uitstraling van Almere Poort te versterken en als "trekker" van het plangebied fungeren. Verwacht wordt dat de sport- en leisurevoorzieningen jaarlijks meer dan 500.000 bezoekers zullen trekken en daarmee een belangrijke bijdrage zullen leveren aan het toeristisch-recreatieve imago van Almere. Verwacht wordt dat het complex circa 800 arbeidsplaatsen zal genereren.

Het sport- en leisurecomplex bestaat uit een aantal grootschalige sportieve en recreatieve voorzieningen. Deze voorzieningen zijn in eerste instantie gericht op professionele sportbeoefening, daarnaast is er ruimte voor de breedtesport. Hierbij wordt ruimte gereserveerd voor een centrum voor top- en breedtesport.

Daarnaast is zoals eerder gezegd ruimte voor een expo/evenementenhal, attracties die te maken hebben met water en/of ijs, mogelijk een stadion (groeivariant), diverse horecavoorzieningen en een hotel annex congrescentrum.

Naast de bovengenoemde voorzieningen zijn aanvullende leisurevoorzieningen (zowel indoor als outdoor), leisureretailvoorzieningen (circa 30.000 m² bvo in Olympiakwartier West en Olympiakwartier Oost tezamen) gepland.

In het onderzoek Winkels en voorzieningen in Almere Poort (Bro, 1998) wordt aangegeven dat een recreatief winkelaanbod, aanvullend op sport, leisure en recreatie, de attractiewaarde van het gebied zal verhogen. Het doel van deze thematische detailhandel is het creëren van synergie-effecten. Deze effecten komen tot stand wanneer bezoekers van het gebied verschillende activiteiten gaan combineren, waardoor de activiteiten elkaar gaan versterken en de aantrekkingskracht van het gebied toeneemt. De detailhandel en sport- en leisure dienen daartoe op elkaar afgestemd te worden.

De effecten van het detailhandelsaanbod dat is gerelateerd aan de sport- en leisureactiviteiten op het stadscentrum van Almere zullen beperkt zijn indien het aanbod van een absoluut hoogwaardige specialistische kwaliteit is en inderdaad vooral beperkt blijft tot dit thema. Het aanbod zal dan een uitstraling tot ver in het land kunnen hebben. Het centrum (Olympiakwartier West) en het sport- en leisuregebeuren in Olympiakwartier Oost met thematische detailhandel kunnen elkaar zelfs versterken wanneer aan beide centra voldoende publiciteit wordt gegeven.

Voor de invulling van de leisureboulevard wordt verwezen naar de desbetreffende gebiedsbeschrijving in paragraaf 4.4 Sport- en leisuregebieden.

Jachthaven

In heel Almere zijn er momenteel in totaal 1.450 ligplaatsen aanwezig en er is een grote behoefte aan uitbereiding van dit aantal ligplaatsen. Ervan uitgaand dat 1,5% van de huishoudens van Almere behoefte heeft aan een vaste ligplaats, is berekend dat er in totaal (als Almere doorgroeit tot een stad met 275.000 inwoners) een behoefte is aan circa 4.000 ligplaatsen. Daarnaast wordt door het rijk ervan uit gegaan dat er in Almere nog eens 1.000 ligplaatsen voor bovenlokale behoefte moeten worden gerealiseerd.

Voor de uitbreiding van de bestaande jachthaven, of de ontwikkeling van een nieuwe, is in het bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid opgenomen.

Stranden

Naast het groen heeft het strand (Almeerderstrand) een belangrijke recreatieve functie voor de inwoners van Almere Poort en de rest van de regio. Er vinden thans veel evenementen plaats op het Almeerderstrand (zoals Libelle-weken, ANWB dagen). De gemeente is bezig met het ontwikkelen van algemeen beleid op het vlak van evenementen. Op dit moment is het nog niet duidelijk waar welke evenementen in de toekomst plaats zullen vinden en welke voorzieningen worden getroffen. Voor het houden van evenementen op het Almeerderstrand in Almere Poort is een regeling in dit bestemmingsplan opgenomen. In gevolge nieuwe jurisprudentie dient namelijk het evenementkarakter in de voorschriften te worden vastgelegd en kan voor regelmatig terugkerende activiteiten niet alleen worden volstaan met een terugval op de APV (Algemene Politie Verordening). In voorkomende gevallen zal over evenementen met de beheerder van de rijksweg in overleg worden getreden.

Camping

De huidige camping Marina Almeerderzand ligt in het bestaande gebied van Almere-Strand. De plannen voor dit gebied dienen nog nader uitgewerkt te worden.

7.5. Functiemenging

In het structuurplan Almere Poort wordt functiemenging als één van de uitgangspunten genoemd. De functies wonen, werken, voorzieningen, infrastructuur en groen worden, indien wenselijk en mogelijk, gemengd gerealiseerd. Menging van functies kan bijdragen aan de levendigheid, stimuleert openbaarheid, een positieve invloed hebben op de sociale samenhang in een wijk en de sociale veiligheid bevorderen.

Voor Almere Poort wordt functiemenging op meerdere schaalniveaus nagestreefd. Op het hogere schaalniveau, binnen het stadsdeel als geheel of op wijkniveau, zal altijd sprake zijn van functiemenging, ofwel de aanwezigheid van meerdere functies binnen dit gebied. Voordeel van functiemenging op het hogere schaalniveau is dat het kan leiden tot beperking van de noodzaak om grote afstanden af te leggen en vermindering van (auto)mobiliteit.

Op een lager schaalniveau betekent functiemenging het combineren van functies op straat- en/of gebouwniveau. Dit kan uitgewerkt worden door stapeling van functies, dubbelgebruik van bebouwde en onbebouwde ruimte en specifieke spreiding van functies (bijvoorbeeld clustering, zonering).

Functiemenging is geen doel op zich, maar een middel om iets te bereiken. Hetgeen men wil bereiken kan voor de diverse deelgebieden verschillend zijn, waardoor ook functiemenging in de diverse deelgebieden op een andere wijze uitgewerkt wordt. Centrumgebieden vertonen door de aanwezigheid van verschillende functies de grootste mate van menging. Dit is ook van toepassing op het centrum van Almere Poort. Europakwartier leent zich goed voor het toepassen van functiemenging door het grote aantal niet-woonfuncties wat in deze wijk gepland is en het voorgestane stedelijke karakter. In Columbuskwartier zijn de thema's duurzaamheid en dagindeling bepalend voor functiemenging. In aansluiting op de dagindeling van de consument kunnen bepaalde functies geconcentreerd worden om combinatiebezoeken mogelijk te maken (bijvoorbeeld clustering van maatschappelijke voorzieningen en detailhandel).

Werkgebieden van de toekomst zullen niet langer in te delen zijn volgens de klassiekers bedrijf en kantoor. Tegenwoordig kennen we kantoorachtige bedrijven en bedrijfachtige kantoren. Door de toegenomen arbeidsparticipatie van vrouwen, de flexibilisering van werkdagen en de toename van de werkgelegenheid in bedrijfstakken waar de 9 tot 5-werkijd niet langer voldoet, is in de werkomgeving zelf de behoefte aan crèches, supermarkten, restaurants, fitness- en sportlocaties en ontspanningsmogelijkheden. En niet te vergeten, aan woningen, want naarmate de files in ons land langer worden, groeit de behoefte om dichtbij huis te kunnen werken en dicht bij de werkplek te wonen.

In Almere Poort kunnen werk-woonomgevingen worden gecreëerd, die tegemoet komen aan deze nieuwe behoeften. Er wordt een klimaat geschapen waarin vele verschillende functies op een vanzelfsprekende manier gemengd en gebundeld worden, door voldoende draagvlak voor al die voorzieningen te creëren, zorgvuldig om te gaan met de schaarse ruimte en het scheppen van een plezierige omgeving waar het aangenaam verblijven is.

7.6. Infrastructuur

Wat betreft de infrastructuur dient rekening te worden gehouden met de spoorweg, een nieuw NS station, busbanen, routes voor langzaam verkeer (inclusief parkeerfaciliteiten), autoverkeer (parkeren) en verkeersveiligheid.

Spoorweg en NS station

De Flevospoorlijn zal wellicht geheel of gedeeltelijk verdubbeld gaan worden tot vier sporen in verband met de toekomstige aanleg van de Hanzelijn van Lelystad naar Zwolle en de mogelijke verlenging van de Flevolijn naar het noorden van het land. Besluitvorming over de verdubbeling heeft nog niet plaatsgevonden. Ondanks dat deze verdubbeling als een autonome ontwikkeling, los van de planningsopgave voor Almere Poort, wordt beschouwd zal door de reservering van een strook grond, de mogelijkheid opengehouden worden om de spoordijk op termijn op een breedte van 50 meter te brengen. Daarnaast wordt er in de Pampus hout rekening gehouden met een mogelijk tracé voor de IJmeerlijn (auto + trein).

Er zal één station in Almere Poort ontwikkeld worden. Voor de bediening van dit station wordt uitgegaan van een sneltreinbediening. De omvang van het station zal in belangrijke mate af-

Programma

hangen van het al dan niet doorgaan van de verdubbeling van de spoorweg. Voorlopig wordt uitgegaan van een station met 2 sporen en twee zijperrons (breedte van circa 40 meter).

Busbanen

Eén van de elementen van het beproefde Almeerse verkeerssysteem is het netwerk van vrijliggende busbanen om het openbaarvervoer gebruik te stimuleren en het auto gebruik te beperken. Een belangrijk criterium voor de tracering van de busbanen is het uitgangspunt, dat 90% van de woningen van Almere Poort binnen zones van 400 meter ter weerszijden van de bushaltes moet liggen.

Langzaam verkeer

In aansluiting op het streven om het auto gebruik te beperken, wat een belangrijk uitgangspunt is voor de ontwikkeling van Almere Poort, zal het gebruik van langzaam verkeer, vooral de fiets, zoveel mogelijk worden bevorderd. Er wordt uitgegaan van een fijnmazige en waar mogelijk vrijliggende fietsinfrastructuur. Voor fietsers worden zelfs enkele doorstroommassen door het plangebied gerealiseerd. Dit betekent dat het voor reizigers zo aantrekkelijk mogelijk wordt gemaakt om met de fiets te komen, ook bij de verplaatsingen over iets grotere afstand. Er wordt uitgegaan van een voldoende aantal (openbare) fietsenstallingen bij de verschillende planelementen (de bouwverordening treedt ter zake van gebruik voor werknemers regelen op). Het aantal fietsparkeerplaatsen kan dan ook pas in een latere fase tot stand komen, aan de hand van de normcijfers uit het bouwbesluit en de Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom (ASVV) van het CROW, in overleg met de afdeling verkeer en vervoer.

Los van de noodzakelijke fietsparkeervoorzieningen in de openbaar ruimte geldt voor bewoners en bedrijven dat zij voor fietsvoorzieningen op eigen terrein moeten zorgen.

Parkeren

De hoofdlijnen van het parkeerbeleid voor Almere zijn vastgelegd in het Parkeerbeleidsplan (1999) en het Collegebesluit voor de parkeernorm per woning (2001). Daarnaast zijn in het kader van de plannen voor het sport- en leisuregebied in het Olympiakwartier Oost aansluitend aan het stadsdeelcentrum van Almere Poort naast de gebruikelijke parkeernormen voor de functies wonen en kantoren specifieke parkeernormen ontwikkeld (MER 2002).

Doel van het Parkeerbeleidsplan is om te komen tot een afgewogen parkeerbeleid dat ook garanties biedt voor de bereikbaarheid en het (goed) economisch functioneren van de stad.¹⁾ Het beleidsplan is richtinggevend bij het nemen van parkeermaatregelen, waaronder betaald parkeren.

Doel van het Collegevoorstel voor de parkeernorm per woning is om te komen tot een ijkning van de bestaande parkeernorm en een afgewogen keuze voor handhaving van deze norm versus het aanpassen (ophogen) ervan.²⁾ Prognoses en ervaringen elders nemen daarbij een belangrijke plaats in.

Doel van het parkeeronderzoek sport- en leisuregebied Olympiakwartier Oost en omgeving is een parkeernorm die recht doet aan het multifunctionele programma met naast gestage stromen bezoekers, werkers en bewoners ook tijdelijke pieksituaties bij sportevenementen³⁾.

In Almere Poort komen drie situaties voor. Er is sprake van een groot stadsdeelcentrum (Olympiakwartier West) annex een sport- en leisuerepark naast de gebruikelijke woon- en werkgebieden. Zowel het Parkeerbeleidsplan, de parkeernorm per woning als het MER 2002 vormen het uitgangspunt voor de uitwerking van het parkeerbeleid specifiek voor Almere Poort. In de loop van de uitwerking worden per plandeel parkeerbalansen gemaakt, afhankelijk van het definitieve programma (aantallen, m²) en de definitieve verkaveling en inrichting. Deze balansen worden ook aan elkaar gerelateerd opdat een duurzaam parkeerbeleid kan worden gevoerd. In onderstaande tekst worden de drie beleidsstukken kort samengevat.

Om tot een afgewogen parkeerbeleid te komen zijn onder leiding van een breed samengestelde projectgroep een aantal deelonderzoeken geëntameerd. Na een inventarisatie van de bestaande situatie richt de studie zich op het parkeerbeleid toegespitst op de verschillende gebieden en groepen gebruikers, de parkeermaatregelen voor het centrum, de organisatie van het parkeerbeheer en de besluitvorming en invoeringstrajecten van de maatregelen.

¹⁾ Parkeerbeleidsplan - invoeren betaald parkeren, december 1999.

²⁾ Collegevoorstel Parkeernormen voor woningen, december 2001.

³⁾ MER 2002.

Programma

Het parkeerbeleid geldt voor de hele stad. De situatie in het stadscentrum is uiteraard een andere dan die van de woonwijken en die verschilt weer van bedrijventerreinen. Alle vragen behoeven oplossingen op maat. Voor het stadscentrum betekent een sturend beleid onder meer:

- hoge prioriteit voor winkelbezoek: kort parkeren boven lang parkeren;
- werknemersparkeren buiten het kernwinkelgebied;
- plaatsgarantie voor bewoners;
- voorrang voor zakelijk vervoer en bezoek.

Voor de woonwijken geldt vooral dat het parkeren toegesneden moet zijn op de woonfunctie, de inrichting van de buurt moet zodanig zijn dat zich nu en in de toekomst geen parkeerproblemen voordoen. De niet-woonfuncties zijn beperkt en vragen plaatselijk om maatregelen, waaronder betaald parkeren. Op bedrijventerreinen geldt de wetmatigheid van het aantal werknemers en bezoekers. Het volgende overzicht geeft de parkeernormen voor een centrumsituatie weer. In Almere Poort zullen deze normen toegepast worden op Olympiakwartier West (centrum) en het Olympiakwartier Oost (kantoren, woningen).

Parkeeren niet-woonfuncties

motief	parkeernorm op het drukste moment
werken	
kantoren	1,67 parkeerplaatsen per 100 m ² bvo (indicatief)
dienstverlening	1,67 pp/100 m ² bvo
bezoek	
winkels	4,85 pp/100 m ² bvo
horeca	4,85 pp/100 m ² bvo
"specials"	apart te bepalen

Parkeernorm bij de woning (2001)

Voorheen werd in de stedenbouwkundige plannen voor woonbuurten in Almere rekening gehouden met een parkeernorm van gemiddeld 1,25 parkeerplaats per woning, (met een toeslag van 0,28 parkeerplaats per woning met eigen-erf parkeren). De norm ging uit van 400 auto's per 1.000 inwoners.

Najaar 2000 is deze norm tegen het licht gehouden mede gezien het aantal klachten over de parkeersituatie in de wijken. Op basis van prognoses is onderzocht wat de toekomstige parkeernorm moet zijn. Daarbij speelde zowel de verwachtingen over het autobezit, uitgedrukt in auto's per 1.000 inwoners een rol als de gemiddelde woningbezetting. Daarnaast is onderzocht in hoeverre in de parkeernorm een toeslag opgenomen moest worden voor bezoekersparkeren en het minder efficiënte gebruik van de parkeerruimte op eigen terrein.

Het onderzoek wees uit dat in 2020 ongeveer 1,3 auto per woning verwacht wordt. Dit getal geldt voor buurten waar de bevolkingssamenstelling en het woningareaal gevarieerd zijn. In gebieden met veel kleine en/of goedkope woningen zal het autobezit wat lager uitvallen. In buurten met veel vrije sector zijn de getallen hoger.

Met inachtneming van het voorgaande inclusief het bezoekers parkeren en het minder efficiënte gebruik van de parkeerruimte op eigen terrein, zijn de nieuwe normen vastgesteld.

De algemene norm is 1,5 parkeerplaats per woning of 1,75 parkeerplaats per woning met eigen erf parkeren. In een aantal gevallen gelden afwijkende normen. Zie onderstaand overzicht.

type woningen	categorie	soort parkeer-voorziening	autobezit	toeslag bezoek	toeslag eigen erf parkeren	parkeer norm	op openbaar terrein
stadscentrum							
woning		geconcentreerd	1,0	0% *	0%	1,0	1,0
stadsdeelcentrum							
1 à 2 persoonsflat		geconcentreerd	1,0	0% *	0%	1,0	1,0
eengezinswoning of ruime flat		geconcentreerd	1,3	0% *	0%	1,3	1,3
woongebieden							
1 à 2 persoonsflat	goedkope huur	geconcentreerd	1,0	5%		1,05	1,05

Programma

ruime flat		geconcentreerd	1,3	5%		1,35	1,35
1 à 2 persoonswo- ning	goedkope huur	straatparkeren	1,0	15%		1,25	1,25
eengezinswoning		straatparkeren	1,3	15%		1,5	1,5
eengezinswoning		eigen erf parke- ren**	1,3	15%	15%	1,75	0,75
eengezinswoning	dure vrije sector	eigen erf parke- ren**	> 1.3	15%	15%	2,0	1,0

* Bezoekers vinden een parkeerplaats op de parkeerplaatsen voor winkelbezoekers

** Een garage telt alleen als parkeerplaats indien er een inrit van tenminste 5,50 m lang aanwezig is.

Bovenstaande normen zijn in feite "minima". Er kunnen redenen zijn om de norm plaatselijk op te hogen bijvoorbeeld om de toekomstwaarde van een buurt met een specifieke lay-out en dito stratenpatroon tot in lengte van jaren te garanderen. Zo is de parkeernorm voor Europakwartier op maximaal 2 per woning gebracht.

Olympiakwartier

De centrumgebieden van Almere Poort krijgen een stedelijk karakter met bijbehorende hoge dichtheden van de bebouwing. Olympiakwartier wordt een gebied met (winkel)voorzieningen, recreatieve voorzieningen en veel werkgelegenheid.

Parkeernormen in relatie tot nieuw locatiebeleid

Voor het parkeren bij kantoren wordt uitgegaan van het nieuwe locatiebeleid zoals dit bij de gedeeltelijke herziening van het provinciaal Omgevingsplan is vastgesteld. De provincie Flevoland heeft dit verder uitgewerkt in de Beleidsregel Locatiebeleid Flevoland. Het nieuwe locatiebeleid is tot stand gekomen omdat de laatste jaren de markt meer ruimte voor parkeren vraagt. Dit past volledig in de kerndoelstelling van het parkeerbeleid voor bedrijvigheid in Almere Poort.

Deze kerndoelstelling is erop gericht een optimale parkeercapaciteit in combinatie met een goede bereikbaarheid voor te vestigen bedrijven en kantoren aan te bieden. Op basis van het voorgaande geldt voor Almere Poort een indicatieve norm van 1,67 parkeerplaatsen per 100 m² bvo.

In deze situatie zal de toepassing van deze norm in het centrumgebied van Almere Poort waarschijnlijk worden gecombineerd met dubbelgebruik.

Overige voorzieningen

De parkeernormen voor de overige voorzieningen in Almere Poort worden bepaald aan de hand van de autoparkeerkengetallen uit het ASVV van het CROW in overleg met de afdeling verkeer en vervoer.

Het parkeren van grote voertuigen, zoals vrachtwagens, aanhangwagens en bussen dient in beginsel op eigen terrein plaats te vinden. Indien dit niet mogelijk is zal het parkeren in het openbaar gebied of op een afzonderlijke opstelplaats voor dergelijke voertuigen worden opgelost.

Bij de parkeervoorzieningen voor bedrijven, kantoren en recreatieve voorzieningen wordt als dat maar enigszins tot de mogelijkheden behoort, uitgegaan van dubbelgebruik. Het omgekeerde behoort ook tot de mogelijkheden, namelijk parkeerplaatsen voor woningen overdag gebruiken voor andere doeleinden.

Afzonderlijke parkeervoorzieningen worden gerealiseerd voor de bij bedrijven behorende kantoorruimten (1 parkeerplaats per 2 arbeidsplaatsen) en de recreatieve voorzieningen die buiten de invloedssfeer van het station liggen, zoals de jachthavens en de stranden.

8. (Milieu)onderzoek

In het kader van het MER Almere Poort, dat bestaat uit het MER Structuurplan 1998 en het aanvullend MER Almere Poort, inclusief Milieunotitie Hogekant 2002, is milieuonderzoek uitgevoerd voor diverse milieuaspecten. In hoofdstuk 8.1 en 8.2 wordt eerst een korte samenvatting gegeven van het desbetreffende MER en de relatie met het bestemmingsplan. Vervolgens wordt ingegaan op de relevante milieuaspecten. Behalve de onderzoeksresultaten van het MER wordt hier ook ingegaan op aanvullende onderzoeken.

8.1. Milieueffectrapportage Almere Poort

In het kader van het Structuurplan Almere Poort, waarin de ontwikkeling van Almere Poort ruimtelijk werd vastgelegd, is voor Almere Poort in 1998 een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Het ontbreken van een concrete beleidsbeslissing bij de vaststelling van het structuurplan voor Almere Poort in 1999, heeft geleid tot de probleemsituatie dat voor deze planvorming het m.e.r.-plichtige besluit nog niet is genomen. Dit betekent dat het eerstvolgende besluit dat voorziet in de ontwikkeling van Almere Poort – onderhavig bestemmingsplan – vergezeld dient te worden van een daarop afgestemd (aanvullend) MER. In deze paragraaf wordt kort samengevat het MER en de aanvulling daarop weergegeven, waarbij wordt ingegaan op het uiteindelijk voorkeursalternatief in relatie tot het meest milieuvriendelijk alternatief.

MER 1998

Dit MER is ontwikkeld in het kader van het Structuurplan Almere Poort. In het MER zijn een aantal inrichtingsalternatieven ontwikkeld aan de hand van een drietal gedachtegangen of leidende principes. Deze inrichtingsalternatieven (standaard, progressief en ambitieus) geven een nadere invulling aan het plangebied en zijn toegepast op de milieuthema's "bodem en water", "groen en landschap", "verkeer en vervoer", "energie" en "woon en leefmilieu". Daarnaast zijn deze principes toegepast op de invulling van het programma, te weten "wonen", "werken" en "recreëren". Basisgedachte bij de ontwikkeling van de verschillende alternatieven was om de planelementen niet als afzonderlijke elementen te zien, maar deze in een volledige samenhang mee te nemen in het MER. Dit leidde tot het ontwikkelen en vergelijken van "integrale" alternatieven, dat wil zeggen dat in alle alternatieven de verschillende planelementen worden beschreven aan de hand van de verschillende milieuthema's. Het ontwikkelen van het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) vond plaats door het optimaal benutten van de potenties van de plek als leidend principe te nemen. Basis voor de MMA-ontwikkeling vormde het ambitieuze alternatief, dat ook uit de effectvergelijking als meest gunstig naar voren kwam. Het voorkeursalternatief dat uiteindelijk in het structuurplan is terechtgekomen, wijkt slechts op enkele punten af van het MMA. Hieraan lagen technische, financiële en functionele overwegingen ten grondslag. Mede op basis van de resultaten van het milieueffectrapport (MER) is in 1999 het structuurplan vastgesteld.

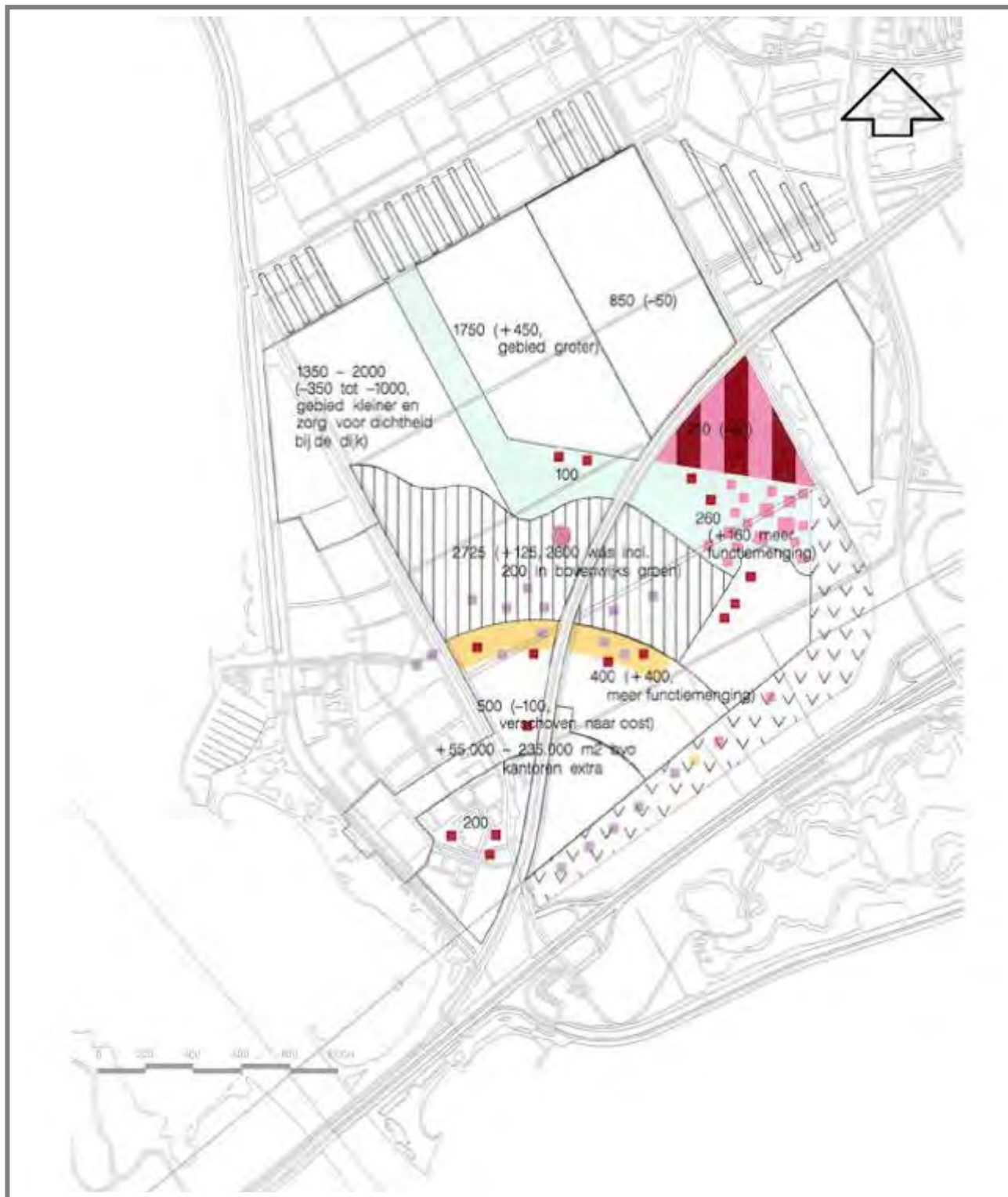
Aanvullend MER 2002¹⁾

Voortschrijdende inzichten hebben in de periode 1999-2002 geleid tot (lichte) wijzigingen in de invulling van het voorkeursalternatief van 1998. Het betreft hier onder meer wijzigingen in de verkeersstructuur, in de functiemenging van deelgebieden en in het beoogde kantooroppervlak (zie figuur 6).

Voorkeursalternatief

Bij de vaststelling van het voorkeursalternatief dient, zoals te doen gebruikelijk in milieueffectrapportages, aangegeven te worden in welke mate het MMA terugkeert in de definitieve planvorming. De doelstelling van m.e.r., het volwaardig meenemen van het milieubelang in de besluitvorming over grootschalige projecten, wordt hiermee inzichtelijk gemaakt.

¹⁾ Gemeente Almere, Aanvullend MER Almere Poort inclusief Milieunotitie Hogekant, mei 2002.



Figuur 6

WIJZIGINGEN IN HET VOORKEURSALETERNATIEF (VOORJAAR 2002)

In het (aanvullend) MER voor Almere Poort wordt onder meer het volgende geconstateerd:

- de in het MER beschreven voorgenomen activiteit is gebaseerd op het ambitieuze alternatief uit het MER van 1998. Hierbij wordt al in grote mate rekening gehouden met het milieu (o.a. door water en groenvoorzieningen op te nemen als structuurbepalende elementen, functiemenging, duurzaamheid en compact grondgebruik). Dit betekent dat de voorgenomen activiteit, met name de stedenbouwkundige (basis)opzet, reeds voor een groot deel invulling geeft aan het meest milieuvriendelijke alternatief;
- de MMA-bouwstenen voor de thema's "verkeer en vervoer", "bodem en water" en "woon- en leefmilieu" zijn voor een groot deel al vertegenwoordigd in de voorgenomen activiteit. De optimalisaties vormen in dit opzicht vooral een nadere aanscherping dan wel een (relatief beperkte) uitbreiding van al voorgenomen aspecten;
- de voorgenomen ontwikkeling van Almere Poort wordt, in het kader van de thema's landschap en cultuurhistorie en energie, beschouwd als de meest milieuvriendelijke uitvoeringswijze.

Gezien het verenigbare karakter van de voorgestelde optimalisatiemaatregelen met de voorgenomen uitvoeringswijze (voorgenomen activiteit anno 2002), gekoppeld aan de mate van technische uitvoerbaarheid van de betreffende maatregelen, heeft de gemeente Almere als initiatiefnemer besloten om het voorkeursalternatief voor de ontwikkeling van Almere Poort samen te laten vallen met het integrale MMA. Nader aandachtspunt bij de verdere uitwerking van dit voorkeursalternatief is een juiste positionering en dimensionering van de maatregelen in de betreffende deelgebieden. Daarnaast zal de gemeente Almere als bevoegd gezag de optimalisatiemaatregelen, vallend in de invloedssfeer van de externe omgeving, maximaal stimuleren (zie ook de oplegnotitie MER Almere Poort 2006).

8.2. Akoestisch onderzoek infrastructuur

Almere Poort wordt omgeven door een aantal bestaande verkeerswegen zoals de A6 en de Hoge Ring terwijl het gebied wordt doorsneden door de Flevospoorlijn. Bovendien voorziet het bestemmingsplan in de aanleg van een aantal nieuwe wegen binnen het plangebied die relevant kunnen zijn als geluidsbron.

Krachtens de Wet geluidhinder dienen bij de vaststelling van een bestemmingsplan de grenswaarden die in de Wet geluidhinder zijn opgenomen voor weg- en railverkeerslawaai, in acht te worden genomen. Hiervoor is een akoestisch onderzoek uitgevoerd, waarvan de rapportage¹⁾ een separate bijlage bij dit bestemmingsplan vormt.

Zonering

Het onderzoek heeft alleen betrekking op de wegen die van rechte wegen een geluidzone hebben.

Wegen

Deze gezoneerde wegen zijn vermeld in het volgende overzicht.

Tabel 4 Gezoneerde wegen
wegaanduiding

	zonebreedte in meters
A6	600
Hoge Ring	600
Pampusweg	200
Noordelijke Ontsluitingsweg/Pampushoutweg	200
Elementendreef	200
Weg door Europakwartier	200
Ontsluitingswegen vanaf Noordelijke ontsluitingsweg en Pampusweg*)	200

*) deze wegen hebben tot het punt waar de maximumsnelheid 30 km/uur wordt een geluidzone

Busbanen

Behalve deze wegen, hebben ook de busbanen die in het bestemmingsplan zijn opgenomen een geluidzone. De zonebreedte van de busbanen bedraagt ook 200 meter. De busbanen worden gezien als normale verkeerswegen. De overige wegen die in het bestemmingsplan

¹⁾ Gemeente Almere/DHV Milieu en Infrastructuur BV, Akoestisch onderzoek Almere Poort, juli 2002.

worden aangelegd, zullen een maximumsnelheid van 30 km/uur krijgen en met deze maximumsnelheid zijn deze wegen van een geluidzone uitgesloten.

Spoorweg

Tot voor kort gold voor de Flevolijn een zonebreedte van 200 meter. Conform de eerdere kennisgeving van het ministerie van VROM is deze zone verruimd in verband met een verwachte toename van het verkeer op deze lijn als gevolg van de aanleg van de Hanzelijn. De wettelijke breedte is thans gesteld op 600 meter. In het kader van het akoestisch onderzoek is nagegaan tot op welke afstand van de spoorbaan de voorkeursgrenswaarde zal worden overschreden. Daarbij is gebleken dat, wanneer wordt uitgegaan van de hogere geluidemissie als gevolg van de Hanzelijn, de voorkeursgrenswaarde tot ruim buiten de bestaande geluidzone van 200 meter wordt overschreden.

Grenswaarden

Voorkeursgrenswaarden

Binnen de geluidszones gelden grenswaarden voor geluidsgevoelige gebouwen zoals woningen, woonwagenterreinen, scholen en ziekenhuizen. Deze grenswaarden zijn vastgelegd in de Wet geluidhinder en voor spoorweglawaai in het "Besluit geluidhinder spoorwegen".

Voor wegverkeer en dus ook voor de busbanen, geldt een algehele voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). De geluidbelasting van de geluidsgevoelige objecten moet bij voorkeur aan deze waarde voldoen. Voor spoorweglawaai wordt voor woningen een voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) aangehouden en voor geluidsgevoelige gebouwen zoals scholen een waarde van 55dB(A).

Hogere grenswaarden

Wanneer de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden en geluidsbeperkende maatregelen zoals schermen, wallen, een andere terreinindeling en afstandsvergroting niet mogelijk zijn of niet voldoende effect hebben, kunnen Gedeputeerde Staten op verzoek van de gemeente een hogere maximaal toelaatbare geluidbelasting vaststellen. Deze waarde is aan in de Wet geluidhinder opgenomen plafonds gebonden. In artikel 2 van het "Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen" zijn de situaties beschreven, waarvoor bij wegverkeer een hogere grenswaarde kan worden vastgesteld. Bij Almere Poort gaat het om een geheel nieuw in te richten plangebied, waarbij voor de volgende situaties een hogere grenswaarde kan worden verleend:

- woningen die door de gekozen situering of bouwvorm een doelmatige akoestisch afschermende functie vervullen voor andere woningen; in aantal ten minste de helft van het aantal woningen waaraan de afschermende functie wordt toegekend;
- woningen die noodzakelijk zijn om redenen van grond- of bedrijfsgebondenheid.

Voor spoorwegverkeer kan bovendien een hogere waarde worden vastgesteld als het woningen betreft die in de omgeving van een station of halte worden gesitueerd.

Voor wegverkeer is de hoogte van de plafondwaarden niet voor iedere situatie gelijk. Om de plafondwaarde te kunnen bepalen moet bekend zijn of de woning in stedelijk dan wel buitenstedelijk gebied ligt en of de weg waar het om gaat al aanwezig is of nog moet worden aangelegd. In de volgende tabel zijn de plafondwaarden (uiterste grenswaarden) weergegeven

Tabel 5 Plafondwaarden voor woningen

omschrijving	ligging stedelijk	buitenstedelijk
zone van een nieuw aan te leggen weg	60 dB(A)	55 dB(A)
zone van een bestaande weg	65 dB(A)	55 dB(A)

In Almere Poort hebben alleen de A6 en de Hoge Ring een buitenstedelijke zone. Voor de overige wegen en busbanen geldt het stedelijk regime.

De Geluidsnota Almere Poort

Beleid: Geluidsnota uitgangspunt voor realisatie Almere Poort

De gemeente Almere heeft haar visie ten aanzien van geluid en geluidhinder in Almere Poort vastgelegd in de "Geluidsnota Almere Poort" van juni 2002. In deze nota laat de gemeente zien hoe met geluid in Almere Poort zal worden omgegaan. De nota is in nauw overleg met de provincie Flevoland tot stand gekomen en is het product van een gezamenlijke inspanning van

gemeente en provincie. De resultaten van deze nota vormen, voor wat betreft het aspect geluid, het uitgangspunt voor de ontwikkeling van Almere Poort.

Een globale verkenning naar de ligging van de geluidscontouren van de voorkeursgrenswaarden waren aanleiding voor het opstellen van de Geluidsnota. Uit deze verkenning bleek namelijk dat de geluidscontouren van de voorkeursgrenswaarde op dusdanige afstand van de (spoor)wegen lagen dat zonder een weloverwogen geluidsbeleid slechts in een derde van het gebied geluidsgevoelige bestemmingen konden worden gerealiseerd. Daarmee werd het geluid een uiterst belangrijk uitgangspunt voor de stedenbouwkundige inrichting van het gebied en was overduidelijk dat in een vroeg stadium een visie diende te worden vastgelegd over de wijze waarop met geluidshinder in Almere Poort zal worden omgegaan.

Geluidsnota loopt vooruit op MIG

De Geluidsnota loopt vooruit op de door het Rijk ingezette beweging om het geluidsbeleid te moderniseren en de verantwoordelijkheid hiervoor vooral op gemeentelijk niveau te leggen. Dit project wordt MIG genoemd, waarbij deze afkorting staat voor Modernisering Instrumentarium Geluidsbeleid. De nota is dus een "pre-MIG" nota, in die zin dat de wet MIG nog niet in werking is getreden en dat de randvoorwaarden van de Wet geluidhinder, zoals hierboven geschetst, nog onverkort gelden. Ondanks deze randvoorwaarden is het goed mogelijk een eigen beleid te voeren.

N.B. Actuele status met betrekking tot MIG: Het "gedachtegoed van MIG" wordt stapsgewijs in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. Kortom de in MIG ingezette beleidslijn wordt wel voortgezet, maar dan niet in de vorm van een apart wetsvoorstel maar via volgtijdelijke wijzigingen van de huidige Wet Geluidhinder. In de praktijk betekent dit besluit dat de huidige Wet Geluidhinder stapsgewijs (in tranches) zal worden aangepast. Naast het uitwerken van MIG, het dereguleren en decentraliseren, zullen de knelpunten uit de Wet Geluidhinder door middel van wetswijzigingen worden gemoderniseerd.

Streefwaarden akoestisch klimaat per deelgebied

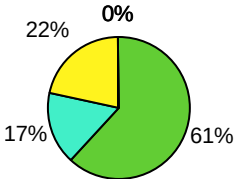
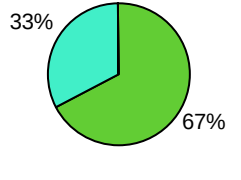
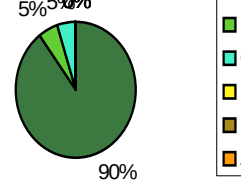
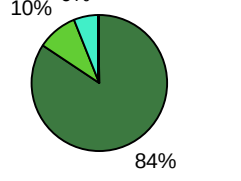
Uitgangspunt voor het geluidsbeleid in Almere Poort is het bereiken van een akoestische kwaliteit die past bij de functies van de verschillende onderdelen van het gebied. Akoestische kwaliteit betekent dat de geluiden gebiedseigen horen te zijn en niet overstemd worden door niet-gebiedseigen geluid.

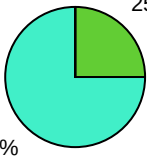
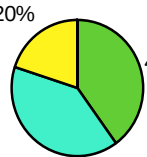
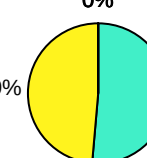
In de nota zijn per wijk streefwaarden geformuleerd die afhankelijk zijn van het karakter van het gebied. Zo worden voor een centrumgebied als Europakwartier, andere streefwaarden gehanteerd dan voor een rustige woonwijk als Pampushout.

In de nota is ook aangegeven in welke omstandigheden en in welke mate afgeweken kan worden van de voorkeursgrenswaarde. In het volgende overzicht is per deelgebied aangegeven welke streefwaarden worden gehanteerd en welke afwijkingen van deze streefwaarden worden toegestaan. Voor de wijknamen wordt verwezen naar figuur 4 en 5.

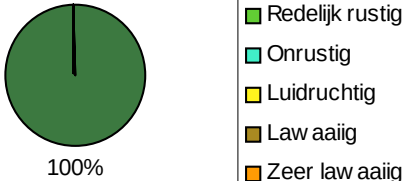
Aangezien een aantal gebieden inmiddels van naam is veranderd is de volgende conversietabel ten behoeve van het hoofdstuk geluid opgesteld.

De Geluidsnota Almere Poort	Bestemmingsplan Poort
Almeerderzand	Almere-Strand
Bergschekant	Lagekant
Dijkzicht Oost	Columbuskwartier
Dijkzicht West	Almere-Strand
Dijkzicht west	Columbuskwartier
Groenendaal-oost	Cascadepark Oost
Groenendaal-west	Cascadepark
Leisurezone	Almere-Strand
Middenkant Noord	Middenkant
Middenkant Zuid	Cascadepark Oost
Parklust	Homeruskwartier
Waterrijk	Homeruskwartier
Werkhoek	Middenkant
Zakenpoort Oost	Olympia Officepark
Zakenpoort West	Almere-Strand

Naam deelgebied	Karakterisering	Geluidsbron	Streefwaarde [dB(A)]	Afwijking streefwaarde [dB(A)]																												
	<table><tr><th></th><th>Wegverkeer</th><th>Railverkeer</th><th>Benaming</th></tr><tr><td></td><td>> 65</td><td>> 70</td><td>Zeer lawaaiig</td></tr><tr><td></td><td>60 - 65</td><td>65 - 70</td><td>Lawaaiig</td></tr><tr><td></td><td>55 - 60</td><td>60 - 65</td><td>Luidruchtig</td></tr><tr><td></td><td>50 - 55</td><td>57 - 60</td><td>Onrustig</td></tr><tr><td></td><td>45 - 50</td><td>52 - 57</td><td>Redelijk rustig</td></tr><tr><td></td><td>< 45</td><td>< 52</td><td>Rustig</td></tr></table>		Wegverkeer	Railverkeer	Benaming		> 65	> 70	Zeer lawaaiig		60 - 65	65 - 70	Lawaaiig		55 - 60	60 - 65	Luidruchtig		50 - 55	57 - 60	Onrustig		45 - 50	52 - 57	Redelijk rustig		< 45	< 52	Rustig			
	Wegverkeer	Railverkeer	Benaming																													
	> 65	> 70	Zeer lawaaiig																													
	60 - 65	65 - 70	Lawaaiig																													
	55 - 60	60 - 65	Luidruchtig																													
	50 - 55	57 - 60	Onrustig																													
	45 - 50	52 - 57	Redelijk rustig																													
	< 45	< 52	Rustig																													
Europakwartier	Centrumgebied met hoge dichtheden 	Wegverkeer	≤58	2 ^e woonlaag 59 > 2 ^e woonlaag 60																												
		Busbaan	≤60																													
		Spoorlijn	≤64	3 ^e woonlaag 67 > 3 ^e woonlaag 70																												
Columbuskwartier (Dijkzicht west)	Redelijk rustige woonwijk 	Wegverkeer	≤55	2 ^e woonlaag 57 > 2 ^e woonlaag 58																												
		Busbaan	≤55	2 ^e woonlaag 57 > 2 ^e woonlaag 58																												
Dijkzicht (oost)	Redelijk rustige woonwijk (zie Dijkzicht west)	Wegverkeer	≤55	2 ^e woonlaag 57 > 2 ^e woonlaag 58																												
		Busbaan	≤55	2 ^e woonlaag 57 > 2 ^e woonlaag 58																												
		Spoorlijn	≤57 ^{*)}	> 2 ^e woonlaag 60																												
Parklust	Redelijk rustige woonwijk 	Wegverkeer	≤50 ^{*)}																													
		Busbaan	≤55	2 ^e woonlaag 52 > 2 ^e woonlaag 53																												
		Spoorlijn	≤57 ^{*)}	> 2 ^e woonlaag 60																												
Waterrijk	Rustige woonwijk 	Wegverkeer	≤50 ^{*)}	2 ^e woonlaag 51 > 2 ^e woonlaag 52																												
		Busbaan	≤55	2 ^e woonlaag 52 > 2 ^e woonlaag 53																												
		Spoorlijn	≤57 ^{*)}	> 2 ^e woonlaag 60																												

Naam deelgebied	Karakterisering	Geluidsbron	Streefwaarde [dB(A)]	Afwijking streefwaarde [dB(A)]
Pampushout I	Redelijk rustige woonwijk 	Wegverkeer	≤50 *)	2 ^e woonlaag 51 > 3 ^e woonlaag 53
Pampushout II	Rustige woonwijk 	Wegverkeer	≤45 *)	2 ^e woonlaag 50 > 2 ^e woonlaag 52
		Spoorlijn	≤57 *)	> 2 ^e woonlaag 60
Pampushout III	Stadsnatuur en recreatie			
Zakenpoort West	Stedelijk kantorengedrag 	Wegverkeer	≤58	2 ^e woonlaag 59 > 2 ^e woonlaag 60
		A6	≤55	
		Busbaan	≤58	2 ^e woonlaag 59 > 2 ^e woonlaag 60
		Spoorlijn	≤62	3 ^e woonlaag 65 > 3 ^e woonlaag 70
Zakenpoort Oost	Grootschalige stedelijke kantoorlocatie zonder woningen			
Lagekant (voorheen Bergschekant)	Gedeeltelijk gemengd bedrijventerrein 	Wegverkeer	≤58	2 ^e woonlaag 59 > 2 ^e woonlaag 60
		A6	≤55	
		Busbaan	≤58	2 ^e woonlaag 59 > 2 ^e woonlaag 60
Middenkant Zuid (voorheen Groenendaal-oost)	Gemengd bedrijventerrein 	Wegverkeer	≤55	2 ^e woonlaag 59 > 2 ^e woonlaag 60
		Busbaan	≤50 *)	2 ^e woonlaag 56 > 2 ^e woonlaag 57
		Spoorlijn	≤57 *)	> 3 ^e woonlaag 70

Naam deelgebied	Karakterisering	Geluidsbron	Streefwaarde [dB(A)]	Afwijking streefwaarde [dB(A)]
Middenkant Noord (voorheen Werkhoek)	Gedeeltelijk gemengd bedrijventerrein 	Wegverkeer	≤58	2 ^e woonlaag 59 > 2 ^e woonlaag 60
		Busbaan	≤58	2 ^e woonlaag 59 > 2 ^e woonlaag 60
		Spoorlijn	≤65	> 3 ^e woonlaag 70
Hogekant	Bedrijventerrein zonder woningen			
Olympiakwartier (west)	Centrumgebied met vermenging met woningen 	Wegverkeer	≤58	2 ^e woonlaag 59 > 2 ^e woonlaag 60
		Busbaan	≤58	2 ^e woonlaag 59 > 2 ^e woonlaag 60
		Spoorlijn	≤62	3 ^e woonlaag 65 > 3 ^e woonlaag 70
Olympiakwartier (Oost)	Centrumgebied met vermenging met woningen 	Wegverkeer	≤58	2 ^e woonlaag 59 > 2 ^e woonlaag 60
		Busbaan	≤58	2 ^e woonlaag 59 > 2 ^e woonlaag 60
		Spoorlijn	≤62	3 ^e woonlaag 65 > 3 ^e woonlaag 70
Leisurezone	Redelijk rustige woonwijk 	Wegverkeer	≤50 *)	> 3 ^e woonlaag 52
		Busbaan	≤50 *)	
Almeerderzand	Redelijk rustige woonwijk 	Wegverkeer	≤50 *)	> 3 ^e woonlaag 52
		Busbaan	≤50 *)	

Cascadepark (voorheen Groenendaal-west)	Rustige woonwijk  100%	Wegverkeer	≤45 *)	2 ^e woonlaag 50 > 2 ^e woonlaag 52
		Busbaan	≤45 *)	2 ^e woonlaag 50 > 2 ^e woonlaag 52
		Spoorlijn	≤57 *)	> 3 ^e woonlaag 60
Ecozone	Geen woningen			
IJsselmeerstrook	Geen woningen			

*)voorkeurswaarde of lager

Voorwaarden afwijking voorkeursgrenswaarde

Hoewel de Geluidsnota anticipeert op het toekomstige MIG-beleid, is nog steeds de Wet geluidhinder van toepassing. Dat betekent dat waar de streefwaarde in bovenstaande tabel afwijkt van de voorkeursgrenswaarden, dit alleen mogelijk is als wordt voldaan aan de criteria uit de Wet geluidhinder. Allereerst moet daarbij worden aangetoond dat er geen bron- of overdrachtsmaatregelen mogelijk zijn.

De Geluidsnota gaat er voorts vanuit dat de afwijking van de voorkeursgrenswaarden gelden voor bedrijfswoningen of voor woningen die langs de geluidsbron worden gebouwd en die door de afschermende werking van deze gebouwen er toe bijdragen dat achter deze bebouwing een goed akoestisch klimaat ontstaat. Hiermee wordt aangesloten bij de (hierboven reeds beschreven) criteria die de Wet geluidhinder noemt voor de situaties waarin een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde toelaatbaar is. In de geluidsnota is aangegeven dat de stedenbouwkundige opzet er telkenmale opgericht is dat zo min mogelijk geluid een woonwijk binnen kan dringen. In de geluidsnota zijn daarvoor de volgende ontwerpregels opgenomen:

"Indien er woningen, of andere gevoelige bebouwing, langs een weg of spoor gebouwd wordt binnen de contour van de voorkeurswaarde moet de eerste lijnbebouwing afscherming bieden aan de achtergelegen woningen. Daarbij moet een van de volgende regels in acht worden genomen:

- langs de betreffende weg of spoor moet een aaneengesloten bebouwing komen met een minimale aaneengesloten lengte van 80 meter. De afmetingen van openingen tussen bouwblokken is vervolgens vrij. Onderdoorgangen in dit bouwblok lager 4 meter worden buiten beschouwing gelaten;
- indien de aaneengesloten bebouwing tussen de 50 en 80 meter bedraagt is het volgende van toepassing:
 - de doorgangen mogen slechts 15% van bouwfront uitmaken, dan wel;
 - achter de gesloten bebouwing moet een geluidsluwe situatie ontstaan door in de zijstraten ook de gesloten gevel van het hoofdblok door te zetten totdat aan die gevel het geluidsniveau met 5 dB(A) afgenomen is, ofwel tot het berekende geluidsniveau tot 2 dB(A) onder de voorkeurswaarde is afgenomen. Een doorgang mag maximaal 35% van het bouwfront zijn."

De geluidsnota stelt verder dat hinderlijke akoestische situaties dienen te worden gecompenseerd. Daarbij worden genoemd:

- akoestische compensatie:
 - gevelisolatie (met ventilatievoorzieningen);
 - aangepaste indeling van de woning waarbij de geluidsgevoelige (woon)vertrekken aan de achterzijde liggen;
 - minimaal één geluidsluwe gevel;
 - een "privé gebied" (een tuin, balkon of park) aan de rustige kant van het huis;
 - afscherming van de achterliggende bebouwing door woningen langs de weg;
- niet-akoestische compensatie:
 - diverse factoren die als positief worden gewaardeerd in de leefomgeving, zoals veel groen, openbaar vervoer of speelgelegenheid voor kinderen.
- Uiteraard wordt in eerste plaats gestreefd naar compensatie in de akoestische sfeer.

Hogere waarden

Het bestemmingsplan Almere Poort is grotendeels een globaal bestemmingsplan. Deze plan-vorm houdt in dat de bestemmingen zeer globaal worden aangegeven. De ligging van noch de geluidsbronnen (zoals wegen), noch de geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen) is daarbij exact bekend. Door deze globaliteit kan niet worden aangegeven op welke locaties en voor hoeveel woningen een Verzoek hogere grenswaarden nodig is en om welke geluidsbelasting het daarbij gaat. Pas bij de (verplichte) uitwerkingsplannen zal hiervoor duidelijkheid ontstaan.

Omdat een eventueel Verzoek hogere grenswaarden in het kader van dit bestemmingsplan dient te worden ingediend is in de Geluidsnota een richtwaarde gegeven van het aantal woningen waarvoor een hogere grenswaarde nodig zal zijn. Daarbij is per wijk een overzicht gegeven van het aantal woningen per overschrijdingsklasse van 5 dB(A). Hieronder is een overzicht van de aantallen woningen per wijk gegeven. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de aantallen niet geheel overeenkomen met de aantallen in de Geluidsnota, omdat sinds het verschijnen van de nota het totaal aantal woningen per wijk is gewijzigd.

Tabel 6 Maximum aantal geluidsgehinderde woningen

	totaal aantal woningen	geluidsbelastingklasse in dB(A)		
wegverkeerslawaaï		50-55 dB(A)	55-60 dB(A)	60-65 dB(A)
spoorweglawaaï		55-60 dB(A)	60-65 dB(A)	65-70 dB(A)
Europakwartier	2.800	603	451	38
Dijkzicht	1.400	462		
Parklust	1.800	90		
Waterrijk	900	54		
Pampushout III ¹⁾				
Pampushout I	1.000	100		
Pampushout II	150	15		
Olympia Officepark West	200	150		
Olympia Officepark Midden-Oost ¹⁾				
Lagekant	200	80	40	
Middenkant Zuid	300	153	147	
Hogekant ¹⁾				
Middenkant Noord	250	60	130	
Olympiakwartier West	400	66	150	116
Olympiakwartier Oost	500	83	188	145
Leisurezone	200	40		
Almeerderzand	350	0		
Cascadepark	125	0		
(voorheen Groenendaal)				
Ecozone ¹⁾				
IJmeerkuststrook	100	0		
Totaal	10.690	1956	1106	299

¹⁾ geen geluidsgevoelige bestemmingen

Uit dit overzicht blijkt dat alleen in Olympiakwartier Oost en West en Europakwartier een hogere geluidbelasting dan 60 dB(A) (wegverkeer) aan de orde is. Het gaat hier echter uitsluitend om railverkeerslawaaï aangezien de afwijking van de streefwaarde voor wegverkeer maximaal tot 60 dB(A) ruimte geeft.

Bij Lagekant, Dijkzicht en bij Pampushout I en II is alleen wegverkeerslawaaï aan de orde.

Bij de andere clusters kunnen het woningen zijn die vanwege verkeerswegen een overschrijding zullen hebben, maar ook andere woningen die vanwege de spoorlijn een overschrijding zullen krijgen. Het is echter niet ondenkbaar dat er ook woningen zullen worden gebouwd die vanwege beide bronnen een overschrijding zullen hebben.

Voor de clusters waar zowel sprake is van weg- als railverkeerslawaaï is een inschatting gemaakt van de verdeling van de hogere waarden uit tabel 1 over de bron verkeerswegen en de bron spoorlijn. Ook is een inschatting gemaakt van het aantal woningen waarbij zowel vanwege wegverkeer als railverkeer een hogere waarde nodig is.

De verdeling is gemaakt naar ratio van het grondoppervlak dat binnen de voorkeursgrenswaarde-contour is gelegen. Hierbij is per deelgebied als volgt te werk gegaan:

(Milieu)onderzoek

1. Bepaal (globaal) het totale oppervlak dat binnen 50 dB(A)-contouren van de afzonderlijke verkeerswegen is gelegen.
2. Bepaal het oppervlak dat binnen de 57 dB(A)-contour en de spoorlijn is gelegen.
3. Tel de oppervlakken bij elkaar op.
4. Bepaal het percentage van het oppervlak van één bron ten opzichte van het totaal oppervlak boven de voorkeursgrenswaarde.
5. Dit percentage wordt genomen van het totaal aantal hogere waarde-woningen per cluster uit tabel 3 en dat levert het aantal hogere waarde-woningen per bron op.

Voor het gebied waarin door twee bronnen (spoorlijn en verkeerswegen) voor een overschrijding kan wordt gezorgd, is het (dubbele) oppervlak ook als een percentage uitgedrukt van het totale oppervlak aan overschrijding. Het hieruit resulterende aantal woningen is als extra aantal opgevoerd.

In de volgende tabel zijn de aldus geraamde aantallen gegeven (richtwaarden)

Tabel 7 Aantal woningen met een hogere waarde uitgesplitst per bron

Deelgebied	wegverkeer			railverkeer			Zowel weg als spoor		
wegverkeer	51-55	56-60	58-60	61-65	66-70	51-55	56-60	56-60	
railverkeer						58-60	61-65	66-70	
Europakwartier	248	321	355*	130*	38*	10	10	--	
Parklust	50	--	40	--	--	5	--	--	
Waterrijk	32	--	22	--	--	5	--	--	
Olympia Officepark-West	83	--	67	--	--	28	--	--	
Middenkant Zuid	84	81	69	66	--	2	2	--	
Middenkant Noord	12	26	48	104	--	5	5	--	
Olympiakwartier West (Centrum)	31	72	35	78	116	42	42	20	
Olympiakwartier Oost	34	76	49	112	145	6	6	15	
Dijkzicht	462	--	--	--	--	--	--	--	
Pampushout I	100	--	--	--	--	--	--	--	
Pampushout II	15	--	--	--	--	--	--	--	
Lagekant	80	40	--	--	--	--	--	--	
Leisurezone	40	--	--	--	--	--	--	--	
Sub Totaal	1271	616	685	490	299	103	65	35	
Onvoorzien**	155	75	84	60	36	13	8	5	
Totaal	1426	691	769	550	335	116	73	40	

* Op basis van Haskoning onderzoek juni 2003 (zie ook de akoestische rapportages)

** Naar aanleiding van onze bespreking met de provincie d.d. 27 februari 2003.

Tevens werd op deze bespreking aangegeven, dat uitruil tussen de gebieden mogelijk is.

In totaal gaat het om 4000 woningen met een hogere waarde, waarvan er 229 een hogere waarde kunnen hebben van zowel wegverkeer als railverkeer.

Met betrekking tot wegverkeer gaat het om de volgende bronnen:

- Maximaal toelaatbare waarde van 55 dB(A): alle gezoneerde wegen;
- Maximaal toelaatbare waarde van 60 dB(A): alle gezoneerde wegen met uitzondering van de A6 en de Hoge Ring.

Bovenstaande raming dient te worden beschouwd als zijnde een tabel met richtwaarden. Zo zal de raming per wijk sterk kunnen afwijken van de werkelijke gerealiseerde aantallen. Met name de afschermende werking van niet geluidsgevoelige gebouwen zal een grote invloed kunnen hebben. De verwachting is echter dat de totale aantallen voor geheel Almere Poort voldoende ruimte bieden om het ambitieniveau te realiseren. Hierbij kan worden opgemerkt dat het realiseren van het aantal hogere waarden geen doel op zich is. Bij de uitwerking van de deelplannen zal het ambitieniveau dat in de Geluidsnota is geschetst voorop staan terwijl de gegeven ontwerpregels garanderen dat per locatie slechts hogere waarden worden toegestaan, als wordt aangetoond dat andere maatregelen niet mogelijk of niet wenselijk zijn. Door per wijk geen limiet te stellen aan het aantal hogere waarde woningen wordt verwacht dat in de projectteams veel energie zal worden gestoken in een zo optimaal mogelijke indeling van het gebied terwijl wanneer op voorhand al vast zou staan hoeveel woningen met een hogere

grenswaarde kunnen worden gebouwd, het gevaar bestaat dat dit aantal als een doelstelling wordt gezien.

Mede om deze reden, en ook om redenen van flexibiliteit en uitwisselbaarheid wordt geopteerd voor een hogere waardebeschikking waarin voor Almere Poort als totaal een hogere waarde wordt vastgesteld voor de volgende aantallen woningen:

- 1426 woningen een maximaal toelaatbare geluidbelasting van 55 dB(A) vanwege wegverkeer
- 691 woningen met een maximaal toelaatbare geluidbelasting van 60 dB(A) vanwege wegverkeer
- 769 woningen met een maximaal toelaatbare geluidbelasting van 60 dB(A) vanwege railverkeer
- 550 woningen met een maximaal toelaatbare geluidbelasting van 65 dB(A) vanwege railverkeer
- 335 woningen met een maximaal toelaatbare geluidbelasting van 70 dB(A) vanwege railverkeer
- 116 woningen met een maximaal toelaatbare geluidbelasting van 55 dB(A) vanwege wegverkeer en 60 dB(A) vanwege railverkeer
- 73 woningen met een maximaal toelaatbare geluidbelasting van 60 dB(A) vanwege wegverkeer en 65 dB(A) vanwege railverkeer
- 40 woningen met een maximaal toelaatbare geluidbelasting van 60 dB(A) vanwege wegverkeer en 70 dB(A) vanwege railverkeer

Woningen die van meer dan één weg een overschrijding zullen hebben.

Het wordt niet uitgesloten geacht dat er woningen zullen zijn waarvoor vanwege meerdere wegen een hogere waarde zal gaan gelden. De gecumuleerde geluidbelasting zal echter niet hoger zijn dan de "afwijking van de streefwaarde" zoals deze voor het betreffende deelplan is geformuleerd. Deze woningen zijn dan ook als één woning geteld.

Handhaving geluidhinderbeleid

Het bestemmingsplan Almere Poort is voor het overgrote deel van het plangebied een globaal bestemmingsplan. Deze planvorm biedt maximale flexibiliteit ten aanzien van de gewenste ontwikkelingen maar houdt tevens in dat in dit globale plan niet kan worden aangegeven op welke locaties en voor hoeveel woningen een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde niet vermeden kan worden. Pas bij de uitwerking van de deelplannen zal duidelijk worden waar deze gevallen zich gaan voordoen. In dit globale plan wordt derhalve volstaan met het schetsen van de situaties waarin een hogere waarde nodig is en het opnemen van zodanige uitwerkingsregels dat wordt gegarandeerd dat alleen een hogere waarde wordt toegelaten in die situaties waarvoor de hogere waarde is verleend.

Handhaving van het geluidshinderbeleid uit de geluidsnota en zorgvuldig gebruik van hogere grenswaarden zal dan ook bewaakt moeten worden. Tevens moet worden gemonitord waar en hoeveel van de totale som uit het verzoek verbruikt wordt. In onderstaand schema is aangegeven hoe dit zal worden vormgegeven.

Hieronder wordt ingegaan op de verschillende planfasen en op de waarborging van het beleid uit de Geluidsnota bij de uitwerking van Almere Poort.

Opstellen van het ontwikkelingsplan

Per deelgebied wordt in eerste instantie een ontwikkelingsplan opgesteld. In het projectteam dat hiervoor wordt geformeerd heeft onder andere een vertegenwoordiger van de afdeling Milieubeleid zitting. In deze fase wordt de eerste aanzet van een akoestisch rekenmodel vervaardigd dat gaande het proces steeds meer details zal gaan bevatten. Met dit model kunnen de geluidbelastingen worden bepaald hetzij in de vorm van contouren hetzij in de vorm van geluidbelastingen op bouwblokken. Dit akoestisch rekenmodel is flexibel van opzet zodat verschillende varianten kunnen worden doorgerekend.

Er ontstaat een beeld van de knelpuntsituaties en voor deze knelpuntsituaties zal worden nagegaan welke maatregelen in aanmerking komen om aan de omschreven voorkeursgrenswaarde, streefwaarden en maximale afwijkingen te voldoen. Wanneer blijkt dat een overschrijding van de vigerende waarde niet te vermijden is, zal met het akoestisch rekenmodel worden onderzocht of voldaan wordt aan de criteria die zijn gesteld voor het toelaten van een overschrijding. Daarbij worden altijd bron- en overdrachtsmaatregelen beschouwd.

Op basis van deze analyse zal ook een eerste schatting kunnen worden gemaakt van het aantal woningen waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden en de mate van overschrij-

ding. De vertegenwoordiger van de afdeling milieubeleid zal dit aantal en de omstandigheden melden aan de Coördinator Geluid van de afdeling Milieubeleid. Hiervoor zal een formulier worden ontwikkeld. De Coördinator Geluid houdt centraal een overzicht bij van alle deelplannen en controleert zowel inhoudelijk als kwantitatief of de hogere waarden in de pas lopen met de inhoud van het Besluit Hogere grenswaarden van Gedeputeerde Staten. Zonodig zal er een terugmelding naar de betreffende projectgroep plaatsvinden als blijkt dat in een deelplan een onjuiste interpretatie van het hogere waarden besluit c.q. geluidnota Almere Poort heeft plaatsgevonden of wanneer het aantal woningen met een hogere waarde een te grote aanslag op het totaal zou zijn.

Opstellen van het verkavelingsplan

Nadat het ontwikkelingsplan klaar is, wordt een verkavelingsplan opgesteld. Ook hiervoor wordt een projectteam ingesteld waarvan een vertegenwoordiger van de afdeling Milieubeleid deel uitmaakt. In deze fase wordt een nadere verkaveling uitgewerkt en met het ten behoeve van het ontwikkelingsplan opgestelde akoestisch model, worden afwijkingen ten opzichte van het ontwikkelingsplan doorgerekend. Het model zal hiervoor worden bijgesteld en/of uitgebreid. Er wordt dan opnieuw een toets aan de grenswaarden uitgevoerd en opnieuw wordt bezien of een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde niet vermeden kan worden. Er kan nu een meer nauwkeurige schatting van het aantal "overschrijdingswoningen" worden gemaakt en de bandbreedte van de overschrijding kan worden verkleind. Het aantal woningen en de omstandigheden worden wederom gemeld aan de Coördinator Geluid. De Coördinator toetst de aantallen aan het Besluit Hogere grenswaarden van de provincie en geeft, wanneer de hogere waarde woningen niet binnen dit besluit past, een terugmelding aan de projectgroep.

Opstellen van uitwerkingsplan

In het uitwerkingsplan dat wordt opgesteld door de afdeling Ruimtelijk Beleid, worden de randvoorwaarden opgenomen waarbinnen de bouwvergunningen worden verstrekt. Ook in deze fase zullen nog wijzigingen door het projectteam in de planopzet kunnen worden doorgevoerd die akoestische consequenties kunnen hebben. Het akoestisch rekenmodel zal dan worden ingezet om deze consequenties te beoordelen. In deze fase wordt een rapport opgesteld van het akoestisch onderzoek zoals dit tot nu toe is uitgevoerd. Het rapport zou een zelfde strekking hebben indien voor de ontwikkeling direct een gedetailleerd bestemmingsplan gemaakt zou zijn. Het rapport geeft inzicht in de locaties waar de voorkeursgrenswaarden worden overschreden en de aantallen woningen die het betreft. Het rapport wordt voorgelegd aan de Coördinator Geluid en deze verwerkt de gegevens in de groslijst met hogere waarde woningen. Indien voor een gebied via art 19 lid 2 (zelfstandige projectprocedure) een bouwtitel wordt verkregen, wordt hierop dezelfde werkwijze toegepast als voor een uitwerkingsplan.

Verlening bouwvergunning

Nadat het uitwerkingsplan is vastgesteld kunnen de bouwvergunningen worden verstrekt. Ook in deze fase kunnen nog mutaties worden doorgevoerd die akoestische consequenties kunnen hebben. Toetsing geschiedt door de akoestisch medewerker bij de Dienst Stadswerk Almere (DSA: team onderzoek advies) Het akoestisch model wordt dan hierop bijgesteld en wanneer dit tot andere geluidbelastingen leidt of tot andere aantallen hogere waarden woningen, zal de Coördinator geluid hiervan op de hoogte worden gesteld. In deze fase wordt in ieder geval een lijst opgesteld met woningen waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. Deze lijst bevat in ieder geval:

- het adres van de woning;
- de geluidbelasting van de onderscheiden bouwlagen;
- de geluidsbron(nen).

Samenvatting en conclusies

- Diverse geluidsbronnen hebben een uitstraling op het plangebied van Almere Poort.
- Almere Poort kan niet worden gerealiseerd zonder gebruikmaking van Hogere grenswaarden.
- In de Geluidsnota is het geluidsbeleid voor Almere Poort vastgelegd evenals het ambitieniveau per deelgebied/wijk.
- Omdat het een globaal bestemmingsplan betreft is de exacte ligging van de woningen ten opzichte van de geluidsbronnen onvoldoende bekend.
- Voor het gehele plangebied zal een Verzoek hogere grenswaarden worden ingediend waarbij voor maximaal 4000 woningen een hogere waarde wordt aangevraagd.

- De ruimtelijke plannen zullen steeds gedetailleerder worden uitgewerkt. Om de toepassing van de in de Geluidsnota Almere Poort beschreven ambities en het gebruik van de hogere grenswaarden te bewaken is een protocol opgesteld. De kern daarin is deelname van een vertegenwoordiger van de afdeling Milieubeleid en terugkoppeling aan een Coördinator Geluid.

8.3. Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's die ontstaan voor de omgeving bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen zoals vuurwerk, LPG en munitie over weg, water en spoor en door buisleidingen. Deze risico's worden uitgedrukt in het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het plaatsgebonden risico is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde geografische plaats in de omgeving van een risicobron (inrichting of transportas) overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen bij deze risicobron. Het groepsrisico is de kans per jaar dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval bij een risicobron.

De term 'externe' veiligheid wordt gehanteerd omdat het risico van derden (de omgeving) hierin centraal staat. Zij nemen geen deel aan de activiteit die het risico met zich meebrengt. Het gaat dus om mensen die extern zijn ten opzichte van die activiteit.

Vervoer van gevaarlijke stoffen:

Spoor

Centraal in Almere Poort ligt de Flevolijn. Over deze lijn zal in de toekomst (naar verwachting vanaf 2014) transport van gevaarlijke stoffen gaan plaatsvinden.

In dit plan is daarom de risicoruimte tussen het toekomstige transport van gevaarlijke stoffen over de spoor en de bebouwde omgeving duurzaam vastgelegd. Daarom zijn naast vigerende regelgeving ook de volgende beleidsdocumenten kaderstellend geweest in de opstellen van dit plan:

- (interim)beleid: de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (verder circulaire RNVGS) van juli 2004;
- beleidsvernieuwing: de Nota vervoer gevaarlijke stoffen (verder NVGS) van november 2005 en de verdere uitwerking hiervan in basisnetten in 2006.

In de circulaire wordt bepaald dat externe veiligheid vanuit een risicobenadering dient te worden benaderd, door onder andere een kwantitatieve risicoanalyse uit te voeren. Ook dienen ruimtelijke plannen onderbouwd te zijn met een groepsrisico (vervolgens GR) afweging voor langs routes waarbij sprake is van een toename van het GR.

In 2001 zijn anticiperend op de beleidsontwikkeling van de Regulerings van Vervoer Gevaarlijke Stoffen per spoor (RVGS-spoor), bestuurlijk afspraken gemaakt tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Gemeente Almere over de wijze van omgang met het PR en GR (opgenomen in bijlage 7). Zodoende zijn de volgende zaken vastgelegd:

- er wordt een zone van 30 meter, gemeten uit het hart van de buitenste twee sporen, vrij gehouden van nieuwe kwetsbare bestemmingen, zoals woningen;
- het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt zodanig beperkt dat er geen toetsing aan het GR hoeft plaats te vinden; buiten de PR-zone van 30 meter, gelden.

Aldus is de draagcapaciteit van het Flevolijn ingeperkt (bronmaatregel) waardoor de oriëntatiewaarde voor het GR niet wordt overschreden. De bestuurlijke afspraken zijn echter nog niet verwoord tot beleid. Er bestaan spanning tussen de afspraken en de circulaire van 2004, zoals: welke functies mogen wel binnen de 30 meter zone (PR-veiligheidszone), wel of geen groepsrisicotoeetsing en hieraan gekoppeld de verantwoordelijkheid voor een toenemend GR en de financiële gevolgen hiervan conform het veroorzakerbeginsel..

Los van los van deze tegenstrijdigheden die een direct gevolg hebben voor de in het kader van dit bestemmingsplan mogelijk te maken ruimtelijke ontwikkeling, zijn de ruimtelijke consequenties gevoelig voor:

- veranderingen in de onderliggende rekenmodellen, en voor de wijze waarop bijvoorbeeld bevolkingsgegevens worden ingevoerd;

(Milieu)onderzoek

- de beperkingen van 2-dimensionale regelgeving en de hierop gebaseerde rekenmodellen versus de 3-dimensionale gebouwde werkelijkheid.

Deze onzekerheden en de hierbij behorende risico's zijn in het kader van dit bestemmingsplan voor zover mogelijk meegenomen en waar nodig geconcretiseerd, waarbij de beide 'invalshoeken' (interim beleid vs. beleidsvernieuwing) op hun consequenties zijn verkend.

Risicobenadering:

Ten eerste is aan de hand van een aantal stelregels, zoals beschreven in bijlagen 7, bepaald dat:

- dit baanvak geen PR 10^{-6} -contour heeft;
- er voor een groot aantal van de deelgebieden langs het spoor sprake is van een (mogelijke) overschrijding van de oriëntatiewaarde van het GR.

Deze conclusies worden ook nog eens bevestigd door het rapport: Basisnet Vervoer gevaarlijke Stoffen (mei 2006). De in dit rapport uitgevoerde risicoanalyses vormen de input voor de uitwerking van het basisnet in 2006. Uitgaande van een (nog niet vastgestelde) indeling van de Flevolijn/Hanzelijn in categorie 2B, met bijbehorende veel hogere aantallen transport dan de ProRail prognose van 2003:

- geen PR 10^{-6} -contour;
- een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het GR (bij hoge snelheid).

Aangezien hier sprake is van globale bestemmingen met uitwerkingsplicht zal de kwantitatieve berekening van het groepsrisico tijdens de uitwerking van de betreffende bestemmingen plaatsvinden.

Synthese interimbeleid en beleidsvernieuwing:

Combinatie van beide 'invalshoeken' leidt tot de onderstaande ruimtelijke conclusies:

- a. Er wordt in principe een veiligheidzone van 30 meter, gemeten uit het hart van de buitenste twee sporen, vrij gehouden van kwetsbare en beperkt kwetsbare bestemmingen (met uitzondering van onderstaande bepaling voor het deelgebied Olympiakwartier);
- b. Functies die niet kwetsbaar of beperkt kwetsbaar zijn, bijvoorbeeld parkeergarages/-terreinen, worden toegestaan in deze veiligheidszone.
- c. Het doel van deze veiligheidszone is meerledig: voldoen aan bestuurlijke afspraak (reservering voor toekomstige groei van het transport boven op de huidige prognose), GR buffer (sterke GR reducerende maatregel), brandwarmte buffer (in geval van een ongeluk met brandbare vloeistoffen) en bereikbaarheidsstrook voor de hulpverleningsdiensten.
- d. Ten gevolge van de invulling van het nieuwe bestemmingsplan wordt de oriëntatiewaarde van het GR (mogelijk) overschreden. De oriëntatiewaarde is echter geen normwaarde, maar een ijkpunt. De beoordeling van de verschillende aspecten van verantwoordingsplicht, biedt de gemeente de mogelijkheid de nieuwe risicosituatie te verantwoorden.
- e. Een vermindering van de toename van het GR door bronmaatregelen (beperking vervoersstroom (brandbaar gassen) of snelheidsverlaging) te treffen door de Rijksoverheid, vervoerder en beheerder van het spoor. Vanwege het verlagen van de kans op een ongeval in combinatie met het sterke effect op het verlagen van het GR. In de bestuurlijke afspraak met het Rijk in 2001 is gekozen voor beperking van de vervoersstroom aan brandbare gassen. Dit is gesprekstof voor nader overleg met de betrokkenen.

Uitzonderingsbepaling voor beperkt kwetsbare objecten binnen de veiligheidszone van 30 meter:

Voor de ontwikkeling van het stationsgebied in Olympiakwartier (UCG I en II) wordt de mogelijkheid open gehouden om vanwege zwaarwegende belangen op het gebied van vervoer, ruimtelijke ontwikkeling en economie (verder te noemen: gewichtige redenen) of bij het opvullen van kleine open gaten in bestaand stedelijk gebied, binnen de 30 meter een nader te bepalen programma aan beperkt kwetsbare objecten toe te laten. De gemeente Almere heeft een discretionaire bevoegdheid (op grond van de circulaire RNVGS) om voor beperkt kwetsbare objecten gemotiveerd van de richtwaarde voor het PR af te wijken, onder de voorwaarde van voorafgaand overleg met alle betrokken bestuursorganen. De verantwoording over het

daadwerkelijke gebruik van deze discretionaire bevoegdheid is te zijner tijd onderdeel van het (de) betreffende uitwerkingsbesluit(en) van dit gebied.

Andere redenen om deze uitzonderingsbepaling te rechtvaardigen zijn:

1. andere benadering lijninfrastructuur t.o.v. stationaire bronnen: door de korte aanwezigheid van de gevaarlijke stoffen, ze rijden immers alleen langs, wordt de risicoafstand (PR) vooral bepaald door een lage kans en een groot gevolg; de consequentie is een groot verschil tussen effectafstand (b.v. BLEVE circa 350 meter) en risicoafstand (circa 30 meter), met als vervolgvraag: wat is het nut van het strak hanteren van de grenswaarde voor het PR vs. de onderhandelbare norm voor het GR voor lijninfrastructuur?
2. 'onvolkomenheden' in modellen voor risicoanalyses van lijninfrastructuur:
 - de 3-dimensionale werkelijkheid versus de 2-dimensionale rekenprogramma's: het beschikbare rekenmodel (RBM II) houdt geen of nauwelijks rekening met de ruimtelijke context van gebiedontwikkeling (hoogteligging spoor, ruimtelijke context spoorbaan (geleiderails, voorziening ter beperking plasbrand), de ruimtelijk-functionele context van het vastgoed (verschil tussen hoge en lage gebouwen en de functionele indeling van gebouwen), mogelijkheden van bouwen boven het spoor etc.
 - het beschikbare rekenmodel (RBM II) heeft vanwege zich voortplantende onnauwkeurigheden in de diverse stappen van de tussenberekeningen maar een eindnauwkeurigheid van ongeveer 10%. De berekening als geheel heeft een onnauwkeurigheid die nog eens veel groter is, omdat er nu eenmaal en gelukkig ook, weinig ongelukken met gevaarlijke stoffen gebeuren. De casuïstiek is hierdoor erg beperkt. Het onderscheidend vermogen van de contour voor het PR is dus minimaal, terwijl deze in de regelgeving en praktijk vaak strak wordt gehanteerd. Een andere invalshoek is het volgende. Wat is b.v. de invloed van de feitelijke bebouwingsafstand op het plaatsgebonden risico van 10⁻⁶? En als deze invloed bekend is, is deze rekenkundige verslechtering van het PR dan significant?
 - tot slot kunnen de beschikbare rekenmodellen geen of nauwelijks rekening houden met de invloed van maatregelen in het ruimtelijk ontwerp op de risicoafstand (PR), terwijl deze in de praktijk wel tot kortere risicoafstand (= dus meer ontwikkelruimte) leiden;
3. Tegenover alle 'aandacht' voor het PR staat, dat de acceptatie van het GR-niveau wordt onderbelicht. Het GR richt zich op een gebied wat per definitie groter is dan een veiligheidzone van 30 meter. De invloed van het GR en van maatregelen om het GR te reduceren, op de totale veiligheid van het hier onderhavige plangebied is ook van groot belang. Dit als pendant van de hiervoor aangebrachte nuances voor het omgaan met het PR. Hierbij dient scherp voor ogen te worden gehouden:
 - absolute veiligheid is niet mogelijk;
 - het blijkt moeilijk om voor calamiteiten met een grote effectafstand (in dit geval het bepalende scenario BLEVE) een substantiële effectreductie te bewerkstelligen bij de ontwikkeling van een stationsknooppunt met betaalbare, haalbare maatregelen; m.a.w. de risico-euro dient gericht te worden geïnvesteerd;
 - tegelijkertijd leiden constructieve oplossingen om een ontploffing zoveel mogelijk te beheersen tot onevenredig overgedimensioneerde constructies die door hun omvang ook nog eens kunnen leiden tot een vergroting van sociale onveiligheid en een vermindering van de ruimtelijke kwaliteit;
4. Er moeten op de juiste niveaus afwegingen worden gemaakt: calamiteiten met een kleine effectafstand (plasbrand) kunnen juist door gerichte maatregelen op gebouw/projectniveau goed beheersbaar zijn, waardoor het totale risico sterk wordt gereduceerd; calamiteiten met een groot effect (BLEVE) dienen te worden geaccepteerd of op een hoger schaalniveau te worden opgelost.

Volgens de gemeente Almere is het open houden van de ontwikkelruimte binnen de (ook nog eens forfaitaire risicoafstand van) 30 meter, maar marginaal negatief van invloed op de totale veiligheid van het gebied. Het effect van het voor de directe spooromgeving bepalende scenario, een plasbrand (circa 45 meter), is bovendien juist door een gerichte bronmaatregel (als voorzieningen om plasbranden te voorkomen) goed beheersbaar en voor het PR sterk reducerend. De NVGS bevestigt dit. Zo staat hierin: "Voor nieuwe beperkt kwetsbare objecten

geldt de veiligheidszone als richtwaarde. Het kabinet zal nagaan of kwetsbare objecten door het treffen van bepaalde maatregelen kunnen worden aangemerkt als beperkt kwetsbare objecten.”

Natuurlijk is het zo dat bij nieuwe ontwikkelingen terecht een hogere eis aan externe veiligheid wordt gesteld. Het gaat echter ook om de verandering van de totale veiligheid van het gebied, m.a.w. in hoeverre het totale maatregelenpakket de veiligheid van de (geprojecteerde) objecten in de 30 meter zone en van het achterliggende gebied verbeterd. Dit is de verantwoordelijkheid waar de gemeente voor staat. Vooral bij stationsomgevingen is het een noodzaak een sociaal veilige verbinding tussen wederzijds gelegen stadsdelen te realiseren. Voor de gemeente Almere betekent dit het niet zomaar projecteren van een langgerekt stuk relatief duur ‘niemandsland’ van meer dan 75 meter breed (2 keer 30 meter plus de toekomstige 4-spoorsbaan zelf). Voor niet stationslocaties zal deze benadering goed werken, maar niet in de hiervoor geschiktste situaties waar juist een zorgvuldig ontwerp met het oog op sociale veiligheid, gewenste functionaliteit en veiligheidsmaatregelen te prefereren is.

(Ontwerp)opgave zone tussen 30 - 200 meter in verband met risicoreductie GR:
Na en naast de keuze voor een bronmaatregel (actors: Rijksoverheid, vervoerder en (netwerk)beheerder van het spoor) om het GR te beperken, kan een verdere risicoreductie en verhoging van de zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid worden bereikt door stedenbouwkundige maatregelen (actor: gemeente Almere) in combinatie met een slim ontwerp van gebouwplattegronden (door de ontwikkelaars/bouwers) voor de zone tussen 30 en 200 meter. Volgens de circulaire RNVGS hoeven geen beperkingen aan het ruimtegebruik te worden gesteld buiten de 200 meter, maar bestaat wel de mogelijkheid hiertoe. Dit geldt niet voor de bouwblokken G4 en G5 van Olympiakwartier, waarvoor al contractuele verplichtingen met derden zijn gesloten.

Ten behoeve van de verdere planontwikkeling in Almere Poort zijn hiervoor ontwerprichtlijnen opgesteld (en gebundeld met de randvoorwaarden voor het 30 meter gebied). Deze ontwerprichtlijnen vormen één van de uitgangspunten bij de verdere planontwikkeling. Ze worden b.v. opgenomen in het stedenbouwkundige programma van eisen voor de nog uit te werken deelgebieden. En vormen zo een onderdeel van de ontwikkelingsovereenkomsten met de opdrachtgevers voor de diverse bouwprojecten. De verankering hiervan vindt dus privaatrechtelijk plaats. De ‘zachte’ toetsing (i.v.m. de onderhandelbare norm van het GR) door de gemeente Almere vindt plaats bij de beoordeling van de bouwplannen van de ontwikkelaars/bouwers. De verantwoording over o.a. het feitelijke GR-niveau (als onderdeel van de boven het bouwplanniveau liggende ruimtelijke besluiten) is uiteindelijk een verantwoordelijkheid van de gemeente Almere.

Verantwoordingsplicht GR (VGR) spoorvervoer:

Elke wijziging in de omvang van het groepsrisico dient in het kader van de verantwoordingsplicht gemotiveerd te worden. Aspecten die bij deze afweging, naast de aanpak van het risico bij de bron, meegenomen dienen te worden zijn:

- De mogelijkheden van zelfredzaamheid van de bevolking.
- De mogelijkheden van de hulpverlening.
- Nut en noodzaak van de ontwikkeling.
- Het tijdsaspect.

Omdat de concrete detaillering van de deelgebieden in de nabijheid van het spoor (uitgezonderd Hogekant (artikel 19 lid 1 procedure al doorlopen), Europakwartier West en Homeruskwartier (beide directe bouwtitel)) nog moet plaatsvinden, en het pas hierna zinvol is een GR-berekening uit te (laten) voeren, en advies te vragen aan de (regionale) brandweer over de mogelijkheden van zelfredzaamheid van de bevolking en de mogelijkheden van de hulpverlening, vindt deze verantwoordingsplicht van het GR plaats als onderdeel van de verschillende uitwerkingsplannen.

Vertaling VGR naar het bestemmingsplan voor uit te werken gebieden:

Het betreft de volgende gebieden: UK, UKW, UG I en II, UWG I, UP, UBWP en UBW. De uitwerking van een bestemmingsplan overeenkomstig artikel 11 van de WRO, is een zelfstandig ruimtelijk besluit waarop de circulaire RNVGS van toepassing is. Met andere woorden de risicobenadering dient (ook) dan te worden toegepast. Vanwege het feit dat een ruimtelijke ontwikkeling alleen invloed heeft op het GR, vindt de verantwoording over het GR dus t.z.t.

plaats als onderdeel van de besluitvorming over de uitwerkingsplannen. Het is niet noodzakelijk dit in de uitwerkingsregels o.i.d. op te nemen.

Vertaling VGR naar het bestemmingsplan voor gebied Homeruskwartier (WG II) en Europakwartier West (WG III):

Voor deze gebieden geldt een directe bouwtitel. De verantwoording over het groepsrisico dient dus onderdeel uit te maken van dit ruimtelijke besluit. Uit het ontwikkelingsplan Homeruskwartier d.d. 13 juli 2006 en de hierin opgenomen ruimtelijke hoofdstructuur van dit gebied, blijkt het volgende. Er liggen binnen een afstand van 200 meter vanaf het spoor woningen met een dichtheid van 30 woningen per hectare. Uitgaande van een kental van 2,5 personen per woning, betekent dit een gemiddelde dichtheid van 75 personen per hectare. Uit bijlage 7 kan worden afgeleid, dat de oriëntatiewaarde van het groepsrisico (mogelijk) niet wordt overschreden.

Uit de beschrijving in paragraaf 4.2 van het deelgebied Europakwartier blijkt het volgende. Europakwartier krijgt een stedelijk karakter dat wordt ondersteund door de relatief hoge woningdichtheid van gemiddeld 55 à 60 woningen per hectare en de beperkte openbare ruimte. Uitgaande van een kental van 2,5 personen per woning, betekent dit een gemiddelde dichtheid van 140 - 150 personen per hectare. Uit bijlage 7 kan worden afgeleid, dat de oriëntatiewaarde van het groepsrisico (mogelijk) wordt overschreden. Echter, door de reeds eerder genoemde te treffen bronmaatregelen (actors: Rijksoverheid, vervoerder en (netwerk)beheerder van het spoor) wordt de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet meer overschreden.

Om de verdere uitwerking van beide deelgebieden en de invloed hiervan op de toename van het GR te kunnen beïnvloeden, is een bijzonder bouwvoorschrift opgenomen. Met als strekking, dat de toename van het GR door bouwplannen in deze gebieden moet worden gekwantificeerd en in de motivering van deze bouwplannen verantwoording moet worden afgelegd over het GR. In het bouwvoorschrift zijn de elementen opgenomen die bij deze verantwoording moeten worden beoordeeld volgens de circulaire RNVGS, inclusief het advies van (regionale) brandweer in verband met de aspecten zelfredzaamheid, hulpverlening en bestrijdbaarheid. Op deze wijze ontstaat voor deze twee specifieke gebieden naar onze mening een verantwoorde tweetrapsraket GR-verantwoording.

Vertaling PR naar het bestemmingsplan:

De veiligheidszone in de vorm van een algemeen bouwvoorschrift is in de voorschriften opgenomen.

Conclusies spoorvervoer

Bij de hier voorgestane ontwikkeling van de stedelijke kern Almere Poort, kiest de gemeente Almere voor het scenario: vervoeren en bouwen waarbij onbeheersbare calamiteiten met zeer kleine kans van optreden (BLEVE) dienen te worden geaccepteerd. Externe veiligheid wordt integraal bekeken voor de hele stad en niet alleen voor dit gebied geoptimaliseerd. Vanuit een visie op het niveau van de stad Almere en de voorgestane ontwikkeling van al haar stationslocaties.

Het enkel inpassen van een twee dimensionale 30 meter zone leidt niet tot een optimale stedelijke kwaliteit en wekt aan de andere kant ten onrechte de indruk van veiligheid, terwijl het effect van het bepalende scenario niet binnen deze grens blijft. Het resultaat van de nu gekozen benadering is, dat meer vrijheidsgraden worden gecreëerd voor het ruimtelijk ontwerp en vierkante meters dichtbij de infrastructuur worden benut zonder concessies te doen aan het totale overall externe veiligheidsniveau.

Totale maatregelenpakket ter verantwoording van de eerder gemaakte keuzes:

1. er wordt door de gemeente een veiligheidszone van 30 meter, gemeten uit het hart van de buitenste twee sporen, vrij gehouden van kwetsbare en beperkt kwetsbare bestemmingen;
2. vermindering van de toename van het GR tot de oriëntatiewaarde door bronmaatregelen (beperking vervoersstroom (brandbaar gassen) of snelheidsverlaging) te treffen door de Rijksoverheid, vervoerder en (netwerk)beheerder van het spoor;
3. Voor de ontwikkeling van het stationsgebied in Olympiakwartier (UCG I en II) wordt de mogelijkheid open gehouden om vanwege zwaarwegende belangen op het

gebied van vervoer, ruimtelijke ontwikkeling en economie (verder te noemen: gewichtige redenen) of bij het opvullen van kleine open gaten in bestaand stedelijk gebied, binnen de 30 meter een nader te bepalen programma aan beperkt kwetsbare objecten toe te laten. Ter onderbouwing hiervan zal een risicoanalyse worden uitgevoerd, met in het bijzonder aandacht voor kosteneffectieve maatregelen om de gevolgen van een plasbrand voor deze objecten zoveel mogelijk te reduceren;

4. uitgezonderd de gebieden G4 en G5 in Europakwartier (al contractuele verplichtingen) geen functies voor verminderd zelfredzame personen binnen 200 meter van het spoor.

De gemeente Almere acht op basis van alle hiervoor genoemde maatregelen samen het totale te bereiken externe veiligheidsniveau en de hieraan verbonden restrisico's aanvaardbaar.

Water

Uit de Risicoatlas Hoofdvaarwegen Nederland (2003) blijkt, dat er op een afstand van circa 5 km ten noorden van het plangebied een hoofdvaarroute ligt. De vaarroute Amsterdam-Lemmer via de Houtribsluizen. Uit de uitgevoerde risicoanalyses voor de situatie 2001 in deze atlas blijkt, dat deze vaarroute geen 10^{-6} contour heeft voor het plaatsgebonden risico (PR). Het groepsrisico (GR) voldoet (ruimschoots) aan de oriëntatiewaarde. Overig transport is qua aard en omvang zodanig gering dat zij geen noemenswaardige risico's opleveren.

Uit het rapport 'Inventarisatie van de EV-risico's bij het vervoer van gevaarlijke stoffen (2005)', uitgevoerd in het kader het project ANKER blijkt, dat dit ook geldt voor de situatie in 2010 uitgaande van een maximale groei van de transportstroom (= scenario 'hoge groei', d.w.z. 20% extra transport bovenop het scenario 'centraal pad'). De conclusies van de vorige paragraaf zijn dus toekomstbestendig.

De ontwikkeling van Almere Poort levert geen significante toename van de externe veiligheidsrisico's op, in relatie tot transport van gevaarlijke stoffen over het water.

Weg

Binnen het plangebied zal in de toekomst naar verwachting beperkt transport van gevaarlijke stoffen per weg plaatsvinden. Echter, het plangebied ligt wel binnen de invloedssfeer van de A6 en Hogering, waarover significant transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. In het kader van dit bestemmingsplan dient de afweging van veiligheidsbelangen overeenkomstig de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen – en de hierin opgenomen risicobenadering - plaats te vinden.

In bijlage 5 staan de resultaten van de toepassing van de risicobenadering uit deze circulaire. Het lijkt op basis van eerder onderzoek aannemelijk dat:

- de beschouwde wegvakken geen PR 10^{-6} -contour hebben;
- de oriëntatiewaarde van het GR niet zal worden overschreden als gevolg van de ontwikkeling van Almere Poort.

Het is niet noodzakelijk deze risico's nader te kwantificeren. De geringe toename van het GR vinden wij verantwoord. Er zijn op dit moment geen risicoreducerende ruimtelijke ordeningsmaatregelen noodzakelijk.

Buis

Binnen het plangebied aan de noordzijde van de A6 en aan de westzijde van de Hogering ligt een buisleidingenstrook. Volgens de circulaire Zonering langs Structuurschema Buisleidingen van 1984, moeten veiligheidsafstanden rondom deze reserveringstrook in acht worden genomen. Aangezien kan worden geconcludeerd dat het bestemmingsplan geen gevoelige (categorie I) objecten projecteert binnen de toetsingszone en dat hiernaast een beperkt bebouwingspercentage (maximaal 5%) wordt toegestaan, is de conclusie dat aan voorschriften van het structuurschema wordt voldaan.

Vertaling naar het bestemmingsplan:

Op de plankaart is de buisleidingenstrook en het bijbehorende toetsings- en veiligheidsgebied opgenomen. In de voorschriften is een specifieke bestemmingsregeling opgenomen voor deze

gebieden met als strekking, dat binnen deze gebieden bepaalde ontwikkelingen niet zijn toegestaan.

Inrichtingen

Er is hier sprake van een ruimtelijk plan, dat de vestiging van (beperkt) kwetsbare objecten als mede van consument gerichte risicovolle inrichtingen (b.v. LPG-tankstation, ijsbaan/skihal met ammoniakkoelinstallatie) mogelijk maakt. Andere risicovolle inrichtingen worden hier niet toegelaten, vanwege het stedelijke karakter van Almere Poort met zijn voor Almeerse begrippen hoge woningdichtheid en hoge mate van functiemenging. Het Besluit externe veiligheid inrichtingen - dat (behoudens enkele artikelen) op 27 oktober 2004 in werking is getreden - is van toepassing.

Op dit moment is nog niet bekend of de hiervoor bedoelde bedrijven zich willen vestigen en zo ja, welke en waar. Toetsing aan dit besluit is nog niet mogelijk. Vandaar de keuze om in dit geval risicovolle inrichtingen, in de voorschriften bij het bestemmingsplan uit te sluiten en door middel van een wijzigingsbevoegdheid van burgemeester en wethouders, de verenigbaarheid van een te vestigen risicovolle inrichting met de in het bestemmingsplan toegestane (beperkt) kwetsbare functies te beoordelen.

Voor de volledigheid het volgende. In de toelichting op het wijzigingsbesluit dient naast de in dit bestemmingsplan opgenomen voorschriften onder lid F.1.a en F.1.b, invulling te worden gegeven aan de verantwoordingsplicht ten aanzien van het groepsrisico, conform artikel 13 van Bevi.

Vuurwerkbedrijven

Recentelijk is vuurwerkbeleid vastgesteld. Vuurwerk opslag en verkoopplaatsen worden geconcentreerd in winkelcentra en bedrijventerreinen en uitgesloten in woongebieden en kleine winkelcentra met woningen erboven. Onder winkelcentra wordt verstaan gebieden met als hoofdbestemming: centrumdoeleinden. Onder bedrijventerreinen wordt bedoeld gebieden met als hoofdbestemming: bedrijfsmatige activiteiten. Onder kleine winkelcentra wordt verstaan: gecombineerde hoofdbestemming wonen en bedrijfsmatige activiteiten. Dit betekent concreet voor dit plangebied dat nieuwe vuurwerkbedrijven worden toegestaan.

Op dit moment is nog niet bekend of deze groep bedrijven zich wil vestigen en zo ja, welke en waar. Toetsing aan de geldende afstandseisen uit het Vuurwerkbesluit is nog niet mogelijk. Vandaar de keuze om via de planvoorschriften te regelen dat vuurwerkbedrijven moeten voldoen aan de vereiste veiligheidsafstanden uit het Vuurwerkbesluit. De veiligheidsafstanden dienen op het eigen terrein (bouwperceelniveau) te worden opgelost.

Veiligheidsaspecten calamiteiten

Om de bevolking tijdig te kunnen waarschuwen tegen rampen functioneert in Nederland het Waarschuwing- en Alarmeringssysteem. Deze alarmmasten worden verspreid over het land geplaatst op een dergelijke manier dat de gehele bevolking kan worden gewaarschuwd bij grootschalige calamiteiten.

Landelijk richtlijnen voor de noodzakelijke snelheid en effectiviteit van de brandweezorg (de brandweezorgnorm) zijn door het bestuur overgenomen in het beleid. Ten aanzien van de snelheid houdt dat voor de nieuwe bedrijventerreinen in dat de brandweer daar binnen 10 minuten na melding ter plaatse moet zijn, voor woningen geldt een minimum tijd van 8 minuten. Om de brandweer snel te houden is in 1999 het beleidsplan Infrastructuur vastgesteld. Dit plan regelt dat de hoofdinfrastructuur (dreeven en busbanen) voor de hulpverleningsdiensten snel blijft. Maatregelen in het kader van duurzaam veilig worden tegen dit beleid afgewogen. Daarnaast moet de inrichting van wegen voldoen aan de nota "richtlijnen bereikbaarheid" van de Brandweer Almere.

Ten aanzien van de effectiviteit van het optreden door de brandweer is het noodzakelijk zorg te dragen voor voldoende mate van bluswater. De ondergrondse brandkraan is de primaire bron voor de brandweer. De capaciteit dient op bedrijventerreinen 90m³/uur te zijn. Brandkranen worden maximaal 40 meter van de (brandweer)toegang van een pand gesitueerd en liggen maximaal 80 meter uit elkaar. Ten aanzien van secundair bluswater (vaak open water als vijvers en sloten) worden de landelijke richtlijnen gevolgd. Het open water ligt maximaal 225 meter van een pand en kan gedurende een aantal uren 90 m³/uur leveren. Nadere technische

voorschriften (ten aanzien van de benodigde diepte en opstelplaatsen brandweervoertuigen) horen niet in het bestemmingsplan thuis, maar worden binnen de ambtelijke overleggen over inrichting van de gebieden meegenomen..

De verantwoordelijkheid voor de uitvoering van het externe veiligheidsbeleid is gelegen bij de diensten Stedelijke ontwikkeling en Stadswerk Almere. Deze geven uitvoering aan de regelgeving. De regelgeving rondom externe veiligheid is vooral gericht op de kans dat zich een calamiteit voordoet. Brandweer beziet risicovolle activiteiten met name op hun effecten. In dit plan baart in dat opzicht de combinatie intensief ruimtegebruik en de spoorlijn zorgen. Hoewel de regelgeving zorgdraagt voor het uitsluiten van bepaalde activiteiten bereid de brandweer zich voor op een eventuele calamiteit. Dit heet ook wel het afdekken van zogenaamde restrisico's.

8.4. Luchtkwaliteit

Luchtverontreinigende stoffen kunnen schade veroorzaken aan de gezondheid van mensen en dieren en aan planten en gebouwen. De Europese regels zijn aangescherpt en sinds 2001 vertaald in Nederlandse wetgeving.

Beleidskader en grenswaarden

Het Besluit luchtkwaliteit 2005 is het vigerende luchtkwaliteitsbeleid (Staatsblad 316), d.d. 5-9-2005. Het besluit bevat de wettelijke grens- en richtwaarden voor de luchtkwaliteit in Nederland, alsmede de wijze waarop deze luchtkwaliteit gerapporteerd dient te worden.

Overheden zijn bij besluiten, waarbij het aspect luchtkwaliteit aan de orde is, verplicht de grenswaarden genoemd in het Besluit Luchtkwaliteit in acht te nemen.

De grenswaarden die moeten worden bereikt zijn als volgt:

Koolmonoxide:	3600 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ als 98-percentiel, 8-uurgemiddelde.
Stikstofdioxide:	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ als jaargemiddelde,
Stikstofdioxide:	De plandrempel voor 2006 bedraagt 48 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ als jaargemiddelde.
Stikstofdioxide:	De plandrempel voor 2010 bedraagt 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ als jaargemiddelde.
Benzeen:	10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ als jaargemiddelde.
Benzeen:	5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ als jaargemiddelde in 2010.
Zwavel dioxide:	350 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ als uurgem. dat 24 keer per jaar mag worden overschreden,
Zwavel dioxide:	125 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ als uurgem. dat 3 keer per jaar mag worden overschreden,
Lood:	0,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ als jaargemiddelde.
Fijn stof (PM10):	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ als jaargemiddelde.
Fijn stof (PM10):	50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ als uurgem. dat 35 keer per jaar mag worden overschreden,

De grenswaarden na 2010 zijn nog niet vastgesteld. Voor het prognosejaar 2020 zijn de normen van het jaar 2010 gehanteerd.

De grenswaarden uit het Besluit geven kwaliteitsniveaus aan voor de buitenlucht. Daarbij zijn alle locaties van belang, met uitzondering van de arbeidsplek die is uitgezonderd op grond van de Arbeidsomstandighedenwet (artikel 2, eerste lid). De normen uit het besluit luchtkwaliteit gelden dus niet alleen op plekken waar mensen bloot worden gesteld.

De geplande ontwikkeling mag het in acht nemen van de grenswaarden in de toekomst niet in gevaar brengen.

Bronnen

De bronnen van luchtverontreiniging zijn wegverkeer, industriële bedrijven, de landbouw en vele natuurlijke bronnen. Stikstofdioxide wordt voornamelijk veroorzaakt door snelrijdend en optrekkend verkeer. Benzeen en koolmonoxide komen vrij bij stagnerend verkeer en het starten van verbrandingsmotoren. Het verkeer was een aantal jaren geleden ook de bron van luchtverontreiniging door lood en zwavel dioxide. Door verandering van de samenstelling van dieselolie en benzine is dit probleem verholpen. De (petro)chemische industrie en de energieopwekking zijn nu de maatgevende bronnen van luchtverontreiniging door zwavel dioxide.

Verkeersgegevens

De verkeersgegevens zijn afkomstig van de afdeling Verkeer en Vervoer. Ze zijn tot stand gekomen door gebruik te maken van het verkeersmodel Omnitrans, dat voor de gemeente Almere door het verkeerskundig adviesbureau Goudappel is gebouwd.

Bij de prognoses voor 2020 is er van uitgegaan dat Poort volledig gerealiseerd is. In het model 2020 zit ook een programma van 5000 woningen opgenomen in Pampus (net ten noorden van Poort gelegen). Het gebruikte programma (socio-data) en de wegenstructuur zijn overgenomen uit het Ondernemingsplan Almere Poort 2005-2020, d.d. maart 2006. Middels dit verkeersmodel zijn de prognoses verkregen voor de etmaalintensiteiten en het percentage vrachtverkeer.

Bij de prognoses voor 2010 is de geplande jaarlijkse realisatie van woningen, kantoren en bedrijven gehanteerd die is opgenomen in het Ondernemingsplan Almere Poort. De verkeersproductie/-attractie van de in 2010 gerealiseerde woningen, kantoren en bedrijven zijn toegedeeld aan het dan gerealiseerde hoofdwegennetwerk. De prognose 2010 worden beschouwd als 'the best possible expert guess'.

De prognoses gaan uit van een 'filevrije' A6. Er wordt ervan uitgegaan dat fileproblematiek op de A6 niet leidt tot ernstig stagnerend verkeer binnen Poort. De verkeersintensiteiten zijn weergegeven in de tabel met rekenresultaten.

Rekenmodel CAR

De mate van luchtkwaliteit kan worden berekend met het screeningsmodel CAR. De huidige versie is CARII versie 5, d.d. maart 2006. In CAR worden de emissie van auto's, vrachtauto en bussen berekend op korte afstand van de weg en opgeteld bij de achtergrondconcentraties die al in de luchtaanwezig zijn. Zowel de emissies alsook de achtergrondconcentraties worden door het NMP jaarlijks bijgesteld en worden prognoses gemaakt voor de toekomstige jaren 2010, 2015 en 2020. De berekeningen zijn uitgevoerd conform de meetregeling Luchtkwaliteit 2005 (Staatsblad 398), d.d. 5-9-2005.

De concentraties van NO₂ en PM₁₀ in de huidige situatie 2006 zijn afkomstig van een berekening met CAR-II v5 uitgevoerd door de afdeling Milieubeleid van de gemeente Almere. De rekenresultaten zijn weergegeven in tabel 1. In de huidige situatie zijn langs de rijksweg 6 de hoogste concentraties berekend.

Bij het bepalen van de achtergrondconcentratie van PM₁₀ worden ook zeezouten gemeten. Dit aandeel leidt niet tot gezondheidsschade. Met het vaststellen van het Besluit Luchtkwaliteit 2005 is het toegestaan een standaard aftrek voor deeltjes van natuurlijke oorsprong (zeezout) toe te passen. Voor Almere bedraagt deze aftrek voor het jaargemiddelde concentratie PM₁₀ (fijn stof) 5 g/m³. Voor de 24-uursgemiddelde norm mag het aantal overschrijdingsdagen met 6 dagen worden vermindert. Deze correcties zijn in de huidige versie van CAR II v5 reeds verwerkt.

Bijdrage van het plan aan de verslechtering van de luchtkwaliteit

In het plan worden er circa 12000 woningen (waarvan 6500 woningen tot 2011), 300.000 m² kantoor (1/3 hiervan wordt gerealiseerd tot 2011) en circa 65 hectare bedrijventerrein gerealiseerd. Verspreid over het plangebied zullen ook nog enkele maatschappelijke voorzieningen (scholen, gezondheidscentra, kerken, sport, musea, etc...) worden gerealiseerd. De hiermee gemoeide verkeersaantrekkende werking is verwerkt in de verkeersprognoses op de verschillende toe en afvoerwegen. Deze verkeersprognoses zijn het uitgangspunt van de luchtkwaliteitberekeningen. Binnen het plangebied worden, naast een eventuele nieuwe biomassa centrale, geen bedrijven toegestaan met een significante emissie van luchtverontreinigende stoffen.

De komst van de biomassa centrale is nog niet zeker. Er kan eventueel ook gebruik worden gemaakt van de restwarmte van de centrale in Diemen. De bijdrage aan de luchtverontreiniging van een biomassa centrale is gering en in ieder geval veel lager dan de standaard landelijke bijdrage van de emissies van het stookgedrag van burgers en bedrijven die momenteel in de berekeningen wordt aangehouden.

Modelmatige onderzoeken

Benzeen rond Parkeergarages

Bij zeer drukke (ondergrondse) parkeergarages is, vanwege het koud starten en lage snelheden van de auto's, de benzeen-emissie maatgevend voor de luchtkwaliteit als geheel. De door TNO vastgestelde benzeen concentraties nabij natuurlijk geventileerde parkeergarages liggen tussen de 1 en 4 g/m³. Het gaat hierbij om grootschalige parkeergarages (met 3.500 parkeerplaatsen), eventueel in meerdere lagen. Dit ligt ruim onder de grenswaarde van 10 µg/m³

(na 2010: 5 µg/m³). Voor mechanisch geventileerde garages ligt de uitstoot ter plaatse van de uitblaasopeningen enigszins hoger.

Binnen het plangebied Poort zullen een aantal parkeergarages worden gebouwd, deels ondergronds en deels bovengronds. De geplande parkeergarages zullen verspreid worden aangelegd waarbij de omvang van de grootste beperkt blijft tot circa 500 parkeerplaatsen. Dit aantal ligt daarmee ruim onder de 3500 parkeerplaatsen. De achtergrondconcentratie voor benzeen in Almere zijn erg laag (0,4 µg/m³). Bij het ontwerp van nieuwe parkeergarages zullen de uitstroomopeningen van mechanische c.q. natuurlijke ventilatiekanalen zodanig gesitueerd worden dat de grenswaarde niet overschreden wordt. De bouwplannen van parkeergarages moeten in het kader van de Wet milieubeheer definitief worden getoetst. Binnen het plangebied zullen geen grenswaarden ten aanzien van Benzeen worden overschreden.

Beoordeling wegen

De grenswaarden uit het Besluit Luchtkwaliteit die in de praktijk in Nederland knelpunten op kunnen leveren zijn: Jaargemiddelde concentratie NO₂ (stikstofdioxide) 40 µg/m³, jaargemiddelde concentratie PM₁₀ (fijn stof) 40 µg/m³ en 24-uursgemiddelde concentratie PM₁₀ 50 µg/m³ welke niet meer dan 35 maal per jaar mag worden overschreden. De concentraties van de overige stoffen uit het Besluit Luchtkwaliteit – te weten zwaveldioxide (SO₂), koolmonoxide (CO), stikstofoxide (NO_x) en lood (Pb) - komen nergens in Nederland in de buurt van de grenswaarden voor de desbetreffende stoffen.

Daarom wordt bij de beoordeling van de gevolgen van het plan voor de luchtkwaliteit alleen nader in gegaan op de concentraties voor NO₂ en PM₁₀. Op basis van een worstcase benadering op basis van de breedte van het wegprofiel wordt rond ringen, dreven en onderliggende wegen (inclusief busbanen) beoordeeld op 5m afstand tot de rand van de weg.

Rijksweg 6

Het plangebied Poort is gelegen nabij de Rijksweg 6. In het plangebied worden verschillende ontwikkelingen mogelijk gemaakt. De meeste nabij aan de Rijksweg gelegen bouwlocatie bevindt zich op circa 140 meter uit de as van de Rijksweg. Jaarlijks worden concentraties luchtverontreiniging door Rijkswaterstaat gepresenteerd. De rapportage 2005 wijzen uit dat er zich in Flevoland geen overschrijdingen voordoen langs de rijksweg. Uit eerdere Literatuuronderzoeken op vergelijkbare locaties naar de luchtkwaliteit langs snelwegen (o.a. "Luchtkwaliteit Poort" (RBOI), nr 101.10098.00, d.d. september 2001) kan worden geconcludeerd dat ter plaatse van het plan op een afstand van 100 meter vanuit de as van de Rijksweg 6 zeker wordt voldaan aan de grenswaarde. Ook di-verse andere onderzoeken onderschrijven deze conclusie (o.a. "Rapport luchtkwaliteit langs het Nederlandse snelwegennet in 2010" (CE, W+B, TNO), d.d. september 2000, De corridor regio Amsterdam, het Gooi en Almere (TNO, Grontmij,).

Voor de huidige situatie alsook voor de toekomstige situatie 2020 waarin Poort vol gebouwd is en enkele tienduizenden motorvoertuigen per etmaal bijdragen aan de verkeersintensiteiten op de Rijksweg zijn indicatieve berekeningen met CAR II v5 uitgevoerd. De resultaten (zie Tabel 1) geven aan dat zelfs op 25m afstand (dit valt binnen de breedte van het wegprofiel) tot het hart van de rijksweg geen grenswaarden worden overschreden.

Ontwikkelingen zijn op grond van dit bestemmingsplan uitgesloten binnen 100m afstand.

Luchtkwaliteit overige wegen

Binnen het plangebied Almere Poort zijn een aantal wegen met relatief hoge intensiteiten voor-zien, namelijk de Pampusweg, Hoge Ring, Elementendreef (voorheen Lane), Euroallee, de Noordelijke ontsluitingsweg en enkele wijkontsluitingswegen. In Poort worden de wijken door middel van doorkoppelingen met elkaar verbonden. In het bestemmingsplan is afgesproken dat er verkeerskundige maatregelen worden getroffen indien de verkeersintensiteit hoger dreigt te worden dan 4000 motorvoertuigen/etmaal. Deze doorkoppelingen gaan binnen Europakwartier door smalle straten. In de worstcase situatie kan hierbij sprake zijn van een street-canyon. Deze worstcase situatie is doorgerekend. Behalve deze wegen is ook ter plaatse van de busbanen gere-kend. Vanwege de verwachte lage intensiteiten (<4000mvt/etmaal) zijn de overige wegen niet meegenomen in de beoordeling.

In het kader van het MER-Poort is onderzocht of de nieuwe en be-staande wegen overschrijding van de grenswaarde kan veroorzaken. Ook zijn de ef-fecten van de aan te leggen parkeergarages onderzocht. Voor nadere informatie over aanpak van het onderzoek en

resultaten van de berekeningen wordt verwezen naar het Aanvullend MER Poort, d.d. 3 mei 2002 .

Conclusies

Ten behoeve van het bestemmingsplan Poort zijn kwantitatieve berekeningen uitgevoerd op basis van een worst-case scenario (CAR-II versie 5, d.d. maart 2006, TNO/VROM/RIVM). Er is uitgegaan van de hoogst voorkomende verkeersintensiteit binnen en nabij het plangebied (zie tabel 1) en een aandeel vrachtverkeer variërend van 6 à 10%.

De Hogering is een ringweg met een brede middenberm met twee dubbele rijbanen. De luchtkwaliteit is beoordeeld op 16m uit het hart van de weg. De Pampusweg, de Elementendreef (Lane) en de Noordelijke ontsluitingsweg zijn wegen met een brede middenberm met twee enkele rijbanen gerekend is op 12m uit het hart van de weg. De weg door Olympia Officepark is een brede weg met twee rijbanen. De beoordelingsafstand bedraagt derhalve 9m uit het hart van de weg. Voor de Euroallee en de busbanen is gerekend op 8 meter uit de hart van de weg. Bij de doorkoppelingen is op 5m afstand gerekend. Op sommige plekken (Europakwartier) gaan deze doorkoppeling door smalle straten. Hierbij is gerekend met een wegtypering "Street Canyon". Indien zich langs deze wegen geen overschrijdingen voordoen dan wordt bij alle overige wegen zeker ook voldaan aan de grenswaarden.

De rekenresultaten zijn weergegeven in de onderstaande tabel. Hierbij is de aftrek van zeezouten reeds verwerkt. De rekenresultaten voor de overige onderzochte stoffen (SO₂, CO en Lood) liggen heel ver beneden de grenswaarden en zijn niet weergegeven.

De grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 worden langs de wegen en de busbaan nabij en binnen het plangebied in 2006 en 2010 niet overschreden. Landelijk beleid met aanvullende maatregelen is gericht op het terugdringen van luchtverontreiniging. De metingen en landelijke prognoses wijzen uit dat de achtergrondconcentraties afnemen. Voor de situatie na 2010 is reeds met prognoses van 2020 gerekend. De rekenresultaten wijzen uit dat het niet te verwachten is dat er ondanks de groei van Poort en Almere na 2010 knelpunten zullen ontstaan.

Geconcludeerd wordt dat er ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit geen belemmeringen zijn voor de voorgenomen activiteiten binnen het plangebied.

Tabel 1: Rekenresultaten CAR II, versie 5, Besluit luchtkwaliteit 2005

Wegvak	Jaar	Int [mvt/etm]	Achtergrond- concentratie NO2 [ug/m3]	NO2 j. [ug/m3]	NO2 u. [aantal]	Achtergrond- concentratie PM10[ug/m3]	PM10 j. [ug/m3]	PM10 d. [aantal]
Norm				40	18x		40	35x
Hogering beoordelingsafstand 16m	2006	28000	25	35	0x	26	28	27x
	2010 zonder Poort	31600	24	34	0x	25	27	24x
	2010	51000	24	38	0x	25	28	27x
	2020 zonder Poort	47000	21	32	0x	24	26	22x
	2020	75000	21	34	0x	24	27	24x
Pampusweg beoordelingsafstand 12m	2006	6000	24	26	0x	25	26	22x
	2010 zonder Poort	7000	23	25	0x	24	25	20x
	2010	18000	23	32	0x	24	27	23x
	2020 zonder Poort	8500	20	22	0x	24	24	18x
	2020	63000	20	36	0x	24	28	25x
Elementendreef beoordelingsafstand 12m	2006	0	25	25	0x	26	26	21x
	2010	5100	24	27	0x	25	25	20x
	2020	25600	21	30	0x	24	25	21x
Botterweg beoordelingsafstand 12m	2006	1000	23	24	0x	25	25	20x
	2010 zonder Poort	3500	22	24	0x	24	25	19x
	2010	4200	22	24	0x	24	25	19x
	2020 zonder Poort	4500	20	21	0x	23	24	17x
	2020	53600	20	32	0x	23	27	23x
Zuidelijke Doorkoppeling beoordelingsafstand 9m	2006	0	25	25	0x	26	26	21x
	2010	1000	24	25	0x	25	25	19x
	2020	17100	21	28	0x	24	25	20x
Europalaan-Oost beoordelingsafstand 8m	2006	0	24	24	0x	26	26	21x
	2010	3400	24	24	0x	25	25	19x
	2020	11700	21	25	0x	24	24	19x
Europalaan-West beoordelingsafstand 8m	2006	0	24	24	0x	25	25	20x
	2010	7000	23	25	0x	24	25	20x
	2020	15200	20	26	0x	24	25	19x
Busbaan A beoordelingsafstand 8m	2006	216	24	26	0x	26	26	21x
	2010	1016	24	29	0x	25	25	20x
	2020	1116	21	24	0x	24	24	18x
Doorkoppeling Type streetcanyon beoordelingsafstand 5m	2006	0	24	24	0x	25	25	20x
	2010	1000	23	25	0x	24	25	19x
	2020	4000	20	24	0x	24	24	18x
Rijksweg 6 t.h.v. Poort beoordelingsafstand 25m	2006	107000	25	40	0x	26	30	32x
	2010 zonder Poort	125000	24	38	0x	25	29	27x
	2010	139150	24	39	0x	25	29	29x
	2020 zonder Poort	141300	21	33	0x	24	27	23x
	2020	171300	21	35	0x	24	27	24x

NO2 j. = Stikstof (40mg/m³ jaargemiddelde)
PM10 j. = Fijn stof (40mg/m³ jaargemiddelde)

NO2 u. = Stikstof (max 18x >200mg/m³ uurgemid.)
PM10 d. = Fijn stof (max 35x >50mg/m³, 24-uurgemid.)

8.5. Milieuzonering bedrijven

In Almere Poort worden diverse werkgebieden mogelijk gemaakt, zoals Middenkant, Hogekant, Lagekant en Cascadepark Oost. In Almere Poort wordt daarnaast zoveel mogelijk gestreefd

naar functiemenging. In een aantal werkgebieden zal dit worden mogelijk gemaakt, waaronder ook delen van Europakwartier.

Om milieuhinder ten opzichte van de nieuwe woningen en omgekeerd belemmeringen voor de bedrijven, te voorkomen, wordt er een milieuzonering opgesteld. De milieuzonering komt voor het gebied Hogekant tot stand door het gebruik van een zogenaamde Staat van Bedrijfsactiviteiten.

In dit bestemmingsplan worden twee verschillende zoneringsmethoden gebruikt. Voor de "standaard" bedrijventerreinen wordt een Staat van Bedrijfsactiviteiten gebruikt die is gebaseerd op de VNG-methode. Voor de gebieden waar naar functiemenging wordt gestreefd, wordt een alternatieve zoneringsmethode toegepast. Hierbij wordt om de vestiging van mogelijk milieuhinderlijke bedrijven te reguleren gebruikgemaakt van de zogenaamde Amsterdamse bedrijvenlijst. Voor het deelgebied Zakencentrum is het toepassen van een Staat van Bedrijfsactiviteiten niet noodzakelijk, hier worden namelijk vooral kantoren gerealiseerd.

Milieuzonering (standaard) bedrijventerreinen

Algemeen

Deze Staat van Bedrijfsactiviteiten is in dit bestemmingsplan uitsluitend van toepassing op de bedrijvengebieden waar de functies wonen en werken op hoofdlijnen gescheiden zijn. Het betreft het deelgebied Hogekant.

De voor dit gebied toegepaste Staat van Bedrijfsactiviteiten is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar toenemende milieubelasting. Met behulp van een indeling in categorieën wordt aangegeven of de milieubelasting van een bedrijf of bedrijfsactiviteit toelaatbaar kan worden geacht. Voor een toelichting op de Staat van Bedrijfsactiviteiten wordt verwezen naar bijlage 1.

Onderstaand wordt een korte beschrijving gegeven voor Hogekant en de daarvoor geldende milieuzonering.

Hogekant

Het bedrijventerrein Hogekant heeft een oppervlakte van 20 hectare en wordt ontwikkeld als gemengd bedrijventerrein zonder verdere functiemenging met wonen of recreatie. De algemene toelaatbaarheid voor Hogekant is bepaald op maximaal categorie 3.2 (richtafstand 100 meter).

Het bovenstaande betekent niet dat de uitoefening van activiteiten uit een hogere categorie in alle gevallen onaanvaardbaar is. De Staat van Bedrijfsactiviteiten geeft namelijk een vrij grove indeling van de hinderlijkheid van bedrijven. De situatie bij een specifiek bedrijf kan daarvan afwijken. Met name komt het voor dat een bedrijf als gevolg van de geringe omvang van hinderlijke (deel)activiteiten of door een milieuvriendelijke werkwijze minder hinder veroorzaakt dan in de Staat van Bedrijfsactiviteiten is verondersteld. In dat geval kan aan een dergelijk bedrijf voor de desbetreffende activiteit een vrijstelling worden verleend. Dit geldt alleen voor bedrijven uit maximaal één categorie hoger dan de algemene toelaatbaarheid.

Milieuzonering gemengde gebieden

Aanleiding

In het Structuurplan Almere Poort (1999) dat ten grondslag ligt aan dit bestemmingsplan is ingezet op een hoge mate van functiemenging. Almere Poort wordt gezien als een stedelijk woongebied, waar bedrijvigheid – naast kantoren en centrumfuncties – een bijdrage levert aan de levendigheid en aan de economische vitaliteit van het gebied en Almere in het algemeen. Gestreefd wordt naar een combinatie van wonen en werken in de deelgebieden Europakwartier, Homeruskwartier, Cascadepark Oost, Lagekant en Middenkant met ieder eigen ruimtelijke en functionele karakteristieken.

Voor deze gebieden wordt gestreefd naar een goede balans tussen de ruimte voor bedrijvigheid en het beperken van de overlast door bedrijven voor bewoners. Naast de aard en omvang van de bedrijvigheid speelt de ligging van de bedrijfsvestiging een rol: het als (te) hinderlijk ervaren van een bepaalde bedrijfsvestiging hangt samen met de gevoeligheid van de omgeving. Naar mate de werkfunctie minder intens gemengd is met andere hindergevoelige functies kunnen de uit milieuoptiek aan de bedrijvigheid te stellen voorwaarden minder scherp zijn. Daarom worden binnen de deelgebieden zones onderscheiden naar de mate waarin de combinatie van wonen en werken wordt voorgestaan.

Het bestemmingsplan dient voor de functiemenging voldoende waarborgen te bieden om de nagestreefde leefkwaliteit op de langere termijn te handhaven, zeker nu het overgrote deel van de te vestigen bedrijven onder de algemene regels van de Wet milieubeheer (AMvB's) zal gaan

vallen. Om de bedrijvigheid te reguleren is in de voorschriften van het bestemmingsplan een Staat van Bedrijfsactiviteiten voor gebieden met de combinatie wonen en werken opgenomen (zie de bijlage bij de voorschriften).

Voor deze gebieden wordt geen gebruik gemaakt van de Staat van Bedrijfsactiviteiten, die is gebaseerd op de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering. Bij deze publicatie is functiescheiding (door afstanden tussen milieubelastende en –gevoelige functies te hanteren) het uitgangspunt, terwijl in de genoemde gebieden juist wordt gestreefd naar een menging van wonen met andere functies. De indicatieve afstanden van de VNG-lijst zijn bedoeld voor een "rustige woonwijk". De genoemde deelgebieden van Almere Poort vallen echter vanwege het streven naar stedelijke dynamiek niet onder deze gebiedstypering. Dit is mede reden om in de genoemde gebieden af te zien van het hanteren van de VNG-lijst en de daarbij behorende afstandcriteria.

In plaats daarvan wordt gebruik gemaakt van de Bedrijvenlijst, zoals gebruikelijk gehanteerd voor gemengde gebieden in Amsterdam, de zogenaamde Amsterdamse bedrijvenregeling (zie bijlage 2 voor de toelichting op de Staat van Inrichtingen). Daarin staan dezelfde milieuaspecten centraal als in de VNG-publicatie. Deze zijn echter zodanig verfijnd, dat beter rekening gehouden kan worden met de omstandigheden van functiemenging. Het meest essentiële verschil is dat de categorisering van bedrijven niet alleen geschiedt naar "*belastingpiek*" (de grootste afstand/belasting in verband met één milieuaspect), maar ook naar de *cumulatie* van milieueffecten per bedrijf en de *bedrijfsomvang*. Dit laatste biedt voor de kleinere en lichtere bedrijven die onder een Wet milieubeheer-AMvB een concreet houvast voor de handhaving van het toegestane gebruik in het bestemmingsplan.

Het is niet de bedoeling van de beoogde functiemenging dat direct tegenover woningen of hierboven categorie III bedrijven kunnen worden gesitueerd. Om dit uit te sluiten zijn hiervoor regels in de betreffende uit te werken bestemmingen opgenomen die bij de uitwerking en invulling van het gebied in acht moeten worden genomen. Dat de hierboven genoemde VNG-afstandcriteria niet worden gehanteerd betekent geenszins dat bij concrete uitwerking van de werklocaties geen minimale afstand van een milieucategorie III bedrijvenbestemming ten opzichte van de geprojecteerd woonbestemming zal worden aangehouden. In de uitwerkingregels m.b.t. functiemenging is bepaald dat in het uitwerkingplan maatregelen ter waarborging van het woon- en leefklimaat worden getroffen. In gevallen dat bijvoorbeeld geen afschermende bedrijfsbebouwing tot ten hoogste milieucategorie II kan worden geprojecteerd, zal in het open vlak tussen woonbebouwing en milieucategorie III bedrijven tenminste een afstand van 25 meter worden aangehouden.

8.6. Milieuzonering horeca

Algemeen

Naast bedrijven vervult ook horeca een belangrijke functie in het plangebied. Deze horeca zal met name gerealiseerd worden in de deelgebieden Olympiakwartier Oost, Europakwartier Almere-Strand. Daarnaast is er ook sprake van enige horeca in de overige gebieden (zie woongebieden, buurtsteunpunten, Business facility points en dergelijke). De hinder als gevolg van horeca-activiteiten wordt gereguleerd met behulp van een Staat van Horeca-activiteiten. In deze Staat wordt onderscheid gemaakt in drie categorieën. Een toelichting op de Staat van Horeca-activiteiten is te vinden in bijlage 3.

In de toelaatbaarheid van horeca-activiteiten is onderscheid gemaakt in twee soorten gebieden, het stedelijk en centrumgebied en de overige gebieden.

Stedelijk gebied en centrumgebied

Horeca dient ook een bijdrage te leveren aan de gewenste levendigheid in het stedelijk gebied. Horeca heeft een ondersteunende functie voor de buurt. Naast de potentiële hinder van de horeca en de gevoeligheid van de omgeving daarvoor, gaat omgekeerd ook de aandacht uit naar de bijdrage van de horeca-inrichtingen aan de levendigheid gedurende met name de dagperiode. In het stedelijk gebied (Europakwartier) en het centrumgebied (Olympiakwartier Oost en Olympiakwartier West) wordt daarom uitgegaan van een gemaximeerd aantal horeca-inrichtingen in de lichte categorie. Enkele middelzware horeca-inrichtingen kunnen het gewenste stedelijk karakter van het centrumgebied ondersteunen, hieraan wordt ook een maximum gesteld. Meer horeca of zware horecavestigingen verdienen een nadere afweging naar aard en plaats. Dit om te vermijden dat levendigheid overgaat in overlast. Tevens moet vermeden worden dat door een aaneenschakeling van avond-/nachthoreca gedurende de dagperiode "dode wanden" ontstaan.

Daarnaast wordt rekening gehouden met twee buurtsteunpunten op wijkniveau elders in het plangebied. Daar is beperkt ruimte voor horeca in de lichte categorie. In de te maken uitwerkingen zal nader worden aangegeven welke horecafuncties op welke plaats(en) binnen het bestemmingsvlak zijn toegestaan.

Voor de gebieden Europakwartier, Olympiakwartier Oost en Olympiakwartier West is uitgegaan van de algemeen geldende regeling voor horeca. Deze algemene regeling is op onderdelen toegespitst op de gewenste stedelijke gebiedsprofielen.

Woongebieden

In het stedelijk c.q. centrumgebied van Almere Poort is horeca een belangrijke functie. In de voorziene woongebieden daarentegen veel minder. Aangezien de hoofdfunctie in deze gebieden wonen betreft, is het de bedoeling geen zware horeca-activiteiten toe te staan.

Het bovenstaande betekent niet dat de uitoefening van activiteiten uit een hogere categorie in alle gevallen onaanvaardbaar is. De Staat van Horecabedrijven geeft namelijk een vrij grove indeling van de hinderlijkheid van horecabedrijven. De situatie bij een specifiek bedrijf kan daarvan afwijken. Met name komt het voor dat een bedrijf als gevolg van de geringe omvang van hinderlijke (deel)activiteiten minder hinder veroorzaakt dan in de Staat van Horecabedrijven is verondersteld. In dat geval kan aan een dergelijk horecabedrijf voor de desbetreffende activiteit een vrijstelling worden verleend. Dit geldt alleen voor bedrijven uit maximaal één categorie hoger dan de algemene toelaatbaarheid.

8.7. Energie

Het beleid van de gemeente Almere is gericht op een beperking van de energievraag en op substitutie van fossiele energiebronnen door duurzame energiebronnen. In grote lijnen is al vastgelegd hoe de energievoorziening in Almere Poort zal worden gerealiseerd. Ten aanzien van de energievoorziening worden de volgende ambities gehanteerd:

- het gebruik van minimaal 10% duurzame energie;
- een reductie van het primaire energiegebruik en van de CO₂-emissie van 50% (referentie 2000);
- een energieprestatienorm (EP) die 20% lager ligt dan de landelijke norm (= 1,0).

Voor de aanleg van de energie-infrastructuur is een openbare aanbestedingsprocedure doorlopen. Met bovengenoemde uitgangspunten c.q. randvoorwaarden dient een zo duurzaam mogelijke energie-infrastructuur tot stand te worden gebracht. Binnen afzienbare termijn zal duidelijk zijn wie de infrastructuur tot stand zal brengen en op welke wijze deze tot stand wordt gebracht.

8.8. Planologisch relevante leidingen

Hoogspanningsleiding

In de zuidelijke rand van het plangebied loopt een bovengrondse 380 kV hoogspanningsleiding. Deze ligt evenwijdig aan de snelweg, op 250 meter afstand. Voor de hoogspanningsleiding geldt een zakelijk rechtstrook van 72 meter (2 x 36 meter uit het hart van de leiding). Binnen deze strook dient een ongestoorde bedrijfsvoering te zijn gegarandeerd. Het realiseren van voorzieningen binnen deze zone kan alleen plaatsvinden als de belangen van de leidingbeheerder (Tennet) niet geschaad worden. Burgemeester en wethouders zullen daartoe schriftelijk advies inwinnen.

Leidingenstraat

Voor kabels en leidingen in Almere Poort wordt gestreefd naar bundeling in leidingstraten. Deze "straten" kennen een hiërarchisch rangorde:

- lokaal 1^e orde (stedelijk): langs de zuidzijde van het plangebied, tussen de hoogspanningszone en de Ecozone is een lokale leidingstraat geprojecteerd van netto 15 meter.
- lokaal 2^e orde (stadsdeel): de tracés voor deze leidingen zijn zoveel mogelijk gecombineerd met de ontsluitingsinfrastructuur zoals de busbanen.

Zowel de leidingsstraten van de 1^e als de 2^e orde zijn planologisch niet relevant.

8.9. Bodem

De maaiveldhoogte in het plangebied loopt geleidelijk af in oostelijke richting. Nabij de IJmeerdijk en het zuidelijke gedeelte van de Gooimeerdijk ligt het maaiveld op 2.50 à 3.00 m -NAP. Bij de Hogering ligt het maaiveld op 3.50 à 4.00 m -NAP (zie figuur 7).

De bodemlaag direct onder het oppervlak (Holocene laag) bestaat voornamelijk uit klei met plaatselijk verslagen veenlagen. De onderliggende laag (Pleistocene laag) bestaat voornamelijk uit zand. De Holocene laag is in het zuidwesten 1.00 à 3.00 meter dik en in het noordoosten loopt dit op tot maximaal 6.00 meter dikte.

In het maaiveld is in geringe mate reliëf aanwezig. Dit reliëf wordt veroorzaakt door zettingsverschillen van de bodem. Deze zettingsverschillen hangen samen met de dikte en samenstelling van de Holocene bodemlaag. In het algemeen geldt dat des te dikker de Holocene laag, des te groter de zettingsgevoeligheid. Daarnaast neemt de zettingsgevoeligheid toe naarmate het aandeel veen in de bodem groter is. Uit berekeningen is gebleken dat de grootste zettingen zullen optreden in een centraal in het plangebied gelegen, noordwest-zuidoost georiënteerde lob.

Ten behoeve van de vereiste minimale drooglegging in het plangebied en het verkrijgen van voldoende draagkracht van de bodem is een zandophoging nodig van circa 1 meter. Afhankelijk van de situatie in de verschillende deelgebieden heeft er integraal, dan wel partieel ophoging plaatsgevonden.

Voor nieuwe bestemmingen geldt dat de bodemkwaliteit ter plaatse voldoende moet zijn voor de beoogde functie. Voor het plangebied is geen bodemonderzoek uitgevoerd, immers voor zo ver bekend zijn de gronden altijd in gebruik geweest ten behoeve van de landbouw. Om deze reden wordt ervan uitgegaan dat zich in het plangebied geen (ernstige) gevallen van bodemverontreiniging voordoen.

8.10. Water

Huidige situatie

Het grootste gedeelte van het plangebied staat onder invloed van kwel. De kwelintensiteit hangt af van de stijghoogte van het (grond)watervoerende pakket, de doorlatendheid van de bodem en het peil van het oppervlaktewater. In het plangebied is de hoeveelheid kwelwater die aan het maaiveld uittreedt het grootst in het westen (zie figuur 7). Verder naar het oosten neemt de hoeveelheid kwel af. Het kwelwater is in het algemeen brak en voedsel- en ijzerrijk, hetgeen nadelig is voor de waterkwaliteit in een stedelijk gebied. Nabij de IJmeerdijk komt dijkkwel naar boven. Deze kwelstroom wordt gevoed met water uit het IJmeer. De kwaliteit van de dijkkwel is in vergelijking met kwel gevoed door grondwater van goede kwaliteit.

Voor wat betreft het oppervlaktewater is het plangebied in twee delen op te splitsen; het deel ten westen van de Pampusweg en het deel ten oosten van de Pampusweg. Ten westen van de Pampusweg varieert het waterpeil tussen 4.50 m -NAP en 5.20 m -NAP. Ten oosten van de Pampusweg wordt het peil voortdurend op een niveau van 5.20 m -NAP gehouden. Het gehele gebied wordt door middel van een slotenstelsel ten oosten van de Pampusweg, via de Galjootocht af.

Om de negatieve invloed van het kwelwater op de kwaliteit van het oppervlaktewater zoveel mogelijk te beperken, is het gewenst de waterpeilen te verhogen (hoe hoger de waterpeilen des te lager de kwelintensiteit). Het verhogen van de waterpeilen is ook vanuit stedenbouwkundig oogpunt gewenst (onder andere zichtbaarheid van het water). Hierbij stelt uiteraard het grondgebruik van het gebied (minimale drooglegging) ook eisen aan de waterpeilen.

Beleid

Het Waterschap Zuiderzeeland is verantwoordelijk voor het waterkwaliteits- en waterkwantiteitsbeheer in het plangebied. Duurzaam stedelijk waterbeheer is daarbij een van de speerpunten. Mede in het licht van de verwachte klimaatverandering (nattere winters, droge zomers, heviger buien) wordt gestreefd naar robuuste veerkrachtige en meer zelfvoorzienende watersystemen. Waterkwaliteits- en -kwantiteitsproblemen moet in principe niet langer worden afgewenteld op omliggende gebieden, maar worden opgelost binnen het gebied zelf.

Voor de waterstructuur van Almere Poort zijn onder meer de volgende ambities uitgesproken:

(Milieu)onderzoek

- voorkomen van wateroverlast;
- aansluiten bij (abiotische) potenties;
- een gezond en veerkrachtig watersysteem;
- zonering en scheiding van water en stoffen;
- Oppervlakkige afstroming van regenwater en lokale zuivering van verontreinigd regenwater;
- streven naar meervoudig ruimtegebruik;
- minimalisatie van vuilemissies.

In het kader van de watertoets is samen met de waterbeheerder het nieuwe watersysteem van Almere Poort getoetst aan het vigerende beleid van de waterbeheerder (gebaseerd op het advies van de Commissie Waterbeheer 21e eeuw), waarbij rekening gehouden wordt met de te verwachten klimaatverandering en met bodemdaling.

Proces

Het watersysteem is ontwikkeld op basis van het waterstructuurplan en het aanvullende onderzoek hierop.

Het waterstructuurplan op haar beurt is tot stand gekomen op basis van het stedenbouwkundige structuurplan, de MER en de resultaten van de werkgroepen (gemeente/waterschap) 'Drooglegging en infiltratie' en 'Ecowater'. Het project is begeleid door een ambtelijk projectteam water waarin de gemeente Almere en het Waterschap Zuiderzeeland vertegenwoordigd waren.

Het doel van het waterstructuurplan is het opstellen een programma van eisen voor de waterhuishoudkundige inrichting. In dit rapport worden de uitgesproken ambities op het gebied van water op Almere Poort schaal geconcretiseerd en getoetst op haalbaarheid.

De ambities zijn verwoord in een aantal algemene doelstellingen en uitgangspunten voor de inrichting van het watersysteem van Almere Poort. Deze zijn verder vertaald naar functionele eisen en maatstaven (programma van eisen).

Met behulp van een grondwatermodel en een oppervlaktewater model is bekeken hoe het ontworpen watersysteem zich zal gaan gedragen. Met die modellen is het mogelijk om het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsgedrag van het watersysteem te toetsen.

Het watersysteem.

De ambities voor de realisatie van Almere Poort zijn hoog. Het moet een op duurzaamheidsprincipes gebaseerde wijk worden met een grote uitstraling. Dit heeft zich ook vertaald naar de ambities op het gebied van het watersysteem.

Waterkwantiteit

In een aanvullende onderzoek op het waterstructuurplan bleek dat het voorgestelde watersysteem niet voldeed aan de huidige normen en richtlijnen. Er diende met name meer water geborgen te worden. Deze bergingsopgave wordt met name in de ecozone opgelost. Om de peilstijgingen in alle deelgebieden aan de normen te laten voldoen is er een totale oppervlakte van circa 28 hectare nodig in de ecozone. Daarnaast is meer wateroppervlak noodzakelijk in de Kustzone en worden de stuwbreedten geoptimaliseerd. De waterhuishouding van de deelgebieden wordt verder uitgewerkt in de ontwikkelingsplannen.

In de huidige situatie is het stelsel van waterlopen afgestemd op agrarische activiteiten. Dit stelsel van waterlopen zal in de nieuwe situatie drastisch wijzigen. In figuur 7 is de geplande waterstructuur, met stromingsrichtingen, aangegeven.

deelgebieden	waterpeil in meter ten opzichte van NAP
Almere-Strand en gebied tussen Galjoottocht en A6	- 4.40
Gebied tussen Galjoottocht en Pampushout	- 4.70
Oostelijk deel van Homeruskwartier	-4.55
Nationale leidingenstraat, Ecozone en gebied tussen Galjootsloot en Hogering en de Pampushout	- 5.20

Gemiddeld zal in Almere Poort meer dan 6% van het oppervlak uit oppervlaktewater bestaan. In wijken met een hoge bebouwingsdichtheid (zie vooral Olympia Officepark, Lagekant, Olympiakwartier Oost en Europakwartier) zal het percentage open water relatief laag zijn.

Watergangen krijgen in deze gebieden een grachtenprofiel, eventueel zijn aanvullende maatregelen in de nabije omgeving noodzakelijk. Eén en ander moet blijken uit de te maken ontwikkelingsplannen. In Cascadepark ("central park") zullen de waterlopen met natuurlijke oevers worden uitgerust.

In de reeds aangelegde Ecozone blijft de bestaande waterstructuur gehandhaafd, in de nieuw aan te leggen natte Ecozone wordt in overleg met de eigenaar en beheerder thans bezien of vergelijkbare waterpartijen kunnen worden aangelegd. In de wijk Waterrijk zal 15 à 20% van het oppervlak uit water gaan bestaan. Door de lage kwelintensiteit in dit gebied, zal dit gebied een vrij goede waterkwaliteit krijgen, wat potenties biedt voor de natuur.

Zichtbare afvoer hemelwater

Waar mogelijk wordt een zichtbare oppervlakkige afvoer van hemelwater nagestreefd. Deze ambitie ten aanzien van het zichtbaar en dus via het oppervlak afvoeren van hemelwater zullen op wijkniveau verwezenlijkt moeten worden. Het betekent dat de straten in de wijken, en daarmee het maaiveld, onder een verhang van circa 3 promille richting open water aangelegd zullen moeten worden. Dit heeft aanzienlijke consequenties en vergt daarmee een aanzienlijke ontwerpinspanning van de stedenbouwers en de ontwerpers van de straat lay-out. Over een afstand van 200 meter betekent 3 promille verhang namelijk een verval van 60 cm in het maaiveld. De grootste afstanden tussen de verschillende watergangen bedragen circa 600m.

Waterkwaliteit

De waterkwaliteit in Almere Poort heeft van het begin af aan veel aandacht gekregen. Het hoofdwatersysteem is hierop ook uitgelegd en is zodanig ontworpen dat de waterkwaliteit zo goed mogelijk gediend is. Dit wordt onder andere bereikt door via peilkeuze zo min mogelijk slechte kwel toe te laten en via (filtratie van) regenwater zoveel mogelijk gebruik te maken van goed regenwater.

De watergangen krijgen zoveel mogelijk een natuurvriendelijke/duurzame inrichting.

In Homeruskwartier wordt een waterpeil ingesteld van 4,55 m -NAP om de eutrofe kwel te onderdrukken.

Een waterpeil van 4,55 m -NAP betekent echter op zijn minst een toekomstig maaiveldniveau van 3,35 m -NAP. Het is nog afhankelijk van de mate en wijze van ophogen en de grootte van de te verwachten verdere toekomstige zettingen of dit haalbaar is.

Regenwater wordt er zoveel mogelijk vastgehouden en er kan in een droge situatie water worden aangevoerd en er is doorstroming mogelijk.

In de wijk Almere-Strand kan een goede waterkwaliteit worden behaald als het oppervlaktewatersysteem en het drainagesysteem goed worden ingericht. Het watersysteem ten westen van de Pampusweg (en eventueel ook de watergang direct ten oosten langs de Pampusweg) moet gescheiden blijven van de rest van het watersysteem. Hiermee wordt bereikt dat de dijksekwel de waterkwaliteit in het betreffende gebied gaat bepalen. Dit kwelwater kan opgevangen worden in dijkkwel sloten of daar aangebrachte drains.

In het westelijke deel van het plangebied zullen de slootbodems opbarsten. Hierdoor zal de (diepe eutrofe) kwel toenemen. Zo zal een nieuw evenwicht ontstaan tussen kweldruk en kwel. Het opbarsten van de slootbodems en daarmee het aandeel van deze diepe eutrofe kwel kan aanzienlijk verminderd worden door in het westelijk deel van het plangebied zoveel mogelijk uit te gaan van relatief ondiepe kleine sloten. In de gebieden Almere-Strand wordt daar al in de vorm van beekachtige systemen invulling aan gegeven.

In de kustzone ligt de reeds aangelegde Muiderzandbeek, die dijkskwelwater afvoert. Deze beek heeft een goede ecologische kwaliteit, die ook kenmerkend is voor een beekmilieu. Voor de rest van het watersysteem in Almere Poort kunnen geen al te hoge ambities ten aanzien van de waterkwaliteit worden gesteld. Die delen zullen door de eutrofe brakke kwel beïnvloed worden en daar zal naar verwachting derhalve uit oogpunt van waterkwaliteit een matig watersysteem gaan ontstaan. Dit wordt door de uitgevoerde berekeningen bevestigd. Het watersysteem zal eutroof en licht brak worden. Door het licht brakke karakter van het water kan de negatieve invloed van de eutrofiering meevallen. Dit is echter moeilijk te voorspellen.

Riolering

Vuil water (onder andere huishoudelijk afvalwater) wordt afgevoerd naar de RWZI op het bedrijventerrein de Vaart.

De neerslag van schone verharde oppervlakken wordt zoveel als mogelijk zichtbaar afgevoerd naar oppervlaktewater.

Neerslag van verontreinigde verharde oppervlakten wordt zoveel mogelijk lokaal gezuiverd, bijvoorbeeld door een bodempassage (filterberm, waterdoorlatende verharding), alvorens het afstroomt naar oppervlaktewater.

Dijk

De IJmeerdijk heeft in de huidige situatie de functie van primaire waterkering. Deze waterkering beschermt (zuidelijk) Flevoland tegen overstromingen. Volgens de Wet op de Waterkering geldt voor dit gebied een normfrequentie van 1: 4000 jaar. Ook in de toekomstige situatie blijft de IJmeerdijk een primaire waterkering en dient dus geanticipeerd te worden op hogere meerpeilen als gevolg van klimatologische omstandigheden. Hetgeen beperkingen stelt aan het grondgebruik op de dijk en de onmiddellijke omgeving daarvan.

Ten aanzien van de veiligheid kan nog worden opgemerkt dat er in de planvorming rekening zal worden gehouden met een meerpeil stijging tot 2100 van 0,9 meter en een verhoogde windsterkte toenamen wat betreft golfoploop. Bij de realisatie van de woonboulevard zal dan ook deze dijk op de gewenste hoogte voor het jaar 2100 worden aangelegd, waarbij is uitgegaan van een overstromingskans van 1:4000.

In een overleg tussen gemeente Almere, de provincie Flevoland en het waterschap Zuiderzeeland op 8 januari 2003 is in dit kader Almere Poort als een "pijplijn" project aan de orde geweest. In dit overleg is vastgesteld dat de vrijwaringsgrenzen voor het onderhavige gebied via maatwerk kunnen worden bepaald. In dit overleg is aangegeven dat het waterschap zich niet kan vinden in de mogelijkheid om tot op de dijk te bouwen.

In een bestuurlijk overleg van 10 juli 2006 is er echter geconcludeerd dat er oplossingen kunnen worden gevonden ten aanzien van het bouwen in de kernzone van de dijk.

Uitbreiding jachthaven

Voor de realisatie van een uitbreiding van de jachthavencapaciteit in het IJmeer is een bestemmingsplanwijziging vereist. De primair stedenbouwkundige uitwerking van deze buitendijkse ontwikkeling zal hierin zijn beslag krijgen. Uitgangspunt hierbij zal zijn dat de voorziening waterneutraal wordt gebouwd.

Voordat de wijzigingbevoegdheid kan worden gebruikt dient eerst aan een aantal noodzakelijke voorwaarden te zijn voldaan. Eén daarvan is dat aanvullend MER onderzoek voornamelijk op het niveau van de inrichting plaatsvindt. In het kader hiervan of een mogelijke beleidsvisievormende fase hieraan vooraf zullen belanghebbende instanties zoals Rijkswaterstaat worden betrokken.

Uitkomst watertoets bedrijventerrein Hogekant

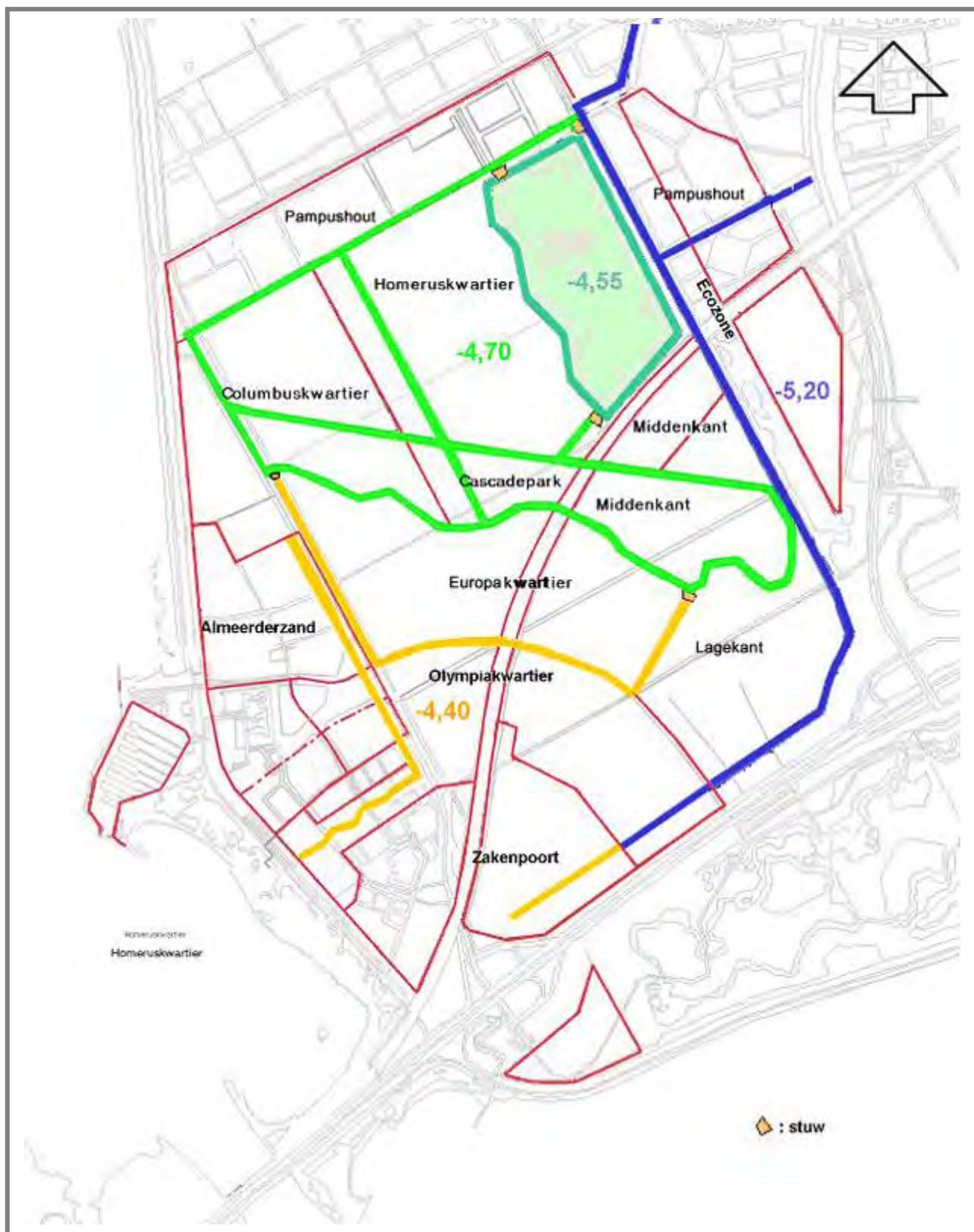
In de memo van het Waterschap Zuiderzeeland d.d. 13-08-2003 is over dit onderwerp het volgende bepaald:

"Er is veelvuldig overleg geweest tussen het Waterschap Zuiderzeeland en de gemeente Almere over het bestemmingsplan Hoge Kant.

Er is overeengekomen dat de noordzijde van de busbaan en de busbaan zelf worden voorzien van een verbeterd gescheiden rioolstelsel. Reden daarvoor is dat er onvoldoende oppervlak aanwezig is om het totale plan via een helofytenfilter te laten afstromen. Bovendien is het percentage aan verhard oppervlak dermate groot dat er weinig ander oplossingen overblijven. De zuidzijde van het plan wordt voorzien van een volledig gescheiden systeem. Het regenwater wordt via een helofytensysteem geloosd op het ontvangende oppervlaktewater. Het definitieve ontwerp van het filter wordt nog in het kader van de WVO ter beoordeling aan het waterschap voorgelegd.

Het Hemelwater uit het verbeterd gescheiden systeem kan worden geloosd op het water in de ecologische verbindingszone. Het waterschap geeft aan het water dat uit dergelijke systemen wordt geloosd als schoon. Bovendien heet de gemeente aan het waterschap een rioolberekening voorgelegd. Uit deze berekening blijkt dat in theorie het systeem moet functioneren.

Gelet op de waterkwaliteit van de ecologische verbindingszone is het waterschap van mening dat de verwachte waterkwaliteit die geloosd zal worden, beter is dan die van het ontvangende oppervlaktewater. Dit geldt voor zowel het noordelijke als het zuidelijke deel."



Figuur 7

TOEKOMSTIGE WATERSTRUCTUUR

8.11. Archeologie

In het plangebied Almere Poort staan negen terreinen van zeer hoge archeologische waarde op de Archeologische Monumentenkaart van 2006 (AMK; bron: KICH d.d. 29 augustus 2006) aangegeven. Het gaat om vijf steentijdvindplaatsen (monumentnummers 15818 tot en met 15822; respectievelijk vindplaats 12a, 13, 17a, 17b en 7a in Europakwartier) en vier scheepswrakken (monumentnummers 12311, 12312, 12313 en 13271). Voor de vier scheepswrakken geldt de voorbescherming ingevolge de Monumentenwet 1988. Dit betekent dat voor elke wijziging aan of in het terrein een monumentenvergunning van de minister nodig is (artikel 11 Monumentenwet 1988).

Eén wrak van een 17^e eeuwse vrachtschip (monumentnummer 12310) ligt tegen de noordgrens van het deelgebied Homeruskwartier. Dit wrak is wettelijk beschermd in gevolge de Monumentenwet 1988.

Twee steentijdvindplaatsen (nummer 4I_1 en 4I_2) binnen Homeruskwartier zijn conform de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie gewaardeerd als "behoudenswaardig". Bij vindplaats 4I_1, bijgenaamd "De Green" gaat het om een vuursteenvindplaats op een diepte van circa 7 m -NAP, op een dekzandrug. Deze dekzandrug is afgedekt met veen en in het dekzand heeft zich een podzolbodem ontwikkeld. De vindplaats heeft een omvang van circa 3,5 hectare en moet op grond van 14C dateringen van vondstmateriaal omstreeks 10.000 jaar oud zijn.

Ook vindplaats 4I_2 pal ten noordwesten van vindplaats 4I_1, is een vuursteenvindplaats. Deze vindplaats ligt op een diepte van circa 8,4 m -NAP op de flanken van de dekzandrug waarop vindplaats 4I_1 ligt. Ter plaatse van vindplaats 4I_2 heeft zich in het dekzand eveneens een podzolbodem ontwikkeld en is het dekzand eveneens afgedekt met veen. De vindplaats heeft een doorsnede van circa 15 meter. In overeenstemming met het gemeentelijke AMZ beleid is ervoor gekozen beide steentijdvindplaatsen in de grond te behouden. Vanwege de grootte en ligging van vindplaats de Green is de ambitie om ter plaatse van de vindplaats een centraal park (de Green) aan te leggen.

Op basis van de archeologische verwachting voor het plangebied is in verschillende delen van Almere Poort archeologisch vooronderzoek uitgevoerd. Tevens zijn onder andere in de deelgebieden Homeruskwartier Europakwartier, Cascadepark West en Oost de vooronderzoeken afgerond.

Het archeologisch vooronderzoek bestaat uit een aantal fasen van booronderzoek waarna een waarderingsfase en een selectiefase volgen. Door middel van het booronderzoek worden archeologische vindplaatsen gedefinieerd. Deze vindplaatsen worden vervolgens in de waarderingsfase gewaardeerd volgens de landelijk geldende normen die zijn opgesteld door de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB) en die sinds 2001 zijn opgenomen in de Kwaliteitsnorm voor de Nederlandse Archeologie (KNA). In de selectiefase wordt behoud nagestreefd voor vindplaatsen die blijken de waardering "behoudenswaardig" zijn. Hierbij heeft behoud ter plaatse *in situ* de voorkeur boven behoud *ex situ* (elders: door middel van opgravingen). Om dit doel te bereiken wordt gezocht naar inpassingsmogelijkheden. Waar nodig kunnen aanvullende maatregelen worden genomen. Een en ander vindt plaats als onderdeel van het planvormingsproces per deelgebied en in overleg met de ROB en de provinciaal archeoloog. De ingepaste archeologische waarden zullen voorts op de plankaart worden opgenomen en door middel van een aanlegvergunning planologisch worden beschermd.

De resultaten van het archeologisch vooronderzoek, met inbegrip van de waardering en de selectie zullen in de uitwerkingsplannen per deelgebied worden opgenomen. Het archeologisch vooronderzoek richt zich met name op het opsporen van steentijdvindplaatsen in het dekzand en niet op het opsporen van nog onbekende scheepswrakken.

In heel Almere Poort kunnen nog onbekende scheepswrakken liggen. Men dient er dan ook rekening mee te houden dat scheepswrakken aangetroffen kunnen worden bij het uitvoeren van grondwerkzaamheden. Mocht dat het geval zijn, dan dient dat, conform artikel 47 van de Monumentenwet 1988, onverwijld aan de Burgemeester en Wethouders van de gemeente gemeld te worden. Burgemeester en Wethouders melden deze vondst vervolgens onmiddellijk aan de ROB (Monumentenwet 1988, art. 47). De ROB kan vervolgens de werkzaamheden tijdelijk stopzetten in het belang van archeologisch onderzoek (metingen, opgraving; Monumentenwet 1988, artikel 42). Eventuele schade die de rechthebbende daardoor lijdt, wordt door de staat vergoed.

8.12. Natuurbeschermingswet

De Europese regels (Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn) zijn onder meer vertaald in de Natuurbeschermingswet 1998. Op basis van deze wet zijn er in Nederland talrijke natuurrijke gebieden aangewezen als “Speciale Beschermings Zone” of als ‘beschermde natuurmonument’. De bescherming is gericht op beheer en instandhouding van natuurlijke habitats en leefgebieden van plant- en diersoorten. Er bestaat geen overlap tussen de Speciale Beschermings Zones en de beschermde natuurmonumenten omdat er binnen de begrenzing van de Speciale Beschermings Zones geen beschermde natuurmonumenten mogen liggen.

In alle landen van de Europese Unie zijn speciale beschermingszones aangewezen welke gezamenlijk het Natura 2000 netwerk vormen. Voor de Natura 2000 gebieden dienen instandhoudingsdoelstellingen te worden geformuleerd. Het ministerie van LNV heeft reeds concept instandhoudingsdoelstellingen geformuleerd welke richtinggevend zijn bij het bepalen van effecten op de Natura 2000 gebieden.

De bescherming van de beschermde natuurmonumenten is vastgelegd in aanwijzingsbesluiten waarin de wezenlijke kenmerken van de gebieden zijn geformuleerd. Tevens kan per (gedeelte van) gebied een beheersplan worden vastgesteld welke nageleefd dient te worden.

Een gedeelte van het plangebied (het IJmeer) is definitief aangemeld als speciale beschermingszone in de zin van de Europese Vogelrichtlijn. Voor deze speciale beschermingszones gelden de volgende verplichtingen.

- De overheid dient ervoor te zorgen dat de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in de speciale beschermingszones niet verslechtert. Tevens mag er geen verstoring optreden voor de soorten waarvoor de zones zijn aangewezen.
- Voor elk plan of project dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van het gebied, maar afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een dergelijk gebied, wordt een passende beoordeling gemaakt van de gevolgen voor het gebied. Bevoegde nationale instanties geven slechts toestemming voor het plan of project nadat zij de zekerheid hebben verkregen dat de natuurwaarden van het gebied niet worden aangetast. In dergelijke gevallen moeten tevens inspraakmogelijkheden zijn geboden.
- Als een plan of project om dwingende reden van groot openbaar belang toch moet worden gerealiseerd terwijl het negatief beoordeeld is, moeten alle nodige compenserende maatregelen worden genomen om te waarborgen dat de algehele samenhang van het Europees ecologisch netwerk (Natura 2000) bewaard blijft.
- In verband met de zogenaamde externe werking gelden gelijke criteria voor projecten die buiten het vogelbeschermingsgebied worden ontwikkeld maar van invloed zijn op het gebied. Ingrepen met significante gevolgen voor de te beschermen vogelpopulaties zullen op hun aanvaardbaarheid moeten worden getoetst.

Uit de natuureffectenstudie die is uitgevoerd door het extern onderzoeksbureau Grontmij blijkt dat er geen negatieve effecten worden verwacht van de ontwikkeling van Almere Poort op soorten en habitats die voorkomen in het IJmeer. Hierbij is gekeken naar het vigerend beleid, het toekomstige beleid en naar de waarden van het Staatsnatuurmonument.

Uit de toetsing komt naar voren dat de effecten die kunnen optreden op de tafeleend, en brilduiker door de ontwikkeling van de kustzone van Almere Poort, niet te verwachten zijn, omdat eventuele toename van de verstoring beperkt is tot de dijk en de soorten in de huidige situatie hier reeds aan gewend zijn. Daarbij zijn er voldoende uitwijkmogelijkheden in het IJmeer.

Er zijn ideeën om langs de IJmeerkust zogenaamde wetlands aan te leggen. Deze wetlands zouden ondermeer een mitigatie kunnen vormen voor de op termijn gedacht uitbreiding van de jachthavencapaciteit. Door de aanleg van de wetlands zal de diversiteit aan biotopen van het IJmeer naar verwachting toenemen. Deze toename zal positief zijn voor de kwaliteit van de natuur en een positieve bijdrage leveren aan met name de vogel en de visstand.

8.13. Flora en fauna

Flora en Faunawet

De Flora- en faunawet (een kaderwet) is per 1 april 2002 in werking getreden en vervangt onder andere de Vogelwet, de Jachtwet en een gedeelte van de Natuurbeschermingswet met betrekking tot de in het wild levende flora en fauna. De Flora- en faunawet heeft tot doel de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van een zo groot mogelijke verscheidenheid aan in het wild levende plant- en diersoorten als functionele elementen van het ecosysteem waarvan zij deel uitmaken. In de wet staat het beschermingsbeginsel voorop (het "nee, tenzij" principe). In de wet bevat hoofdstuk twee bepalingen aangaande de aanwijzing van beschermde dier- en plantensoorten. De hoofdlijn daarbij is dat de aanwijzing plaatsvindt bij ministeriële regeling, indien de aanwijzing geschiedt ter uitvoering van internationale verplichtingen of bindende besluiten van organen van volkenrechtelijke organisaties zoals de Europese Unie. Voorzover de aanwijzingen uit nationale motieven geschiedt, vindt de aanwijzing bij AMvB plaats.

Binnen een ontwikkelingsgebied met de omvang van Almere Poort is de kans groot dat er beschermde soorten voorkomen. Daarom is in 2002 een veldinventarisatie uitgevoerd van het plangebied Almere Poort. Tijdens deze inventarisatie zijn verschillende beschermde soorten aangetroffen (met name in de bestaande bossen en op het zandige gebied nabij de Hollandse Brug). Naar aanleiding van deze inventarisatie is conform de Flora- en faunawet een ontheffing aangevraagd om de ontwikkeling van Almere Poort voort te kunnen zetten. Onderdeel van de ontheffingsprocedure is het aangeven hoe omgegaan wordt met de aangetroffen beschermde soorten. Inmiddels is deze ontheffing verleend voor een periode van 5 jaar. In 2007 zal het plangebied opnieuw worden geïnventariseerd, waarna een nieuwe ontheffing wordt aangevraagd.

8.14. Boscompensatie

Aanleiding

Een klein deel van de voorgenomen stadsuitbreidingen van Almere worden gerealiseerd in de indertijd in en rond Almere aangeplante bossen. Voor een deel zijn deze bossen aangelegd als cascobos. Dat geldt voor bijvoorbeeld het Pampushout dat de noordwestelijke begrenzing vormt van de nieuwe stadskern Almere Poort. In Pampushout zal een klein deel van het totale bos mede gebruikt gaan worden voor woningbouw. Een sterkere uitbreiding met woningbouw zal plaatsvinden in de bospercelen van het Almere-Strand beide gelegen in de stadskern Almere Poort.

Het bouwen geschiedt voornamelijk in die delen van het bos die indertijd geplant zijn als "wijkers". Voor een deel worden ook de "blijvers" aangesproken. Voor al deze bossen geldt de Boswet en het principe van boscompensatie.

Almere Poort en boscompensatie

Op de bospercelen van het Pampushout zal "wonen en bos" worden gerealiseerd. De bospercelen van het Almere-Strand zullen gebruikt worden voor "wonen + openbare (sport)voorzieningen in groen", met voor het wonen aan de dijk een hogere bebouwingsdichtheid en het wonen in het bos een vergelijkbare bebouwingsdichtheid. Wat betreft de jonge aanplant langs de Hogering en het deel van het Pampushout dat valt binnen het tracé van de te realiseren ecologische verbinding is er vanuit gegaan dat deze als bos blijven bestaan. Toepassing van de regelgeving conform de Boswet leidt voor de gebieden rond Almere Poort tot het volgende overzicht:

Deelgebied	Totale te vellen bos (ha)	Te herplanten binnen deelgebied (ha)
Pampushout		
Pampushoutweg	13,0	-
woningbouw	12,0	-
biomassacentrale	2,5	-
Almere-Strand	32,0	16,0
Totaal te vellen bos	58,5	
Totaal te compenseren bos		42,5

Als gevolg van de realisering van Almere Poort zal maximaal circa 42 hectare bos moeten worden gecompenseerd. Herplant binnen Almere Poort is maar ten dele mogelijk. Gezien de omvang van mogelijke maximale boscompensatie in relatie tot het globale karakter van het bestemmingplan is nu niet op voorhand te bepalen hoeveel bomen uiteindelijk in het plangebied zullen worden geveld.

Aangezien de problematiek van de boscompensatie in geheel Almere speelt, heeft de gemeente in overleg met Staatsbosbeheer en provincie Flevoland een algemene regeling voor de boscompensatie ontwikkeld. De regeling zal worden vervat in een convenant tussen de gemeente en Staatsbosbeheer en behoeft de instemming van de provincie. Dit betekent dat de gemeente financiële middelen reserveert voor de boscompensatie en het totale compensatiebedrag voor de te vellen bomen zal storten in een groenfonds. Met dit groenfonds kan Staatsbosbeheer overgaan tot nieuwe aanplant van bomen en versterking van de Flevolandse groenstructuur. Op dit moment is de algemene boscompensatie regeling echter nog niet gereed om te voorzien in de boscompensatie van Almere Poort.

Om die reden is in overleg met provincie Flevoland een aparte overeenkomst met Staatsbosbeheer gesloten over een maximale herplant buiten Almere van 42,5 hectare op de locatie van het toekomstige natuurgebied Oostvaarderswold. Met deze overeenkomst is de herplantopgave is gewaarborgd.

Tevens is de regeling in overeenstemming met het beleid van de provincie Flevoland zoals opgenomen in het Omgevingsplan 2006. Hierover wordt het volgende bepaald:

" Ook bij uitvoeringsvraagstukken op grond van de Flora- en Faunawet of de Boswet kan het zijn dat oplossingsrichtingen beter op bovengemeentelijk niveau uitgewerkt kunnen worden. Ook daarin wil de provincie een faciliterende rol spelen."

9. Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid

9.1. Economische uitvoerbaarheid

Voor het gehele plangebied van Almere Poort is een normatieve grondexploitatie gemaakt. Daarbinnen zijn de deelgebieden onderscheiden. Het te ontwikkelen gebied heeft een oppervlakte van circa 565 hectare waarvan 278 hectare ingevuld zal worden met de functie wonen. Het totaal aantal woningen bedraagt circa 11.000, waarmee een dichtheid van gemiddeld 40 woningen per hectare wordt bereikt. Het programma werken zal 172 hectare in beslag nemen, waarvan 115 hectare bestemd is voor bedrijfsterreinen, 47 hectare voor kantoren en 10 hectare voor binnenwijkse bedrijvigheid. Buiten het programma werken voorziet het plan in het realiseren van 80 hectare leisure en retailactiviteiten en 35 hectare voorzieningen.

Daarnaast zijn de hoofdstructuren binnen het plan in een afzonderlijke exploitatie berekend. Uit deze berekening is de bijdrage per m² uit te geven terrein bepaald en opgenomen in de grondexploitatie van Almere Poort. In tegenstelling tot de andere stadsdelen in Almere, waar op grond van een bestuursovereenkomst de kosten voor de aanleg van de hoofdstructuren en kunstwerken grotendeels door Rijkswaterstaat werden gefinancierd, komen in Almere Poort, behoudens subsidies, alle kosten ten laste van de grondexploitatie. De bijdrage per m² ligt derhalve aanzienlijk hoger dan binnen de andere stadsdelen.

De beide grondexploitaties zijn opgesteld volgens de methode van eindwaarde. Dit houdt in dat een planning is gemaakt, die uitgaat van een bepaalde fasering inzake de realisering van Almere Poort. Vanaf de prijspeildatum tot investeringsdatum c.q. uitgiftedatum is in de berekeningen rekening gehouden met optredende inflatie. Het maken van kosten en verkrijgen van inkomsten houdt tevens in dat er renteverliezen en rentewinsten ontstaan vanaf het moment dat de kosten worden gemaakt c.q. opbrengsten worden verkregen tot de einddatum van de exploitatie. In de normatieve grondexploitatie is aansluiting gezocht bij het gemiddelde kosten- en opbrengstenniveau van onlangs opgestelde grondexploitaties.

Met de realisatie van Almere Poort is vanaf 2002 begonnen en naar verwachting zal in 2018 het laatste deelplan worden opgeleverd.

De normatieve grondexploitatie geeft geen aanleiding om de voorgenomen plannen te heroverwegen. Gelet de grootte van het project en de lange ontwikkelingstermijn zijn de risico's groter (het gaat om veel geld en het duurt lang). Daar tegenover staat de mogelijkheid veel meer risicoreducerende maatregelen te treffen (organisatie, temporiseren, contracten etc.) dan voor een klein project mogelijk is.

In het kader van het Ondernemingsplan is nogmaals gekeken naar de exploitatie en risicoreductie. Op basis van een helder mandaat voor de projectorganisatie Poort, vastgelegd in de B&W besluiten van 19 juli en 8 november 2005, is het mogelijk om de geformuleerde strategie en de doelen te kunnen realiseren.

Het totale risicoprofiel is daarmee zodanig dat verantwoord met de ontwikkeling begonnen kan worden.

9.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In het kader van de gemeentelijke inspraakverordening is over het voorontwerpbestemmingsplan op 10 december 2002 een inspraakinformatieavond gehouden. Een verslag van deze avond is als bijlage bij de toelichting gevoegd.

Tevens heeft het plan vanaf maandag 18 november 2002 tot en met maandag 16 december 2002 gedurende vier weken ter inzage gelegen en zijn belangstellenden in de gelegenheid gesteld hun schriftelijke reacties kenbaar te maken. De resultaten van de ter inzage legging zijn aan de hand van een samenvatting en een reactie in dit hoofdstuk weergegeven.

10. Overleg ex artikel 10 Bro

10.1. Beantwoording reacties uit artikel 10 Bro overleg

Het voorontwerpbestemmingsplan Almere Poort (juni 2004) wordt, in het kader van het overleg ex artikel 10 Besluit op de ruimtelijke ordening, aan de volgende personen en instanties toegezonden:

1. Inspectie Ruimtelijke Ordening Noord-West;
2. Inspectie Volkshuisvesting Noord-Holland en Flevoland;
3. Hoofd afdeling ROV van de provincie Flevoland;
4. Inspectie Milieuhygiëne Regio Noord-West;
5. Waterschap Zuiderzeeland;
6. Rijkswaterstaat, Directie IJsselmeergebied;
7. Rail Nederland B.V. ;
8. NS Reizigers, Netwerk Randstad;
9. Nederlandse Spoorwegen RIB, afd. GJZ, bureau Planologie;
10. Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Flevoland;
11. Ministerie van Economische Zaken, regio Noord-West;
12. Ministerie van Landbouw, natuurbeheer en Visserij, directie Noord-West;
13. Ministerie van Defensie, De Eerstaanwezend Ingenieur Directeur, Directie Gelderland;
14. Vrouwenadviescommissie voor de woningbouw;
15. Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek;
16. Provincie Utrecht, dienst Ruimte en Groen;
17. Provincie Noord-Holland, afdeling Ruimte, wonen en bereikbaarheid;
18. College van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam;
19. College van burgemeester en wethouders van de gemeente Naarden;
20. College van burgemeester en wethouders van de gemeente Huizen;
21. College van burgemeester en wethouders van de gemeente Muiden;
22. College van burgemeester en wethouders van de gemeente Blaricum;
23. College van burgemeester en wethouders van de gemeente Lelystad;
24. College van burgemeester en wethouders van de gemeente Zeewolde;
25. Dienst der Domeinen;
26. Staatsbosbeheer, regio Flevoland en Overijssel;
27. NV Nuon;
28. NV Nederlandse Gasunie;
29. Tennet BV;
30. Flevolandse Drinkwater Maatschappij;
31. Noordelijke Land- en Tuinbouworganisatie;
32. KPN Telecom Vastgoed en Facilities;
33. Projectsecretariaat ROM-IJmeer;
34. Stuurgroep IJsselmeer/Markermeer;
35. Brandweer Almere;
36. Politie, district Almere, preventieadviseur Keurmerk veilig wonen;
37. Vereniging Bedrijfskring Almere;
38. Milieuraad Almere;
39. ROA (Regionaal Overleg Amsterdam);
40. KPN Telecom Rayon Midden Afdeling UTN Leidingbeheer;
41. KPN Telecom, LNO-UTN, afdeling Straalpaden;
42. Gewest Gooi en Vechtstrekken;
43. Flevolandschap.

De VROM-Inspectie, provincie Flevoland, provincie Noord-Holland, het ministerie van Economische Zaken, ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij, Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek, Rijkswaterstaat, waterschap Zuiderzeeland, Staatsbosbeheer, Stichting Flevo-landschap, Milieuraad Almere, gemeente Muiden, gewest Gooi en Vechtstreek, brandweer Almere, NV Nederlandse Gasunie, Tennet BV hebben inhoudelijke opmerkingen naar voren gebracht. Het ministerie van Defensie, de provincie Utrecht, het college van Burgemeester en Wethouders van Amsterdam en gemeente Lelystad hebben meegedeeld geen opmerkingen te hebben op het voorontwerpbestemmingsplan Almere Poort. De stuurgroep IJsselmeer heeft aangegeven niet de bevoegdheid te hebben te reageren op plannen van individuele leden en onthoudt zich derhalve van commentaar.

Van de overige hiervoor genoemde instanties is geen reactie ontvangen.

1. *Opmerkingen van de inspecteur Ruimtelijke Ordening regio Noord-West*
 - a. *Over de uit te werken bestemmingen wordt opgemerkt dat niet zonder twijfel kan worden vastgesteld welke terreinen als specifiek werkmilieu kunnen worden beschouwd. Dit in verband met het (toekomstige) locatiebeleid. Verder kan niet worden getoetst aan de afstanden die in acht moeten worden genomen tussen woningen en bedrijven vanwege met de milieuzonering. Verzocht word derhalve om uit te werken bestemmingen per deelgebied nader te concretiseren.*

In het onderhavige geval is voor het omvangrijke stadsdeel Almere Poort gekozen voor de planfiguur van een globaal bestemmingplan met uitwerkingsplicht. Bij de opzet is uitdrukkelijk gekozen voor een accent op de economische ontwikkeling. Deze ontwikkeling wordt in het bestemmingplan mogelijk gemaakt rond het toekomstige NS station waarbij rekening is gehouden met het huidige locatiebeleid en daarbij behorende maximale looptijd van 10 minuten. Zie tevens de beantwoording op reactie 2m. In de cirkel rond het station ligt sterk de nadruk op de functie kantoren hetgeen ook de uit bij de voorschriften behorende functietabellen blijkt.

Hierbij komt dat in het plangebied in beginsel geen geheel specifiek werkmilieu aan te merken is, aangezien het centrale thema van dit globale bestemmingplan Almere Poort functiemenging is. Dit brengt met zich mee dat waar mogelijk binnen de zogenaamde werklocaties in beperkte mate andere functie als wonen worden zijn opgenomen. Het gaat hier om gebieden als Zakenpoort en Almere-Strand (kantoren) maar ook gebieden als Lagekant (bedrijven). Uit oogpunt van functiemenging is voor de milieuzonering een bewuste keuze gemaakt voor het hanteren van de zogenaamde Amsterdamse lijst. Deze lijst gaat niet uit van afstandscriteria en is qua methodiek van milieuzonering specifiek ontwikkeld in de stedelijke gebieden waar functiemenging van oudsher aanwezig is.

- b. *Almere heeft de mogelijkheid om “net over de rand” van de primaire waterkering een nieuw waterfront te ontwikkelen. Om deze invulling goed te kunnen beoordelen wordt verwacht dat de gemeente in het kader van de Integrale Visie IJsselmeergebied een uitwerking te maken voor het gebied tussen Almere en Lelystad van de Hollandse Brug tot de Houtribdijk.*

De stadsarchitect van de gemeente Almere, mevrouw F. Houben, zal een studie doen naar het beeld van Almere aan het water in het gebied Almere-Strand tot Pampus. Deze studie zal vervolgens op stedenbouwkundige aspecten nader worden uitgewerkt. Op dit punt kan derhalve aan de verwachting worden voldaan.

Hierbij wordt opgemerkt dat in het kader van het ontwerp (juni 2004) beoordeeld is dat het bestemmingsplan voor Almere Poort geen belemmering vormt voor een mogelijk sterkere stedelijke ontwikkeling langs de dijk zoals een woonboulevard. In verband hiermee is een wijzigingbevoegdheid voor het maximaal woningaantal in het gebied Almere-Strand opgenomen.

- c. *Uit de plankaart en voorschriften blijkt niet dat rekening is gehouden met de reservering genoemd in de Vijfde nota in verband met aan te houden bebouwingvrijwaringzones van 100 meter binnendijs en 175 meter buitendijs. Verzocht wordt het plan hierop aan te passen.*

Verwezen wordt allereerst naar de onderstaande beantwoording van de opmerkingen van het waterschap Zuiderzeeland en Rijkswaterstaat en gevoerd overleg op 8 januari 2003. De toelichting wordt aangevuld met een passage over de binnendijkse en buitendijkse vrijwaringzones. Gewezen wordt in dit verband op genoemd overleg van 8 januari 2003 met de betrokken instanties als Rijkswaterstaat en het waterschap Zuiderzeeland en de uitkomst van dit overleg.

Dit brengt met zich mee in Almere Poort voortsnog binnendijs een zone tot aan de dijkkwelsloot aangehouden en incidenteel bebouwing binnen de beschermingszone van de dijk in beginsel mogelijk is. Voor dit laatste geldt dat door middel van grondmechanisch onderzoek dient te worden aangetoond dat de stabiliteit van het dijklichaam niet wordt aangetast en de fundering buiten de omhullende van het beoordelingsprofiel valt.

In de zone buitendijks worden gelet het bepaalde in de vijfde nota en onder waarborg van het aspect veiligheid net over de rand van de primaire waterkering in marginale mate (buitendijks) bebouwingontwikkelingen mogelijk gemaakt. Op deze wijze is in het bestemmingplan met het belang dat ten grondslag ligt aan de hierboven genoemde specifieke afstandscriteria rekening gehouden.

- d. Verschillende gedeelten van het plangebied grenzen aan of liggen in kerngebieden van de ecologische hoofdstructuur. Het rijksbeleid staat ingrepen in en in de onmiddellijke nabijheid van de ecologische hoofdstructuur niet toe als deze de wezenlijke kenmerken of waarden van dit gebied aan tasten. Afwijking hiervan is toegestaan als op basis van voorafgaand onderzoek de aanwezigheid van zwaarwegend maatschappelijk belang is vastgesteld. Nu uit de toelichting niet blijkt of wezenlijke kenmerken of waarden aangetast worden en niet wordt ingegaan op het al dan aanwezig zijn van het maatschappelijk belang wordt, verzocht het plan hierop aan te passen.*

Verwezen wordt allereerst naar de beantwoording op de opmerkingen onder punt 2c. Het is correct dat in de groene randen van het plangebied zoals in Pampushout en het Zilverstrand in meer of mindere mate ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt. De basis voor deze opzet ligt in het structuurplan voor Almere Poort dat in 1999 is vastgesteld. Vanwege bovengenoemde basisbescherming van het Structuurschema Groene Ruimte die op deze gebieden van toepassing is bestaat de gerede kans dat de beoogde ontwikkelingen in de groene randen ondanks het hiermee gemoeide maatschappelijk belang niet mogelijk zullen zijn. Om die reden acht de gemeente het noodzakelijk dat in het provinciaal beleidskader ruimte geboden wordt voor deze ontwikkelingen in de desbetreffende gebieden. Hiertoe is een verzoek om partiële herziening van het omgevingsplan van de provincie Flevoland gedaan.

- e. Voor de verkeersaspecten wordt verwezen naar de reactie van Rijkswaterstaat.*

In reactie op bovenstaande opmerking wordt verwezen naar de beantwoording onder de punten 4 d en e van de opmerkingen van Rijkswaterstaat.

- f. Uit de toelichting blijkt niet of rekening is gehouden met het ontwerpbesluit kwaliteitseisen externe veiligheid. In de brief van 18 april 2002 is de gemeente geadviseerd om nu al zoveel mogelijk rekening te houden met het besluit teneinde nieuwe risicovolle situaties te voorkomen.*

Het verzoek in de brief van 18 april 2002 is ter harte genomen. In het plangebied van Almere Poort zullen zich gelet op de gekozen milieuzonering geen situaties voordoen die conflicteren met het bepaalde in het ontwerpbesluit kwaliteitseisen externe veiligheid. Zo zullen bijvoorbeeld de in het besluit genoemde LPG benzineservicestation langs de hoofdinfrastructuur worden gerealiseerd en niet in nabijheid van woonwijken worden gesitueerd.

2. Opmerkingen van het hoofd Ruimtelijke Ordening van de provincie Flevoland

- a. Gelet op omvang van het gebied en de onduidelijkheid over de exacte inrichting is ten behoeve van de flexibiliteit voor de stedelijke bestemmingen gekozen voor uit te werken bestemmingen Geconcludeerd wordt dat in dit geval de flexibiliteit ten koste van de rechtszekerheid nu in de programma's per deelgebied in vierkante meter voor functies als horeca wonen detailhandel bedrijven en kantoren zich uit streken voor meerder bestemmingen. Verder kan de afwijking van maximale bouwhoogte tot gevolg bijna een verdubbeling van de toegestane bouwhoogte over 40% van het (bebouwde oppervlak van het) bestemmingsvlak tot gevolg hebben. Verzoek wordt de uit te werken gebieden per deelgebied nader te concretiseren.*

Het centrale uitgangspunt van functiemenging in het bestemmingplan Almere Poort brengt met zich mee dat sprake is van programmatische overlapping van verschillende functies per deelgebied. Om die reden is binnen de systematiek van het ruimtelijk orderingsrecht er nu juist voor gekozen te werken met een globaal bestemmingsplan, waarbij de uiteindelijk benodigde vierkante meters voor horeca, detailhandel en andere functies in de nog op te stellen uitwerkingsplannen nader worden geconcretiseerd.

- b. *Gezien het globale karakter van de uit te werken bestemmingen In het kader van rechtsbescherming wordt verzocht alleen te anticiperen op een vastgesteld plan of een daarvoor gemaakt ontwerp dat de inspraakprocedure heeft doorlopen en dat in procedure wordt gebracht conform afdeling 3.4 van de algemene wet bestuursrecht.*

In het bestemmingplan is de standaardprocedure voor uitwerkingsplannen opgenomen die in de gemeentelijke bestemmingsplannen wordt gehanteerd en welke in overeenstemming is met het bepaalde in artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

In de inspraakverordening van de gemeente is geen bepaling opgenomen die voorschrijft dat over plannen van ruimtelijke aard inspraak dient te worden gevoerd.

Gelet op dit laatste en het belang gemoeid bij tijdige realisatie van de verschillende deelgebieden van Almere Poort is geen aanleiding aanwezig om inspraak te voeren over de nog op te stellen concept uitwerkingsplannen.

- c. *Ten aanzien van de deelgebieden Pampushout 8 en 9, welke in het bestemmingsplan zijn aangemerkt als uit te werken woongebied, wordt opgemerkt dat deze gebieden in het provinciaal omgevingsplan zijn aangemerkt als Provinciale Ecologische hoofdstructuur (PEHS) en dat hierop een basisbescherming van toepassing is. Dit brengt met zich mee dat indien door ingrepen de kenmerken van dit gebied worden aangetast op basis van voorafgaand onderzoek het maatschappelijk belang dient te worden aangetoond. Alleen bij zwaarwegend maatschappelijk belang kan van het principe van de basisbescherming worden afgeweken. Verzocht wordt derhalve met inachtneming van het voorgaand het bestemmingplan aan te passen aan het omgevingsplan. Voorts wordt nog in overweging gegeven om het gebied slecht door eenmaal door een busbaan richting Pampushout te doorsnijden. Ten aanzien van de meerdere door snijdingen van PEHS die plaatsvinden, dienen mitigerende maatregelen te worden getroffen de om uitstraling van negatieve effecten zo beperkt mogelijk te houden.*

Zoals bekend is op rijksniveau in zowel de geldende Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening, als de (concept) Vijfde Nota, in het kader van de Vinex/VINAC aan Almere een omvangrijke groeiopgave toegekend. Om deze stedelijke opgave te kunnen volbrengen dienen in de eerste plaats in het gebied Almere Poort tenminste 10.000 woningen te worden gerealiseerd. Dit klemmt te meer indien de komende Nota Ruimte wordt aangesloten op de in de Vijfde Nota op de Ruimtelijke Ordening genoemde groei van Almere naar een aantal van 350.000 a 400.000 inwoners.

Indien een dergelijk aantal woningen niet mogelijk is bestaat de mogelijkheid dat andere voor het plangebied essentiële voorzieningen als een NS-station onder druk komen te staan.

In de tweede plaats is tevens hoog maatschappelijk belang gemoeid bij een evenwichtige ontwikkeling van de Almeerse economie en werkgelegenheid. In dit kader wordt gewezen op het rapport van de commissie Van der Zwan getiteld "Groeien in Balans".

Alleen in het gebied Almere Poort kan vanwege de ligging van de spoorlijn en de bereikbaarheid via de A6, de voor Almere noodzakelijke werkgelegenheid worden mogelijk gemaakt door het gebied rond het toekomstige NS-station aan te wijzen als hoogwaardige kantorenlocatie. De betekenis van deze locatie en de nabijgelegen sport- en leisurezone zal voor de hieraan gerelateerde werkgelegenheid van regionaal belang zijn.

Het gevolg van deze noodzakelijke ontwikkeling is dat uitbreiding van woonfunctie in de groene randen van het plangebied onvermijdbaar is. De voorgestelde ingrepen zijn in de zuidrand van de Pampushout echter van dien aard dat het groene karakter van het gebied zoveel mogelijk behouden blijft. Gestreefd wordt naar woonmilieudifferentiatie die door het aanbieden van een hoogwaardig woonmilieu als "wonen in het bos" kan worden bereikt.

Gelet op het voorgaande is naar de mening van de gemeente Almere sprake van een zodanig hoog maatschappelijk belang dat ingrepen in gedeelten in de bestaande groenstructuur gerechtvaardigd zijn. Onderkend wordt evenwel dat door het juridisch kader van de basisbescherming de gerede kans bestaat dat deze ontwikkelingen niet mogelijk zijn. Teneinde te voorkomen dat de gehele planontwikkeling in Almere Poort onder druk komt te staan heeft de gemeente Gedeputeerde Staten verzocht in de gedeeltelijke herziening van het Omgevingsplan Flevoland ruimte te bieden aan de beoogde ontwikkelingen.

De beoogde ingrepen in de bestaande groenstructuur zullen worden gecompenseerd. De boscompensatie in het kader van de Boswet vormt thans inzet van de gespreken die al enige tijd met Staatsbosbeheer en de stichting Flevo-Landschap worden gevoerd. Een en ander zal met zich meebrengen dat elders in Almere, dan wel buiten de gemeente, de bos en groenstructuur substantieel zal worden versterkt.

- d. Specifieke aandacht is wenselijk voor de zwakke verbindingsschakel in de ecologische verbindingsschakel te hoogte van de rijksweg A.6. Aangeboden wordt om over de inrichting hiervan contact op te nemen met de provincie*

De gemeente onderschrijft dat specifieke aandacht wenselijk is voor de genoemde verbindingsschakel en zal gebruik maken van het aanbod om hierover contact op te nemen met de provincie. Hierbij dient echter Rijkswaterstaat als rechthebbende op de gronden onder de rijksweg A6 te worden betrokken. De inrichting van de tunnel als verbindingsschakel is immers een primaire verantwoordelijkheid van deze instantie. In dit verband ligt het wellicht in de rede dat de mogelijke verbetering van de verbindingsschakel met te nemen in het traject van de benodigde verbreding van de rijksweg A6.

- e. Ten aanzien van het deelgebied Groenendaal wordt geadviseerd dat in een gebied met een hoge bebouwingsdichtheid zoals in Almere Poort het behoud open ruimte zeer gewenst is en zoveel mogelijk te vrijwaren van bebouwing. Hetzelfde geldt voor het deelgebied Almere-Strand. Over Almeerderstrand wordt opgemerkt dat hetgeen in deze bestemming is opgenomen is strijd is met het omgevingsplan. Door groei van Almere en ligging van Almere Poort zal de druk op bestaande stranden alleen maar toenemen. Om die reden dienen geen ontwikkelingen mogelijk te worden gemaakt die leiden tot vermindering van oppervlakte van de stranden.*

Om een indicatie te krijgen van het benodigde oppervlak groen en park in Almere Poort is onderzoek van landschappelijke aard verricht. Hierbij is het uitgangspunt betrokken dat ook in de parkenstructuur van Almere Poort functiemenging mogelijk zou moeten zijn, teneinde in de aan te leggen parken meer recreatieve mogelijkheden te kunnen bieden. Om deze reden is de gebiedsgrootte van het park Groenendaal in het plangebied overgedimensioneerd. Bij strijd met het streekplan ten aanzien van buitendijks ontwikkelingen als buitendijks wonen en werken zou hiervan gemotiveerd kunnen worden afgeweken. De gronden hiervoor zijn dat in de concept Vijfde Nota maar ook in de Integrale visie IJsselmeergebied 2030 Almere net als Lelystad net over de rand van primaire waterkering mag bouwen. Van deze mogelijkheid wordt in het bestemmingplan op locatie Almeerderstrand gebruik gemaakt. Gezien de open formulering op dit punt in de Vijfde Nota heeft de gemeente het ministerie van VROM om duidelijkheid verzocht.

Bij brief van 15 januari 2003 is door het ministerie van VROM bevestigd dat Almere als deel van de deltametropool "de ruimte krijgt voor de ontwikkeling van een aantrekkelijk Waterfront aan de zijde van het IJsselmeer". De bebouwingsmogelijkheden op het Almeerderstrand zijn een eerste aanzet van Almere hiertoe. Zoals eerder op punt 1b is opgemerkt zal de stadsarchitect van Almere een en ander nader in een visie uitwerken.

In het overleg van 8 januari 2003 heeft de waterbeheerder aangegeven geen bezwaar te hebben tegen bebouwing op het Almeerderstrand vooropgesteld dat de veiligheid in acht wordt genomen. Voorts zal het strand dat hierdoor verloren gaat worden gecompenseerd aan het Zilverstrand. Al met al is voldoende aanleiding aanwezig om op dit punt van het streekplan af te wijken. Duidelijk is dat met afwijking van het streekplan proceduretijd is gemoeid. In geval geen mogelijkheid bestaat van het Omgevingsplan af te wijken, is in de gemeentelijke reactie op het concept ontwerp van de partiële herziening van het Omgevingsplan gevraagd de gewenste ontwikkeling aan Almeerderstrand mee te nemen.

- f. In het plan wordt aangegeven dat het plan geen significante gevolgen heeft voor het leefgebied van in het gebied aanwezige vogels. In de toelichting wordt echter niet ingegaan op welke onderzoeken hieraan te grondslag liggen en verzocht wordt om die reden het plan hierop aan te vullen.*

Het betreft hier de volgende onderzoeken:

- Het effect van woontorens aan de Marina Muiderzand op het voorkomen van watervogels in het Vogelrichtlijngebied IJmeer. *Alterra 2001*
- Effecten van verkeer en aanlag jachthaven Almere Poort op avifauna in de Speciale Beschermingszone IJmeer. *TAUW 2001*
- Vogeffectrapport Almere Poort *Gemeente Almere DSO 2001*.
- Deze onderzoeken zullen in de toelichting worden vermeld.

- g. In het plan wordt niet ingegaan op aan te houden vrijwaringzones en 100 meter binnendijs en 175 meter buitendijs.*

Verwezen wordt naar de reactie onder punt 1c en de onderstaande beantwoording van de opmerkingen van het waterschap Zuiderzeeland en Rijkswaterstaat (punten 3b en 4g) en het gevoerde overleg van 8 januari 2003.

- h. In het bestemmingplan wordt gesteld dat het plangebied zonder aanleg van nieuwe infrastructuur onbereikbaar is. De gegevens die gebruik zijn voor het ontwerpen van de nieuwe verkeersstructuur zoals aannames van en geprognosticeerde verkeersintensiteiten ontbreken echter. Tevens dienen akoestische onderzoeken als bijlage deel uit maken van het bestemmingplan. In de toelichting kan worden aangegeven wanneer de uitbreiding van de infrastructuur ter plaatse van de rijksweg A6 in relatie tot de ontwikkeling in Almere Poort dient plaats te vinden.*

Het akoestisch rapport Almere Poort DHV, d.d. september 2002, dat mede de grondslag vormt voor het ontheffingsverzoek hogere waarden en tezamen met het voorontwerpbestemmingsplan ter inzage heeft gelegen, zal als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan worden gevoegd.

De toelichting van het bestemmingplan zal worden aangevuld met een tabel met hierin de verkeersintensiteiten, waarmee in het akoestisch onderzoek is gerekend. Tevens is deze tabel aangevuld met de meest recente gegevens met betrekking tot de A6, zoals deze door de wegbeheerder (RWS) zijn verstrekt. Voor het overige wordt verwezen naar de beantwoording van punt A.10. in de reactienota aanvullend MER.

- i. In het voorliggende plan wordt niet ingegaan als onderdeel van een nationaal net van buisleidingen zoals opgenomen in Omgevingsplan Flevoland en conform het Structuurschema buisleidingen.*

De plankaart en voorschriften zullen met inachtneming van deze opmerking worden aangepast.

- j. Gesteld wordt dat een toets op grond van Wet geluidhinder onmogelijk wordt gemaakt omdat zowel wegen als aanliggende bebouwing niet exact zijn aangegeven. Verzocht wordt artikel 3 lid 9 van de voorschriften aan te vullen met de kaders gesteld in uw verzoek om hogere grenswaarden en in de nog opstellen uitwerkingsplannen en expliciet in te gaan op het aspect geluidhinder.*

In casu is vanwege de schaal van het plangebied en nadere invulling die nog zal plaatsvinden op het niveau van de deelgebieden gekozen voor een globale bestemmingplan met uitwerkingsplicht. Hieruit volgt dat alleen de hoofdinfrastructuur is ingetekend op de plankaart. Op het detailniveau van de uitwerkingsplannen zal de aanliggende bebouwing worden aangegeven. In verband met het bepaalde in de Wet Geluidhinder is echter in de Beleidsnota Geluid in Almere Poort (10 juni 2002) het ambitieniveau ter zake van het voorkomen van geluidshinder door de gemeenteraad vastgesteld. Op basis hiervan is ook een akoestisch onderzoek uitgevoerd dat als bijlage van bestemmingplan wordt opgenomen. Tevens vormt dit onderzoek mede de onderbouwing voor een verzoek om hogere grenswaarden voor circa 4000 woningen in het plangebied.

Verder wordt artikel 3 van de voorschriften aangepast in verband met het verzoek Hogere Grenswaarden en zijn uitwerkingsregels opgenomen met betrekking tot het aspect geluidhinder.

- k. In verband met de realisatie van drie benzinestations wordt opgemerkt dat de externe veiligheidsbeleid voor onder andere benzinestations met LPG aanzienlijk wordt aangescherpt (minimale afstanden van 80 tot 130 meter). Gewezen wordt op het "ontwerpbesluit externe veiligheid inrichtingen milieubeheer" en het verzoek van de minister van VROM om hiermee nu al zoveel mogelijk bij ruimtelijke plannen rekening te houden.*

Deze opmerking is ter harte genomen. In artikel 3 van de voorschriften wordt rekening gehouden met de aangescherpte criteria van dit besluit.

- l. Aangegeven wordt dat in de waterparagraaf de beschrijving van het proces van de watertoets ontbreekt. Voorts ontbreekt in het plan aandacht voor de waterkwaliteit.*

Verwezen wordt naar de onderstaande beantwoording over de wateraspecten onder 3 en 4 van de opmerkingen van het waterschap Zuiderzeeland en Rijkswaterstaat. In verband hiermee zal de waterparagraaf worden aangevuld.

- m. In het bestemmingsplan wordt geheel voorbijgegaan aan het locatie beleid van het rijk en de provincie. Hoewel de afstand van het te realiseren NS-station tot aan de bestemmingen uit te werken kantoorgebied varieert van 300 tot 900 meter. Aangezien voor B locaties een 5 minuten loopsafstand geldt, zijn de meeste van deze locaties als C-locaties in de omgevingsplan zijn aangemerkt waar geen zelfstandige kantorenlocaties zijn toegestaan.*

In het provinciaal verkeers- en vervoersplan wordt voor B-locaties een omschrijving gegeven dat de maximaal acceptabele loopafstand tot het station 5 minuten bedraagt bij een AR-bediening, en 10 minuten bij een IR-bediening. In dit kader is het van belang wat onder de AR- en IR-bediening verstaan wordt.

Uit diverse onderzoeken blijkt dat reizigers bereid zijn verder naar een halte te lopen als de daar geboden verbindingen sneller zijn, maar ook als er met hoge frequenties gereden wordt, veel bestemmingen bereikt kunnen worden en het station een 'luxe' uitstraling heeft. De loopafstand bedraagt voor frequent bediende treinstations meer dan de in het PVVP vermelde 5 minuten (voor metrostations geldt overeenkomstig dezelfde uitgangspunten ook het B-locatiebeleid). Voor station Almere Poort gaat Almere uit van een bediening die start met 4 stops per uur van de stoptreinen (AR) naar Amsterdam en Schiphol en 2 stops van de sneltreinen (IR) naar Hilversum-Utrecht. Ten gevolge van het realiseren van meer dan 30.000 arbeidsplaatsen in Almere Poort zal het aantal reizigers dat van station Almere Poort gebruik wil maken dusdanig toenemen dat Almere Poort in de opinie van de gemeente Almere op termijn ook door sneltreinen naar Amsterdam en Schiphol bediend zal worden (vergelijkbaar met Almere Buiten, Naarden-Bussum of Amsterdam Bijlmer). Tenslotte investeert Almere fors in het station om deze met een brede onderdoorgang en grote stationsoverkapping ook de uitstraling van een sneltreinstation te geven.

Overeenkomstig de in het PVVP vermelde loopafstand leidt dit tot een hemelsbrede invloedscirkel van 800 meter (= 1000 meter loopafstand). Wellicht ten overvloede wijzen wij erop dat het rijk voor B-locaties altijd uitgaat van een straal van 800 meter rond het station. Ook elders in de Noordvleugel van de Randstad is deze norm de standaard. Gemeten vanaf de zuidelijke toegang van het geplande station Almere Poort liggen alle geplande kantoren binnen 1000 meter loopafstand.

Bij de start van de realisatie van de kantoren zal Almere starten in de omgeving van het station. Almere maakt zich er bij het rijk zowel bestuurlijk als financieel sterk voor dat het station geopend wordt zodra de eerste kantoren in gebruik genomen zullen worden. De verder gelegen locaties zullen op langere termijn ontwikkeld worden. Naar verwachting zal station Almere Poort dan inmiddels ook frequenter bediend worden. Door deze fasering zullen werknemers optimaal gestimuleerd worden met het openbaar vervoer te gaan. In dit kader wijzen wij u erop dat Almere in de totale locatie Zakenpoort/Olympiakwartier uitgaat van de parkeernorm die behoort

bij een B-locatie (overeenkomstig het rijksbeleid en het PVVP een ingroeibeleid naar 1 parkeerplaats per 5 werknemers).

- n. Opgemerkt wordt dat in de toelichting van het bestemmingsplan rekening wordt gehouden met een mogelijk tracé van de IJmeerlijn, maar dat in de voorschriften en plankaart de reservering voor dit tracé ontbreekt. Gevraagd wordt de voorschriften en plankaart met de toelichting in overeenstemming te brengen.*

Er is geen sprake van een discrepantie tussen voorschriften en plankaart en de toelichting op dit punt. In de toelichting is immers gesteld dat sprake is een ruimtelijke reservering voor het tracé van de IJmeerlijn. De reden hiervoor is dat de mogelijke realisatie van het project voor de IJmeerlijnverbinding in geruime mate buiten de planperiode is gelegen. De verwachting is dit project mogelijkwerijs pas in 2020 aan de orde zal zijn.

- o. Een voorbehoud wordt gemaakt ten aanzien van de economische uitvoerbaarheid van het plan vanwege het ontbreken van de exploitatieopzet.*

De in hoofdstuk 9 van de toelichting opgenomen gegevens zijn voldoende voor de onderbouwing van de economische uitvoerbaarheid. Hierin wordt verwezen naar de voor het plangebied gemaakte exploitatieopzet. Het is derhalve noodzakelijk noch gebruikelijk om integraal de exploitatieopzet in de toelichting op te nemen.

- p. Over de voorschriften worden de volgende redactionele opmerkingen gemaakt. Het criterium "dan wel op verantwoordende wijze kan worden ingepast" opgenomen in artikel 3 lid 2 is niet voldoende objectief meetbaar. Over de parkeernormen wordt opgemerkt in de tabel 1 een onderscheid wordt gemaakt tussen goedkope huur en dure vrij sector en dat deze begrippen niet objectief zijn. Verder wordt opgemerkt dat de definitie en behoefte van de veiligheidszone van het spoor is opgenomen niet overeenkomt met hetgeen in het bestuurlijk overleg hierover is afgesproken. Over de uitwerkingsregels voor de hoofdinfrastructuur en het langzaam verkeer in artikel 4 tot en met 24 wordt geadviseerd deze eenmalig in artikel 3 op te nemen.*

Met de gemaakte opmerkingen is rekening gehouden en de voorschriften zijn aangepast

- q. Over de regeling voor de milieuzonering op bedrijventerreinen ten behoeve van maximaal 550 woningen wordt opgemerkt dat burgerwoningen een hoger beschermingsniveau genieten dan bedrijfswoningen. Verzocht wordt nader te motiveren hoe wordt omgegaan met het beschermingsniveau van de woningen geprojecteerd op bedrijventerreinen met maximaal milieucategorie 3. Voorst wordt opgemerkt dat in het plangebied geen ruimte is voor bedrijven in de categorie 4 en 5. Verzocht wordt om hier in het bestemmingplan hier ruimte voor te reserveren.*

Zoals hiervoor gesteld is het centrale thema van het bestemmingsplan voor het stadsdeel Almere Poort functiemenging. Dit beleidsuitgangspunt komt onder andere tot in uiting in de gekozen methodiek van milieuzonering. Zo wordt voor de gebieden waar de functie wonen wordt gecombineerd met bedrijvigheid gebruikt gemaakt van de zogenaamde Amsterdamse lijst voor bedrijfsactiviteiten die specifiek ontwikkeld is voor functiemengingsgebieden. Hierbij is het uitgangspunt dat functiemenging geen afbreuk mag doen aan het woon- en leefklimaat. Om die reden zijn in de genoemde bestemmingen specifieke uitwerkingregels opgenomen teneinde het leefklimaat te waarborgen. De gemaakte opmerking geeft echter mede in het licht van het provinciaal beleid, gericht op het vrijwaren van bedrijventerreinen van activiteiten die afbreuk kunnen doen aan de vestiging en ontplooiing van bedrijven, aanleiding tot bijstelling van de nagestreefde functiemenging. In de voorschriften zal de vestiging van woningen op bedrijventerreinen met ten hoogste milieucategorie III worden uitgesloten. Hiermee komt de in de voorschriften opgenomen verticale zonering te vervallen. Het uitgangspunt blijft echter horizontale zonering zoals verwoord in de uitwerkingsregels en menging van de woonfunctie met bedrijven in ten hoogste categorie II van de Staat van Inrichtingen.

3. *Opmerkingen van de afdeling Waterbeleid van het waterschap Zuiderzeeland*
- a. *Gelet op de planvorm van globaal bestemmingsplan met uitwerkingsplicht wordt verzocht dat het waterschap betrokken wordt bij de uitwerkingen van de deelgebieden.*

Een dergelijk verzoek is in het overleg van 8 januari 2003 over de vrijwaringzone en dijkversterking in de gebieden Dijkzicht en Pampushout aan de orde geweest. In een later stadium bij de uitwerking van deze deelgebieden zal nog nader overleg tussen gemeente Almere en de waterbeheerder(s) plaatsvinden.

- b. *Met betrekking tot de uit het rijksbeleid voortvloeiende vrijwaringzones langs de IJsselmeerdijken wordt gewezen op een overleg dat hierover tussen gemeente Almere, provincie Flevoland en het waterschap Zuiderzeeland is gevoerd. In het overleg heeft het waterschap aangegeven zich niet kunnen vinden in het bouwen tot op de dijk. Bouwen tot aan de dijkkwelsloot is wel een mogelijkheid vooropgezet dat het maaiveld dan wordt opgehoogd tot een nader (bij uitwerking) te bepalen niveau tegen de dijk.*

In het hiervoor genoemde overleg is van gemeentezijde ingestemd met de door het waterschap geopperde mogelijkheid om te kunnen bouwen tot aan de dijkkwelsloot en incidenteel tot de grens van de binnenberm van de dijk. In dat geval zal het maaiveld worden opgehoogd tot een in overleg met het waterschap te bepalen niveau. Het bestemmingsplan en daarbij vergezeld gaande toelichting zullen dienovereenkomstig worden aangepast.

- c. *Naast het waterstructuurplan voor Almere Poort is een nadere studie uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het percentage 6 % open water te gering is. Verzocht wordt met deze uitkomsten van dit onderzoek in het bestemmingsplan rekening te houden. Ook de gemaakte afwegingen tussen ruimtelijke ordening en water moeten nog in het bestemmingsplan worden opgenomen. Groenendaal is in een eerder stadium aangemerkt als een locatie waar tijdelijke waterberging mogelijk is. Deze functie is nu niet meer mogelijk. Gevraagd wordt te bezien waar het gebruik voor tijdelijke waterberging gecombineerd met groen mogelijk kan worden gemaakt.*

Om na te gaan of het watersysteem, dat beschreven is in het Waterstructuurplan, voldoet aan de huidige normen en richtlijnen is een aanvullend onderzoek verricht. Met name dient er voldaan te worden aan een bergingsopgave. Deze bergingsopgave wordt in de deelgebieden van Almere Poort opgelost en wordt in de desbetreffende inrichtingsplannen verder uitgewerkt. De voorschriften verbonden aan het bestemmingsplan laten een dergelijke inrichting toe. Een substantieel deel van de totale bergingsopgave, 60.000 kubieke meter, wordt opgelost in de ecologische verbindingzone en de voortuin. De inrichting van het gebied wordt hier op afgestemd. Hierdoor bestaat geen noodzaak voor het toewijzen van de functie waterberging aan het gebied Groenendaal.

- d. *In het plan wordt aangegeven dat de handling van verontreinigd regenwater zowel kan plaatsvinden via bodempassages als door afvoer via een verbeterd gescheiden rioolstelsel. In verband met de reservering van ruimte zou concreet moeten worden aangegeven waar welke methode wordt toegepast.*

Bij de keuze voor een van de genoemde methoden betreft het een detailaspect op het niveau van de nog op te stellen uitwerkingsplannen. In dat stadium kan derhalve nog de benodigde ruimte voor de bodempassage/helofytenfilter methode worden gereserveerd. Het voert derhalve te ver om thans in de toelichting van het globale bestemmingsplan Almere Poort hierop vooruit te lopen. Overigens zal in het kader van de uitwerking het waterschap bij de te maken afweging worden betrokken.

- e. *Voorts wordt gesteld dat het afvoeren van lokaal gezuiverd water naar de Rioolwater zuiveringsinstallatie in de Vaart niet in overeenstemming met het beleid van het waterschap is. Ook zou moeten worden aangegeven wat onder wateroverlast wordt volstaan*

De in toelichting opgenomen passage wordt aangepast en komt als volgt te luiden:
"Neerslag van verontreinigende verharde oppervlakten wordt zoveel mogelijk lokaal gezuiverd, conform het beleid van de waterbeheerder, alvorens het afstroomt naar het oppervlaktewater." Het begrip wateroverlast is een algemeen begrip dat niet nader in de toelichting behoeft te worden gedefinieerd. In dit verband zij opgemerkt dat in de van Dale, groot woordenboek der Nederlandse taal, onder wateroverlast "hinder die men ondervindt door onvoldoende afwatering of waterkering" wordt verstaan.

- f. Verzocht wordt de afspraken die tussen gemeente en waterschap zijn gemaakt over de aanleg van een bodempassage en voor een gedeelte verbeterd gescheiden rioolstelsel op het toekomstige bedrijventerrein Hokekant aan te geven in het ontwerpbestemmingsplan.*

De toelichting zal op dit punt worden aangevuld.

- g. Op de plankaart is de aanduiding voor primaire waterkeringdoeleinden niet correct weergegeven en deze bestemming ontbreekt langs het Gooimeer.*

De plankaart zal op dit punt worden aangepast en aangevuld.

- 4. Opmerkingen van het hoofd van de stafafdeling Strategie en Juridische zaken van Rijkswaterstaat, directie IJsselmeergebied.*
 - a. Gevraagd wordt om in hoofdstuk 6 van de toelichting waarin het beleidskader wordt geschetst naar voren te halen aangezien het beleidskader toch de uitgangspunten van het bestemmingplan bepalen. Tevens worden aan aantal beleidsdocumenten niet aan de orde te weten: Integrale visie IJsselmeerbied 2030. Deze nota ondersteunt buitendijkse ontwikkelingen*

De gemeente is erkentelijk voor de gemaakte opmerking en de toelichting zal op dit punt worden aangevuld.

- b. In 6.2 wordt het belangrijke stand still beginsel over waterkwaliteit en in zekere mate ook waterkwantiteit opgenomen in de Vierde Nota Waterhuishouding en in het kabinetstandpunt over waterbeleid in de 21e eeuw "Anders omgaan met water" niet genoemd. Voorts wordt niet uitvoerig genoeg ingegaan op de status van verschillende beleidsdocumenten zoals de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening.*

In het waterstructuurplan, zie hetgeen is gesteld onder het beleidskader van het bestemmingsplan, wordt ingegaan op het voorkomen van verontreinigingen en het voorkomen van een debiettoename als gevolg van de toename van de verharde oppervlakten. Gelet op de milieutechnische aspecten van het stand still-beginsel wordt voor het overige verwezen naar punt A.8 van de aansluitend opgenomen beantwoording van de opmerkingen op het MER.

- c. Gesteld word dat de bestemming spoorwegdoeleinden op de plankaart minder dan 30 meter van het spoor ligt. Gesuggereerd wordt in verband met de externe veiligheid een dertig meter contour op de plankaart aan te geven teneinde de bebouwingsvrije zone i.v.m. kwetsbare bestemmingen.*

Het gaat hier om een globaal bestemmingsplan met uitwerkingsplicht en voorlopig bouwverbod hetgeen in dit geval betekent dat de bestemmingen welke langs de bestemming spoordoeleinden zijn gesitueerd met inachtneming van de algemene voorschriften van artikel 3 zullen worden ingevuld. In dit overkoepelde artikel 3 voor alle bestemmingen is in lid 7 het volgende bepaald: "Binnen 30 meter aan weersijden van de spoorbaan, ter plaatse van de bestemming spoorwegdoeleinden gemeten vanaf het hart van de buitenste sporen(spoorstaaf) mogen geen gebouwen worden geprojecteerd, met uitzondering van gebouwde parkeervoorzieningen."

Er is derhalve geen aanleiding op grond van de gemaakte opmerking de plankaart aan te passen.

- d. Ten aanzien van de verkeersstructuur is Rijkswaterstaat van mening dat een verkeersstructuur, die doorgaand verkeer door wijk Almere Poort tegengaat en waarbij de verkeersafwikkeling voornamelijk plaatsvindt via de Hoge Ring en de S101, de voorkeur geniet.*

In het structuurplan voor Almere Poort zat een knip in de Pampusweg, een weerstand in de weg door de werkgebieden langs de A6 en een weerstand in de weg door Europakwartier. In de tussentijd hebben de volgende zaken geleid tot gewijzigde inzichten. Door het plaatsen van een toeritdosering op de A6-oprit bij Almeerderzand heeft RWS ervoor gezorgd dat zij de beïnvloeding van het verkeer vanuit Almere Poort op de doorstroming op de A6 in de hand heeft. Het verkeer vanuit Almere Poort zal daardoor terugslaan op het onderliggende wegennet in Almere Poort, ongeacht de interne structuur. Daarnaast wordt er door Almere toch veel waarde toegevoegd aan de verbinding tussen het bedrijven- en het kantorengedrag langs de A6. Verder bleek dat het eigenlijk niet realistisch is om het intensief stedelijk woongebied Europakwartier zo hard te scheiden en zo de eenheid ervan te ontkrachten.

Door het weghalen van de “weerstand” op deze verbindingen zou er echter toe leiden dat grote hoeveelheden verkeer zich door het dichtbevolkte woongebied Eurokwartier zouden gaan begeven. Om dat te voorkomen is de knip uit de Pampusweg gehaald, waardoor het woongebied Europakwartier veel minder wordt belast en met name de Pampusweg en de Elementendreef (voorheen Lane) de verkeersdruk te verwerken krijgen. Een doorgaande Elementendreef (voorheen Lane) (zonder knip) heeft overigens als voordeel, dat het woon-werk vanuit een deel van Almere gericht op de arbeidsintensieve kantorenlocatie via de Hogering en de Elementendreef (voorheen Lane) rijdt, in plaats van via de A6. De structuur van Almere Poort is ontworpen voor een eindsituatie. Almere gaat er vanuit dat op termijn de rijkswegen voldoende capaciteit hebben (zie antwoorden op bovenstaande opmerkingen). Verkeersmanagement zou in de tussentijd een zo bevredigend mogelijke situatie moeten creëren.

- e. Over de stelling dat de plantoelichting de CRAAG-studie laat zien dat op termijn vanwege fileproblemen op de A6 aanvullende maatregelen moeten worden genomen wordt opgemerkt dat op dit moment nog geen zicht is op deze maatregelen.*

Gemeente Almere gaat er vanuit dat gezien de verwachte verdere verstedelijking van Almere uitbreiding van de infrastructuur zal moeten worden gerealiseerd. Het betreft hier ook een taak en verantwoordelijkheid van het Rijk. Het ligt dan ook op haar terrein om ervoor zorg te dragen dat de noodzakelijke infrastructurele uitbreidingen op tijd gerealiseerd worden en dus ook de benodigde studie hiervoor te verrichten. Ook zonder Almere Poort worden de afwikkelingsproblemen alleen maar groter als er deze uitbreidingen niet op tijd worden gerealiseerd.

- f. In het kader van de watertoets zou overleg met Rijkswaterstaat als beheerder van het buitenwater moeten plaatsvinden maar geconstateerd is dat Rijkswaterstaat nog niet in dit proces is betrokken. Verder wordt geadviseerd de uitwerking van de wateraspecten en de belangrijkste punten uit het Waterstructuurplan Almere Poort op te nemen in een aparte waterparagraaf. Hierbij wordt erop gewezen dat als bij de definitieve inrichting van Almere Poort waterhuishoudkundige aspecten aan de orde komen overleg met de waterbeheerders zal moeten plaatsvinden*

Voor de beantwoording van dit punt wordt verwezen naar punt A6 van de beantwoording van de opmerkingen op het Milieueffectrapport.

- g. Gelet op de huidige prognoses dienen in het ontwerp voorzieningen te worden opgenomen of ruimte te worden gereserveerd voor dijkophogingen of dijk aanpassingen die in de toekomst een optimaal veiligheidsniveau te kunnen waarborgen. Tevens wordt gerefereerd aan een overleg dat over de vrijwaringzones tussen betrokken partijen heeft plaats gevonden. Het verzoek is*

de afgesproken maten en bebouwingsrandvoorwaarden in de waterparagraaf op te nemen.

De toelichting wordt in verband met het onderwerp van de vrijwaringzone en dijkversterking aangevuld met de volgende passage.

" In de 5^e Nota is om de benodigde versterking van de waterkering te kunnen realiseren opgenomen dat in de periode dat de precieze begrenzing van de daarvoor benodigde ruimte door de provincies in overleg met het rijk wordt vastgelegd in streekplannen, geen uitbreiding van andere bebouwing dan windturbines zijn toegestaan in een zone van 100 meter binnendijs en 175 meter buitendijs (een vrijwaringzone).

In overleg met provincie, rijkswaterstaat en het waterschap is evenwel afgesproken dat in het plangebied binnendijs voldoende ruimte is voor eventuele maatregelen aan de dijk. De 100 meter zone behoeft daarom niet geheel te worden vrijgehouden van bebouwing. Er kan binnendijs volstaan worden met een vrijwaringzone vanaf de theoretische "binnentien" van de IJmeerdijk tot de dijkkwelsloot waarbij incidenteel bebouwing binnen de beschermingszone van de dijk in beginsel mogelijk is. Voor dit laatste geldt dat door middel van grondmechanisch onderzoek dient te worden aangetoond dat de stabiliteit van het dijklichaam niet wordt aangetast en de fundering buiten de omhullende van het beoordelingsprofiel valt.

Voor het buitendijs gebied met name Almeerderstrand geldt dat onder waarborg van het aspect veiligheid voldoende ruimte voor buitendijs bebouwing aanwezig is en derhalve niet de volledige 175 meter in acht behoeft te worden genomen. In de Vijfde Nota is opgenomen dat Almere ruimte heeft voor bebouwingmogelijkheden net over rand van primaire waterkering. In verband met de te verwachte zeespiegelstijging bestaat de mogelijkheid dat in de verre toekomst het noodzakelijk is dat de dijk wordt verhoogd."

- h. Ook wordt geadviseerd het waterbergend vermogen in het buitendijsgebied zo min mogelijk aan te tasten door bijvoorbeeld toepassing van drijvend bouwen en bouwen op palen. Op deze mitigerende aspecten zou in de waterparagraaf kunnen worden ingegaan.*

Dit advies wordt ter harte genomen. In de waterparagraaf zal op deze mitigerende aspecten worden ingegaan.

- i. Aangegeven wordt dat voor wat betreft de waterkwaliteit binnendijs en buitendijs het stand still-beginsel moeten worden gehanteerd. Als voorbeeld wordt gewezen op de te gebruiken bouwmaterialen voor de toekomstige jachthaven. De wijze waarop de gemeente de verslechtering van het oppervlaktewater dient te voorkomen dient in de waterparagraaf te worden aangegeven.*

Hiervoor wordt verwezen naar de beantwoording van punt A.8 van de opmerkingen op het MER.

5. Opmerking van het hoofd Regio Noord-West van Ministerie van economische Zaken

- a. Ingestemd wordt met de beoogde ontwikkeling van Almere Poort tot moderne werkstad met differentiatie van werkmilieus te ontwikkelen. Gevraagd wordt ondanks de huidige economisch terugslag vast te houden aan de nadruk op de functie werken. Verder wordt verzocht om een duidelijk koppeling te maken tussen het voorziene beroepsonderwijs en de hoogwaardige industriesector.*

Onder de naam "Verbindend Vernieuwen" ontwikkelt Almere een nieuw onderwijsconcept. Het vormen van kennisnetwerken staat daarin centraal. In de uitwerking betekent dit dat de verbindingen van de opeenvolgende schakels binnen de onderwijskolom van groot belang zijn en de verbindingen tussen de onderwijskolom en bedrijven en instellingen. Dit kan zijn weerslag krijgen in het Almere Business Science & Lifestyle Park, waarvan de haalbaarheid in Almere Poort thans wordt onderzocht.

6. *Opmerkingen van de waarnemend directeur noordwest van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij*
- a. *De hoofdgedachte van het bestemmingplan is het deelgebied Almere Poort als toegangspoort tot Almere een zwaarder stedelijk accent te geven. Tevens wordt veel aandacht gegeven aan de aan natuur in de vorm van de realisatie of voorzetting van ecologische verbindingzones tussen de Lepelaarsplassen en het oude land c.q. omgeving Naarden/Naardermeer. Verder wordt erop gewezen dat ook indien geen sprake van schade in het kader van de Vogelrichtlijn het verkleinen van het IJmeer moet worden gecompenseerd.*

Het beoogde jachthavengebied ter plaatse van de Pampushout is de enige buitendijkse ontwikkeling in het water die door het voorliggende bestemmingplan mogelijk wordt gemaakt. Deze ontwikkeling past bij de aanwijzing van het IJmeer als kerngebied, grootschalig waterrecreatiegebied en viswater uit het Structuurschema Groene Ruimte.

Bij de genoemde compensatie in het kader van de Vogelrichtlijn voor dit gebied betreft het een milieuaspect waarvoor bij uitwerking van het jachtgebied gevolg zal worden gegeven. In verband wordt erop gewezen dat in het kader van de MER procedure de gemeente de opdracht heeft gekregen ten tijde van het uitwerkingsplan het MER met een aanvullende milieunotitie voor het jachthavengebied aan te vullen. Het ligt in de rede dat de genoemde compensatie in de vorm mitigerende maatregelen daarin zullen worden meegenomen.

- b. *In de integrale Visie IJsselmeergebied als uitwerking van het structuurschema Groene ruimte wordt een uitzondering gemaakt voor ontwikkeling van niet watergeboden functies bij Almere en Lelystad. Hierbij wordt gesproken over afrondende bebouwing net over de rand. Hoewel hiermee kan worden ingestemd wordt hiervan uitgezonderd de bouwmogelijkheden op het Almeerderstrand. Dit is in strijd met het Omgevingsplan Flevoland. Hoewel wordt strand compensatie bij het Zilverstrand wordt voorgesteld kan er niet mee worden ingestemd dat het bestaande strand aanmerkelijk in oppervlakte kunnen verminderen Dit is niet in overeenstemming met de prioriteit die het Sgr1 en IVJII geven aan de openbaarheid en dagcreatieve functie van kustzones en stranden. Verzocht worden een totaal beeld te schetsen waardoor een en ander beter te beoordelen is.*

Verwezen wordt naar de beantwoording op punt 2e.

- c. *Er wordt op gewezen dat op de zuidelijke strook van de Pampushout die is aangewezen als provinciaal ecologische hoofdstructuur basisbescherming uit het structuurplan Groen en Ruimte (Sgr1) van toepassing is. Dit betekent dat voor ingrepen als woningbouw en infrastructuur zoals een busbaan welke als aantasting kunnen worden beschouwd het zwaarwegend maatschappelijk moet worden aangetoond. Hierbij moet worden nagegaan of elders hiervoor geen alternatieven aanwezig zijn. Verzocht wordt het plan in overeenstemming te brengen met het Omgevingsplan Flevoland.*

Verwezen wordt allereerst naar de beantwoording op de opmerkingen onder punt 1d en 2c van de inspectie Ruimtelijke Ordening en de provincie Flevoland.

- d. *Over de nieuwe jachthaven in het noordwestelijk deel van het plangebied wordt opgemerkt dat een dergelijke voorziening in het kader van de vogelrichtlijn veel randeffecten kan veroorzaken. In overweging wordt derhalve gegeven om de bestaande jachtgaven te vergroten.*

Zie voor de beantwoording de reactie op opmerking 10r van Milieuraad Almere. Tevens wordt erop gewezen dat de beoordeling van de mogelijk milieueffecten van de toekomstige jachthaven is meegenomen in het MER rapport. Zie in verband hiermee naar de beantwoording onder punt A9 van de onderstaande reactienota MER.

- e. *De watertoets wordt in het bestemmingplan niet genoemd. Geadviseerd een aparte waterparagraaf op te nemen met daarin aangegeven de aspecten waterkwaliteit grond en oppervlakte water, veiligheid wateroverlast natte natuur en verdroging.*

Dit punt is hiervoor in reactie op de opmerkingen van Rijkswaterstaat en het waterschap Zuiderzeeland onderkend. De waterparagraaf wordt op verschillende aspecten waaronder de watertoets aangevuld. Voor een aantal genoemde aspecten geldt echter dat deze gezien de milieutechnische kant in het bij het bestemmingsplan behorende Milieueffectrapport zijn opgenomen.

7. Opmerkingen van de Vrouwen Advies Commissie

- a. *Gesteld wordt dat nu veel groen verdwijnt, het overige groen in het plangebied waaronder een eventuele golfbaan openbaar zou moeten zijn. Toekomstige bewoners van Almere Poort zullen weinig hebben aan groen dat elders of buiten Almere wordt vervangen. Gewezen wordt op een dreigende verstopping op de Hoge ring door de voorgestelde verkeersstructuur. De busbaan lijkt te ver verwijderd van de kustgebieden terwijl recreatie een belangrijk onderdeel van het bestemmingsplan is. De logische plangrens lijkt de A6 te zijn. Gevraagd wordt of het Zilverstrand erbij getrokken is om meer groen in Almere Poort te krijgen. Gevraagd wordt wat bedoeld wordt met uitgebreide communicatieve mogelijkheden voor bedrijven.*

Eén van de centrale uitgangspunten van het bestemmingsplan Almere Poort is dat op bepaalde locaties menging van stedelijke functies met de groenstructuur wordt mogelijk gemaakt. Centraal in het plangebied is het omvangrijke stadspark Groenendaal geprojecteerd dat voor een omvangrijk deel openbaar gebied zal zijn. Het gebied met de bestemming "Uit te werken recreatieve doeleinden" is met name bedoeld voor sport- en recreatiebestemmingen waarbij gedacht is aan bijvoorbeeld een golfbaan. In het bestemmingplan wordt alleen de functie aangeduid en is geen regeling op zijn plaats voor de vorm van exploitatie. Ten aanzien van de busbaan geldt dat de opzet is dat in het zomerseizoen de busdienst wordt aangepast om de kustgebieden te bereiken. Het is niet noodzakelijk hiervoor een losse busbaan te projecteren in het plangebied. Voor het overige infrastructuuraspecten wordt verwezen naar de beantwoording hiervoor onder punt 3. De beleidsbasis voor het bestemmingplan wordt gevormd door het structuurplan Almere Poort. Om die reden is ook voor de plangrens van het nu voorliggende bestemmingplan aangesloten op de plangrens van het structuurplan.

8. Opmerkingen gemaakt namens Rijksdienst voor Oudheidkundig onderzoek

- a. *Hoewel in bestemmingplan Almere Poort aandacht is besteed aan de archeologische waarden in het gebied zijn op een aantal punten keuzen gemaakt welke niet in overeenstemming met het streven naar bouw en inpassing van archeologische erfgoed. In het beleidskader ontbreekt een beschrijving van het rijksbeleid ten aanzien van archeologie. In een gebied waarin archeologische waarden aanwezig zijn dienen om archeologie een volwaardige rol te geven in de integrale planvorming beleidsuitgangspunten op alle beleidsniveaus te worden opgenomen. Verder is het gewenst dat de toelichting aangeeft hoe met archeologische waarden die zijn gevonden in de deelgebieden Dijkzicht, Europakwartier en Cascadepark (voorheen Groenendaal) zal worden omgegaan. Op pagina 78 is de stelling dat het sectiebesluit door de rijksoverheid zal worden genomen onjuist, het betreft hier een gemeentelijk besluit*

De toelichting van het bestemmingplan zal met een beschrijving van het beleidskader van de verschillende overheidsniveaus op het gebied van archeologie worden aangevuld

Overleg ex artikel 10 Bro

Op de Archeologische Monumentenkaart (AMK) van januari 1997 zijn binnen het plangebied in totaal 10 monumenten aangegeven. Het gaat om:

- Twee terreinen van zeer hoge archeologische waarde (25H-021 en 25H-023);
- Twee terreinen van hoge archeologische waarde (25H-019 en 25H-020);
- Zes terreinen van archeologische betekenis (25H-A06; 25H-A07; 25H-A08; 25H-A09; 25H-A10; 26C-A11).

Hieruit wordt geconcludeerd dat wat betreft de terreinen van hoge en van zeer hoge archeologische waarde zijn de aantallen genoemd in de reactie op het Bro 10 niet juist. Het voorontwerp is derhalve op dit punt correct. Voor het genoemde terrein 25H-016 geldt dat net buiten het plangebied is gesitueerd.

In het voorontwerp is aangegeven dat in het plangebied drie terreinen van archeologische betekenis aanwezig zijn. Naar aanleiding van de gemaakte opmerking is gebleken dat het om zes terreinen gaat. Het voorontwerpbestemmingsplan wordt derhalve op dit punt aangepast. In dit verband wordt opgemerkt dat het genoemde terrein 25H-A04 buiten het plangebied Almere Poort ligt.

De terreinen van archeologische betekenis vertegenwoordigen een archeologische verwachting die is gebaseerd op geomorfologische informatie. Ter plaatse zijn echter (nog) geen archeologische vondsten gedaan. Aansluitend op het rijksbeleid hanteert de gemeente voor deze terreinen dezelfde strategie als voor andere gebieden met een archeologische verwachting. Dit betekent dat de terreinen van archeologische betekenis alle meegenomen worden in het archeologisch vooronderzoek dat de gemeente in Almere Poort laat uitvoeren op plaatsen waar sprake is van nieuwe ruimtelijke inrichting die gepaard gaat met bodemingrepen. Conform het rijksbeleid en de toelichting bij de AMK, wordt er naar gestreefd om op basis van de resultaten van het vooronderzoek delen waar binnen deze terreinen van archeologische betekenis daadwerkelijk 'in principe behoudenswaardige' archeologische terreinen van '(inter-)nationaal belang' worden vastgesteld, veilig te stellen en via het bestemmingsplan te beschermen. Mochten er delen niet worden onderzocht tijdens het archeologisch vooronderzoek, dan worden deze in het bestemmingsplan en op de plankaart opgenomen als 'gebied met mogelijke archeologische waarde'. Doel hiervan is archeologisch vooronderzoek te laten plaatsvinden voorafgaand aan de vergunningverlening over een ruimtelijke planvorming die gepaard gaat met bodemingrepen, teneinde eventuele archeologische waarden te beschermen. Uiteraard komt de besluitname over deze terreinen en de wijze waarop hiermee wordt omgegaan in overleg met de ROB tot stand.

De gekozen vervolgstراتيجية voor terreinen met archeologische waarden, wordt in de uitwerkingsplannen van de verschillende deelgebieden uitgewerkt.

De AMK-terreinen van hoge en zeer hoge archeologisch waarde (niet wettelijk beschermd) worden ingepast in de ruimtelijke inrichting. Zij zullen in het bestemmingsplan en op de plankaart worden opgenomen als archeologisch waardevol terreinen. Aan deze bestemming wordt een aanlegvergunning gekoppeld teneinde deze waarden duurzaam te beschermen. Voor het gebied ten zuiden van de spoordijk ten zuiden van de spoordijk is afgezien van archeologisch vooronderzoek. De toekomstige ruimtelijke ontwikkeling voor dit gebied is namelijk al dusdanig ver uitgewerkt dat het inpassen van archeologisch vooronderzoek tot grote planvertraging en eventuele financiële claims zou leiden. Dit besluit heeft B en W van Almere in een brief van 29 juni 2001 kortgesloten met het college van Gedeputeerde Staten van Flevoland.

- b. Geadviseerd wordt om de terrein 25H-A04, 25 H-A06, 25H-A07 en 26 C-A11 als mede scheepswrakken 25H-016, 25H019, 25H-021 en 25 H-023 op te nemen in het bestemmingsplan.*

Nader zou moeten worden onderbouwd dat ten zuiden van de spoorlijn geen nader onderzoek behoeft te worden uitgevoerd. De kans op archeologische vondsten in dit gebiedsgedeelte wijkt niet af van de rest van het plangebied. Geadviseerd wordt gelet in het gebied gesitueerde terrein van archeologische betekenis als nog inventariserend onderzoek uit te voeren.

Voor het gebied ten zuiden van de spoordijk ten zuiden van de spoordijk is afgezien van archeologisch vooronderzoek. De toekomstige ruimtelijke ontwikkeling voor dit gebied is namelijk al dusdanig ver uitgewerkt dat het inpassen van archeologisch vooronderzoek tot grote

planvertraging en eventuele financiële claims zou leiden. Dit besluit heeft B en W van Almere in een brief van 29 juni 2001 kortgesloten met het college van Gedeputeerde Staten van Flevoland.

In de deelgebieden Waterrijk Parklust, Eurokwartier, Dijkzicht en Groenendaal-West vindt het archeologisch vooronderzoek plaats en wordt conform het gemeentelijk beleid gestreefd naar het behoud van daadwerkelijk 'in principe behoudenswaardige' archeologische terreinen van '(inter-)nationaal belang' in de bodem. De wijze waarop dit in elk plangebied daadwerkelijk gerealiseerd wordt, komt in de uitwerkingsplannen van de deelgebieden ter sprake. Het archeologische vooronderzoek is overigens alleen nog in Europakwartier afgerond. In de andere drie genoemde deelgebieden is het onderzoek nog in volle gang en worden derhalve op de plankaart aangegeven als gebied met mogelijk archeologische waarde. Aan deze bestemming wordt een aanlegvergunning gekoppeld met het doel archeologisch vooronderzoek te laten plaatsvinden voorafgaand aan bodemingrepen.

9. Opmerking van het hoofd bureau Ruimtelijke Inrichting Zuid en Wonen van de provincie Noord Holland

- a. Gerefereerd wordt aan het ontwerp Streekplan Noord-Holland Zuid waarin geconcludeerd door de provincie dat de woningbehoefte van zuidelijk Noord Holland niet in zijn geheel in deze regio opgevangen kan worden en dat Almere ongeveer 11.000 woningen voor deze behoefte zou moeten bouwen. Gevraagd wordt voldoende ruimte te blijven reserveren voor de overloop van Noord-Holland naar de gemeente Almere.*

In planologisch juridische zin biedt het nu voorliggende globale bestemmingplan Almere Poort de mogelijkheid om een maximum te stellen al het totaal te bouwen woningen. Het betreft hier echter een publiekrechtelijke rechtsfiguur. Hieruit volgt dat in het kader van het bestemmingplan niet geregeld kan worden welk segment van te realiseren woningen in het plangebied voor regionale markt in aanmerking komt. De tekst van de toelichting onder het programmapunt wonen van hoofdstuk 7 wekt ten aanzien van dit aspect een verkeerde indruk en is gecorrigeerd.

- b. In het gebied aan de zuidoost zijde van de Hollandse Brug komen beschermde vogelsoorten voor. In de hiervoor opgenomen ecozone wordt ruimte geboden voor recreatieve ontwikkelingen. Voorgesteld wordt om voorrang te geven aan de natuurontwikkeling. In het aansluitende Naarderbos zullen behalve een golfterrein ook ecologische verbindingzones worden gecreëerd.*

Het deelgebied Zilverstrand kent zowel een natuurfunctie als een recreatieve functie. Dit is in de huidige situatie al het geval. Natuur en recreatie kunnen zeer goed samen gaan (zoals bij de ontwikkelingen van het Naarderbos). Met de bestemming ecologische verbindingzone en recreatiegebied wordt de zekerheid geboden dat beide functies hun eigen plek krijgen en wordt tegelijk de huidige situatie (natuur en recreatie) niet uitgesloten.

- c. In het bestemmingsplan is gedacht in het buitendijksgebied woningen en enkele kantoren toe te staan. In het plan is echter maar 6% waterbergend vermogen opgenomen. In regio Noord-Holland dienen Noord-Hollandse gemeenten vanwege het belang van waterberging bij uitbreidingsplannen meer waterbergend vermogen van 11% te realiseren. In het licht van dit laatste wordt verzocht minder buitendijkse bouwmogelijkheden in het plan toe staan en te onderzoeken of meer waterbergend vermogen in het plangebied kan worden opgenomen*

Verwezen wordt naar de beantwoording van voorgaande opmerkingen van gelijksoortige aard van Rijkswaterstaat en het Waterschap Zuiderzeeland.

- d. Terzijde wordt nog opgemerkt dat de UWG niet in legenda van het bestemmingsplan voorkomt.*

De constatering is juist. De afkorting van de bestemmingen voor uit te werken woongebieden in de legenda is aangepast.

10. Opmerkingen van burgemeester en wethouders van Muiden

- a. *Gereageerd wordt op de verwijzingen naar de buitendijkse infrastructuur en landschapsontwikkeling in het toekomstige Almere Pampus zoals onder andere verwoord op pagina 17 en 36 van de toelichting.
Gesteld wordt dat het bestemmingplan rekening houdt met een ontwikkeling in Almere Pampus en een bovengrondse aanleg van de IJmeerlijn. Deze ontwikkelingen zouden in strijd zijn met het rijks- en provinciaal beleid en de nekslag zullen betekenen voor toerisme en recreatie in en rondom het IJmeer. Om die reden is bijstelling van de plannen dringend noodzakelijk.*

Ten aanzien van infrastructurele aspecten is in de toelichting ingegaan op de samenhang met de toekomstige ontwikkeling in het gebied Almere Pampus. De (beleids)aspecten die relevant zijn voor het plangebied Almere Poort staan echter in de toelichting centraal. Het zou derhalve te ver voeren om thans inhoudelijk te gaan op het toekomstige planontwikkeling in het gebied Almere Pampus.

11. Opmerkingen van Staatsbosbeheer

- a. *Gewezen wordt op de instemming die ten behoeve van de planvorming moet worden bereikt over de boscompensatie in het gebied Almere Poort en verwezen wordt naar het overleg dat hierover wordt gevoerd.
Hoewel thans constructieve gesprekken gaande zijn wordt zolang deze overeenstemming niet is bereikt een bezwaar tegen het voorliggende plan gemaakt.*

Vooropgesteld wordt dat dit standpunt van de rechtmatige eigenaar van de bosgebieden door Gemeente Almere wordt gerespecteerd.

De gemeente onderschrijft echter dat constructieve gesprekken gaande zijn en tekent hierbij aan dat voordat het bestemmingplan wordt vastgesteld overeenstemming dient te worden bereikt over de boscompensatie in het gebied Almere Poort of daarbuiten. De gemeente gaat er derhalve vanuit dat hiermee het nu gemaakte bezwaar van Staatsbosbeheer kan worden weggenomen.

12. Opmerkingen van Gastransport Services

- a. *Aangegeven wordt dat een 18'66 bar hoofd gastransportleiding niet op de plankaart is weergegeven.
Voorgesteld wordt deze alsnog op de plankaart op te nemen en de bestemming "Leidingen" op te nemen in de planvoorschriften. Hierbij dient uit veiligheidsoverwegingen naar gelang van het te bouwen object rekening te worden gehouden met minimale bebouwingsafstanden van respectievelijk 20 en 5 meter.*

Deze opmerking is juist. Bij de opstellen van de plankaart is de hoofdtransport leiding over het hoofd gezien. De voorschriften en plankaart zal derhalve op dit punt worden aangevuld.

13. Opmerkingen van hoofd grondzaken van Tennet BV

- e. *In reactie op het bestemmingplan wordt een tekstvoorstel gedaan voor de medebestemming Hoogspanningsleiding die geregeld is in artikel 39 Hoogspanningsleiding.
Hierin zijn voor de grootte van de medebestemmingsstrook maten opgenomen van 36 meter ter weerszijden van de hoogspanningsleiding met de totale breedte van 72 meter.*

Artikel 39 wordt naar aanleiding van deze reactie aangepast in de zin dat de veiligheidszone van in totaal 72 meter in het voorschriften tot uitdrukking komt.

14. Opmerkingen van de commandant van de Brandweer van Gemeente Almere

- a. Gezien de veiligheidsbeoordelingstaak van de brandweer wordt geadviseerd de toelichting van het bestemmingplan op het punt van de fysieke veiligheid aan te vullen. Hiervoor zijn in de reactie tekstvoorstellen opgenomen*

De redactie van de toelichting zal met gebruikmaking van de tekstvoorstellen worden aangevuld.

- b. Tevens wordt erop gewezen dat bouwen onder de hoogspanningsleiding niet wenselijk is. Gebouwen onder de hoogspanningsleiding kunnen bij brand niet geblust worden. Water heeft een geleidend vermogen. Daardoor is er dan een gerede kans dat er kortsluiting ontstaat tussen de hoogspanningsleiding en de grond. De veiligheid van brandweerpersoneel komt hiermee in gevaar. Bij bouwen onder de hoogspanningsleiding is het dan ook noodzakelijk de brandweer te betrekken voor het beoordelen van de situatie.*

Artikel 39 van de planvoorschriften bepaalt dat op gronden welke zijn me bestemd voor een bovengrondse hoogspanningsleiding geen gebouwen mogen worden gebouwd behoudens vrijstelling. De vrijstellingsregeling kent een adviesprocedure ten behoeve van de beheerder van de leiding. Gelet op het belang van het genoemde veiligheidsaspect zal ook de brandweer als te raadplegen instantie aan deze procedure worden toegevoegd.

15. Opmerkingen van de voorzitter van de Milieuraad Almere

- a. Gevraagd wordt of ondanks de goede mix van wonen werken en recreatie geen behoefte is aan een nieuwe drager voor het bestemmingsplan nu het concept Omniworld is uitgekleeft. Gedacht zou kunnen worden aan water en een boulevardachtige ontwikkeling langs het water naar het Noorden toe.*

Het is in planologische juridische zin niet noodzakelijk dat het bestemmingplan berust op een bepaalde drager zoals het genoemde project Omniworld. Los hiervan is een dergelijke drager van importantie in het plan aanwezig in de vorm van de totale leisurezone die dwars door het plangebied loopt. Hierbij komt dat in de doeleindenomschrijving van bestemming Olympiakwartier de functie grootschalige sportvoorziening is opgenomen. Hieruit volgt dat op termijn nog steeds een gelijksoortige publiekstrekkende functie op deze locatie kan worden gerealiseerd.

- b. Hoewel ingestemd wordt met de meest milieuvriendelijke variant (MMA) heeft de beoogde bouw van zoveel woningen minder milieuvriendelijke gevolgen nu forse aantallen woningen in bosstrook Almere Poort, de noordoostelijk ecozones, in Almere-Strand bos en zelfs in Park Groenendaal zijn opgenomen.*

Zoals hiervoor reeds is aangegeven heeft gemeente Almere een omvangrijke groeitaak. Om deze taakstelling op aanvaardbare wijze binnen het plangebied te realiseren is de aantasting van bestaande bossen onvermijdbaar.

- c. Gesteld wordt dat een robuust stadspark van groot belang is om zoveel mogelijk recreatie kilometers per auto te voorkomen. Het verzoek is derhalve het substantiële bouwprogramma uit Groenendaal te verwijderen. In Pampushout, in het verlengde van de noordpoot van Groenendaal, zou geen bebouwing moeten voorkomen.*

Aan de grootte van groenstructuur ligt een studie over het benodigde oppervlak groen in het plangebied Almere Poort ten grondslag. Vanwege de gewenste functiemenging is het ruimtebeslag van de bestemmingen voor het park Groenendaal overgedimensioneerd waardoor

juist ruimte ontstaat om een bijzonder woonmilieu te realiseren in relatie met het stadsdeelpark. De suggestie over de verlenging van Groenendaal in Almere Poort Noord is ook door de gemeente gesignaleerd en sluit aan bij de huidige stand van het ontwikkelingsplan Almere Poort Noord.

- d. Voorgesteld wordt om gelet op het belang van duurzaam bouwen (dubo) een bepaalde wijk in het bestemmingplan als zodanig te benoemen en op te nemen in de voorschriften.*

Het is in de planologisch juridisch opzet van het bestemmingsplan niet toegestaan om een bepaalde wijk als wijk voor duurzaam bouwen te bestemmen en op te nemen in de voorschriften. Dit brengt niet echter niet dat bij daadwerkelijke realisatie van de deelgebieden een bepaalde wijk niet als zodanig zou kunnen worden gebouwd. In verband wordt erop gewezen dat de mogelijkheid bestaat dat de wijk Dijkzicht als Dubo-project wordt gerealiseerd.

- e. Als op termijn goederenvervoer van gevaarlijke stoffen via de spoorlijn plaatsvindt, is een veiligheidszone van 30 meter volstrekt te weinig.*

In een eerder stadium heeft de gemeente vanwege de plannen voor goederenvervoer over de Flevolijn onderzoeken laten uit voeren over de benodigde grootte van veiligheidszone langs het spoor. De uitkomst hiervan voor het gebied Almere Poort was dat een afstand van 21 meter zou moeten worden aangehouden. Bij de bepaling van deze afstand is rekening gehouden met het zogenaamde plaatsgebonden risico hetgeen een beperking met zich meebrengt van de soorten gevaarlijke stoffen die zouden kunnen worden vervoerd. In een later stadium zijn met het ministerie van verkeer en waterstaat afspraken gemaakt over de aan te houden afstand en hierbij is de afstand afgerond op 30 meter gemeten vanuit het hart van de twee buitenste sporen.

Gezien het voorgaande is de gemeente van mening dat de spoorwegveiligheidszone van 30 meter, waarmee in het bestemmingsplan rekening wordt gehouden, afdoende is.

- f. Ecologische verbindingen en onderdelen van PEHS hoofdstructuur dienen in eigendom en beheer te zijn van Staatsbosbeheer en stichting het Flevolandschap.*

Hoewel het beheer van deze gebieden door genoemde instellingen gezien de daar aanwezige expertise in de rede ligt, kan het bestemmingsplan Almere Poort zich in het beginsel niet uitspreken over welke partijen het beheer van de ecologische verbindingszone op zich zullen nemen.

- g. Het is onacceptabel dat binnen ecologische verbindingszone ruimte wordt gereserveerd voor infrastructuur en gebouwen. Knelpunten zijn twee barrières in de ecozone: horeca op Zilverstrand en de tunnel in A6. Gevraagd of wel een natte tunnel ten behoeve van de ecologische verbindingszone zal worden gerealiseerd als Rijkswaterstaat de tunnel bij de A6 als opgelost beschouwd. De ecozone zou verbinding moeten geven met het Kromslootpark maar loopt verder via de Hollandse Brug en het Naarderbos.*

De gemeente is van mening dat bebouwing in de ecologische verbindingszone Almere Poort beperkt dient te zijn. De reservering voor gebouwen betreft kleine nutsobjecten zoals gemaaltjes. De gereserveerde infrastructuur betreft de strikt noodzakelijke infrastructuur om achterliggende gebieden te kunnen ontsluiten.

De beoogde horeca op het Zilverstrand wordt door middel van voorliggend bestemmingsplan beperkt tot enkele kleinschalige voorzieningen ten behoeve van het recreatieve gebruik van het gebied.

Het is niet correct dat RWS de onderdoorgang onder de A6 als opgelost beschouwd. Gezien de fysieke en technische omstandigheden is aanpassing van de situatie op dit moment uiterst kostbaar. Een natte verbinding onder de A6 door is niet alleen een technisch probleem maar ook een waterhuishoudkundig probleem. De onderdoorgang staat bij de gemeente, provincie en het landelijk meerjaren programma ontsnippering hoog op de lijsten als op te lossen knelpunten. Bij de inrichting zal de onderdoorgang derhalve een aandachtspunt zijn.

- h. In het verleden was sprake van een strandhotel en het huidige bestemmingsplan maakt een dergelijke ontwikkeling nog steeds mogelijk. Deze vorm van recreatie is niet verenigbaar met een ecologische verbindingszone.*

Dit punt is niet correct. Het mogelijk te bebouwen percentage laat geen grootschalige ontwikkeling toe. Inmiddels is besloten dat een hotel op de locatie Zilverstrand niet zal worden gerealiseerd.

- i. Zolang de tunnel niet gegarandeerd is en het hotel uitgesloten kan de ecologische verbindingszone niet functioneren. In dat geval zou de bestaande ecozone aan de noordzijde van de spoorlijn in stand moeten worden gelaten als zodanig bestemd moeten worden. De ecozone zou langs de Gooimeerdijk moeten worden gelegd waarbij de parkeerplaats aan het Zilverstrand verkleind of onverhard zou moeten zijn.*

De bestemming "Parkgebied" van een deel van de bestaande ecologisch ingerichte zone aan de noordzijde van de A6 sluit niet uit dat er een zekere ecologische functie plaats zal vinden. De beëindiging van deze zone op het verkeersknooppunt van de A6 is een vele malen grotere barrière dan het tunneltje onder de A6 door.

Ten aanzien van de opmerking over het parkeerterrein is van belang dat in de huidige opzet de bestemming Recreatiegebied niet uitsluit dat de ecozone ook langs de waterzijde van het zilverstrand kan lopen.

- j. Gepleit wordt het noordelijke gedeelte van ecozone dat overgaat in de bestemming bos vanwege de aanwezige waterloop als ecologische verbindingszone te bestemmen. De investeringen die nodig voor de ecozone in Pampushout kunnen uit de exploitatie van de aanliggende woongebieden worden gehaald.*

De suggestie voor het bestemmingsplanmatig doortrekken van de ecozone wordt overgenomen en krijgt zijn beslag in de te nog opstellen uitwerkingen.

- k. Vanwege de invloed van de stedelijke functies in het gebied moet eigenlijk een afstand van 100 tot 250 meter naar gelang de situatie moeten worden aangehouden Over de milieuzonering wordt opgemerkt dat de vestiging van luidruchtige bedrijven in de categorieën 3 en 4 langs de ecozone niet zouden mogen gevestigd.*

De milieuzonering die in het bestemmingplan wordt toegepast en de geldende milieuregelgeving (waaronder de Wet geluidhinder) zijn bedoeld milieuhinder te voorkomen die door personen kan worden ervaren. Dit betekent echter niet dat de gemeente voor de genoemde aspecten geen oog zou hebben. Overigens zijn milieucategorie 4 bedrijven niet direct toegestaan in het plangebied.

De mening dat een dergelijke zonering tevens zou moeten worden toegepast ten behoeve van diersoorten wordt derhalve niet gedeeld. Hierbij komt dat onderzoek uitwijst dat verschillende diersoorten zich in de praktijk aanpassen aan de stedelijke omgeving. Voorts is ook de inrichting ten behoeve van de ecologie de doorslaggevend factor voor het functioneren van deze zones. Aan dit aspect wordt met name binnen het planproces voor de Voortuin aandacht besteed.

- l. De ecozone zou vanwege de aanwezige buisleidingenstrook en de werkzaamheden die daaraan moeten verricht en de aanwezige A6 100 verder moeten worden gelegd. Dit pleit ervoor een gedeelte van de parkbestemming langs de A6 met de ecologische verbindingszone uit te wisselen.*

In het bestemmingsplan wordt een zone primair bestemd voor de ecologische functie voor een deel gecombineerd met de kabel en leidingenstraat. De bestemming parkgebied sluit een ecologische inrichting niet uit waarmee de daadwerkelijke zone die voor de natuur geschikt is vele male breder is dan de bestemde zone.

- m. In verband met verdubbeling van de wegen over de Hollandse Brug wordt voorgesteld de ecozone breed te houden of meer van de brug af te leggen*

Over de ecologische verbindingzone ter plaatse van A6 in relatie tot het toekomstige verbreding van de rijksweg wordt opgemerkt dat in fysieke zin geen extra ruimte aanwezig is om de ecozone breed te houden of meer van de brug af te leggen.

- n. Uitbreiding van de camping is vanwege bestaande natuurwaarden in het gebied ongewenst.*

Het gaat bij de mogelijke uitbreiding van de camping om bestaand beleid waarmee thans in de voorschriften van het bestemmingplan rekening is gehouden.

- o. De ontsluiting zou langs de zuidelijke bosrand van de Pampushout moeten worden gelegd. Deze oplossing wordt ook in het MMA geboden.*

Zoals al op dit punt in de reactienota op het voorontwerpstructuurplan Almere Poort is aangegeven leidt de aanleg van de hoofdontsluiting aan de Zuidrand van de Pampushout tot versnippering van het woongebied. Beoogd wordt het woongebied in de zuidrand van de Pampushout met een lagere bebouwingdichtheid te laten aansluiten op aangrenzende dichter bebouwde woongebieden Dijkzicht, Waterrijk en Parklust.

- p. Vanwege het voorkomen van orchideeën in de driehoek Pampusweg - spoorlijn - A6 wordt voorgesteld de gelegde bestemming verkeersdoeleinden tot realistische proporties terug te brengen en de orchideeënweide de bestemming ecologische verbindingzone of parkgebied te geven*

Het genoemde orchideeënveld bevindt zich in het gebied waar op termijn de aansluiting van A6 met de Pampusweg zal worden gerealiseerd. Op dit moment bestaat echter nog geen duidelijkheid over de exacte ligging van deze aansluiting. Dit brengt met zich mee dat het opnemen van een aparte groenbestemming voor het orchideeënveld ongewenst is. Indien het mogelijk is zal dit gebiedje geheel of gedeeltelijk worden behouden.

- q. Om te voorkomen dat door toenemende recreatie de ecologische verbindingzone wordt verstoord wordt verdere ontwikkeling van de jachthaven Marina Muiderzand voorgesteld. In het andere geval zou een strand bij Almere haven buiten het plangebied beter zijn. Betwijfeld wordt of wel voldoende economisch draagvlak aanwezig voor een nieuwe jachthaven. Deze nieuwe jachthaven van 750 ligplaatsen bij Pampus ondanks het groen karakter nooit de benodigde stilte garanderen.*

Bij een doorgroei van Almere tot 250.000 inwoners is becijferd dat behoefte zal zijn aan circa 4000 ligplaatsen voor de lokale bevolking. Indien rekening wordt gehouden met door het rijk voorgestane waterrecreatieontwikkeling in het IJsselmeergebied zal de bovenlokale behoefte een totaal benodigde capaciteit van 5000 ligplaatsen met zich mee brengen. De genoemde jachthavens Marina Muiderzand is met zijn 900 ligplaatsen nu al een van de grootste jachthavens van het land. Voorst is gebleken dat uit fysiek en vaartechnisch oogpunt verdere uitbreiding van deze jachthaven ongewenst is. Vandaar dat de afweging is gemaakt om de nieuwe jachthaven ter hoogste van Pampushout in het IJmeer te situeren.

- r. Bebouwing op of langs de dijk doet afbreuk aan de kwaliteit van dijk en dijkvoet als ecologische verbindingzone voor diersoorten. Bebouwing in beperkte mate buitendijks is wel acceptabel.*

Met betrekking het gemeentelijk beleid over de ecologische verbindingzone wordt verwezen naar de reactie op de opmerking 17d van de stichting Flevo-landschap

- s. *In verband met de kwaliteit van de bossen in Muiderzandbos en Pampushout wordt voorgesteld om bij boscompensatie en vermenigvuldigingsfactor toe te passen. Aanbevolen wordt de bos- en natuurcompensatie gelijktijdig met het bestemmingsplan te regelen. De aard en locatie van compensatiehectares ook al liggen die buiten het plangebied zouden kunnen worden opgenomen Gemeend wordt dat bos op uitgeefbaar niet wordt meegenomen in de compensatie. Betwijfeld wordt dat dis is duurzaam behouden kan worden en dan moet worden gecompenseerd.*

Voor de boscompensatie die de ontwikkelingen in Almere Poort met zich mee brengen wordt van het bestemmingplan losstaande procedure gevolgd. Het voert om die reden te ver om thans in het kader van het bestemmingsplan op alle aspecten hiervan in te gaan. Hieruit volgt dat geen noodzaak aanwezig is in de toelichting in detail te vermelden op welke locaties de boscompensatie zal plaatsvinden. Wel zal het aspect van de boscompensatie zal door Gedeputeerde Staten van Flevoland bij de beoordeling van verzoek om goedkeuring van het bestemmingsplan worden meegewogen.

16. Opmerkingen van de gedelegeerde Ruimtelijke Ordening van het Gewest Gooi- en Vechtstreek

- a. *Over het aspect hoogbouw wordt opgemerkt dat bouwhoogten tot 120 meter het aangrenzende open natuur- en recreatiegebied en het oude land naar verwachting onaanvaardbare visuele schade zullen berokkenen.*

In verband met de bouwhoogten wordt erop gewezen dat het bij de in het bestemmingsplan opgenomen bouwhoogte van 120 meter gaat om een afwijking van de maximale bouwhoogte van 30 meter. Deze afwijking is slechts voor 5% van de oppervlakte van het totale bestemmingsvlak mogelijk. Hieruit volgt dat deze afwijking met name is bedoeld voor het leggen van stedenbouwkundige accenten.

Het voert te ver om in het kader van het globale bestemmingplan al vooruit te lopen op de uitwerking van deelgebieden, waarin de betreffende maxima voor de bouwhoogten zijn opgenomen. Hierbij komt dat aan de opmerking tegemoet is gekomen, aangezien in het ontwerpbestemmingsplan (juni 2004) de maximale bouwhoogte voor de hoogbouwaccenten naar 90 meter is gebracht.

Voorts is van belang dat gemeente Almere met gelet op haar omvangrijke groeitaak zich sterker zal verstedelijken en zich tot een veelzijdige stad zal ontwikkelen hetgeen met name tot uitdrukking komt in Almere Poort. Deze ontwikkeling kan in stedenbouwkundige zin worden gemarkeerd door hoogbouw die zichtbaar is vanuit het oude land. Tevens is gemeente Almere vooralsnog mede gelet op studies die eerder in het kader van het MER zijn verricht niet van oordeel dat dit laatste onaanvaardbare visuele schade zal met zich mee zal brengen.

- b. *Tevens wordt opgemerkt dat de regio Gooi en vechtstreek zeer afwijzend staat de realisatie van verdere bebouwing in het IJmeer in het toekomstige Almere Pampus.*

Los van de ontwikkeling van de jachthaven ter plaatse van Pampushout is geen omvangrijke buitendijkse ontwikkeling opgenomen in het bestemmingplan. In de toelichting is slechts een passage opgenomen over de samenhang met de ontwikkeling van Almere Poort met het gebied Almere Pampus. De ontwikkeling van Almere Pampus is echter in kader van dit bestemmingsplan niet aan de orde en behoeft derhalve geen bespreking.

- c. *Aangegeven wordt dat de regio kampt met tekorten aan bedrijventerreinen en gewerkt wordt aan herstructurering van bestaande bedrijventerrein en ontwikkeling van nieuwe terreinen. In dat kader zal nadrukkelijk worden gekeken naar de mogelijkheden van verplaatsing van bedrijven naar Almere.*

In het bestemmingsplan kan slechts worden vastgelegd op welke locaties bedrijventerreinen wenselijk worden geacht en welke bedrijfscategorieën uit oogpunt van bijvoorbeeld milieuzonering daar toelaatbaar zijn. Het bestemmingplan biedt derhalve als rechtsfiguur geen mogelijkheid ruimte te reserveren voor overloop van bedrijven uit de regio Gooi en Vechtstreek.

17. Opmerkingen van de directeur van het Flevo-landschap

- a. *Gesteld wordt dat het verkrijgen van interessante woonmilieus niet opweegt tegen de kapitaalvernietiging van dynamische natuur- en recreatieve waarden die plaatsvindt door bouwen in het bos. Niet ingestemd wordt met buitendijks bouwen. Het ontstaan van plaatselijke nieuwe ecologische waarden weegt niet op tegen het verlies van waterberging en waterhuishouding en vermindering van leefruimte van openwater gebonden fauna.*

Gewezen wordt op het belang van de stedelijk opgave van de gemeente welke in reactie op punt 2c beknopt is omschreven. In het licht van deze omvangrijke taak is het totale programma van het bestemmingplan slechts op aanvaardbare wijze te realiseren door stedelijke functies in de groene randen van het plangebied toe te staan. In de situatie van de Pampushout betreft het echter een gedeelte van het bosgebied, de zuidrand, waarbij de opzet is de woonfunctie in de bosstructuur te verweven.

- b. *Indien toch wordt gekozen voor bebouwing in de zuidelijke rand van Pampushout wordt uit oogpunt van zoveel mogelijk behoud van natuur – en recreatieve waarden geadviseerd om de hoofdontsluitingsweg zuidoostelijker en buiten het bos te leggen.*

Voor de reactie op de voorgestelde verlegging van de noordelijke hoofdontsluitingsweg wordt verwezen de beantwoording op punt 16o.

- c. *In de ecologische verbindingszone dienen niet teveel verschillende functies te worden gecombineerd. Om niet met een stuklopende ecologische verbinding te voorkomen wordt verzocht de natte tak door Pampushout door te trekken in het gebied en hiervoor ruimte te reserveren. De ecozone komt lager te liggen dan aangrenzende woongebieden. In dat geval verdient toepassing van twee gescheiden watersystemen de voorkeur.*

Zoals hiervoor al aan de orde kwam zal de ecologische verbindingszone als gescheiden milieu worden aangelegd welke in beginsel niet voor het publiek toegankelijk zijn. Wel zullen in het gebieden ten behoeve van de recreatieve medegebruik fiets- en voet paden langs de ecozones worden aangelegd.

Het is juist dat de ecozone lager komt te liggen dan de aangrenzende woon- en werkgebieden. Er zal geen sprake zijn van gescheiden watersystemen. De kwaliteit van het water is een aandachtspunt voor de gemeente bij de verdere inrichting c.q. uitwerking van deze gebieden. Momenteel wordt gewerkt aan de realisatie van helofytenfilters als voorzuivering. Binnen de huidige plannen voor de ecologische zone is de opzet om de natte tak door te zetten in het gebied van de Pampushout. Dit zal op de plankaart zichtbaar worden gemaakt

- d. *Aangeraden wordt om bijvoorbeeld bij Dijkzicht de aanleg van stranden mogelijk te maken welke kunnen dienen als buitendijkse ecologisch verbindingzone en recreatiegebieden voor omwonenden. Buitendijkse bebouwing zou deze verbinding teniet doen is om die reden ongewenst.*

De gemeente onderschrijft de meerwaarde van een ontwikkeling van strandgebieden aan de kustzone ter plaatse van de locatie Dijkzicht. In zoverre het bestemmingplan thans een dergelijke ontwikkeling niet mogelijk maakt zullen de voorschriften worden aangepast dan wel worden verduidelijkt.

Een centraal punt van het gemeentelijk ecologiebeleid is de in het bestemmingplan opgenomen in de primaire ecologische verbinding welke langs de aan de zuid- en ooststrand van het plangebied loopt. Gezien deze beleidskeuze en het belang van buitendijks bouwen voor Almere is geen reden aanwezig om ten behoeve mogelijke buitendijkse ecologische verbindingzones van buitendijkse ontwikkelingen af te zien.

Bijlage 1. Toelichting op de Staat van Inrichtingen

Staat van Bedrijfsactiviteiten voor gemengde gebieden

De Staat van Bedrijfsactiviteiten geeft per soort bedrijf of bedrijfsactiviteit de potentiële milieubelasting weer, uitgedrukt in de categorieën I tot en met V. De potentiële milieubelasting is de te verwachten milieubelasting als wordt uitgegaan van de voor de bedrijfssoort normale bedrijfsvoering en volgens de voorschriften in de toepasselijke Wet milieubeheer-AMvB of, voorzover vereist, bijbehorende milieuvergunning. De lijst is gescreend op voor het gebied toepasselijke bedrijfssoorten. Bijvoorbeeld scheepssloperijen zijn op voorhand uitgeselecteerd. Deze lijst is alleen bedoeld voor ambachtelijke of industriële bedrijvigheid. De toelaatbaarheid van dienstverlening, kantoren of detailhandel wordt in dit bestemmingsplan afzonderlijk geregeld, zonder dat er een koppeling wordt gelegd met de Staat van Bedrijfsactiviteiten.

De indeling van bedrijfsactiviteiten in categorieën wordt bepaald aan de hand van een puntenwaardering. De puntenwaardering omvat 5 milieuaspecten:

- gevaar als gevolg van opslag (O);
- gevaar als gevolg van handelingen (H);
- uitworp milieuvreemde stoffen (U);
- geluidsoverlast (G);
- verkeersaantrekkende karakter (V).

Per aspect wordt voor een bedrijfssoort de zwaarte in punten uitgedrukt:

- 0 = geen milieubelasting;
- 1 = lichte milieubelasting;
- 2 = matige milieubelasting;
- 3 = zware milieubelasting;
- 4 = zeer zware milieubelasting.

Elke bedrijfssoort heeft vaste scores op deze schaal en deze zijn onafhankelijk van de ligging en omgeving.

Het verband tussen de grootte van een bedrijf en de milieubelasting is een extra waarderingsfactor in de lijst:

- vloeroppervlak tot 250 m²;
- vloeroppervlak van 251 – 500 m²;
- vloeroppervlak groter dan 500 m².

Voor de categorietoedeling van een bedrijfssoort zijn maxima gesteld aan zowel de potentiële milieubelasting per aspect als aan de combinatie van verschillende soorten milieubelasting (som van de milieuaspecten), met inbegrepen de factor omvang

	Categorie				
	I	II	III	IV	V
Maximale zwaarte per aspect	2	2	3	3	>3
Maximale som van aspecten per bedrijf	7	9	11	14	>14

Indien op een bedrijfsvestiging 2 bedrijfssoorten van toepassing zijn geldt de zwaarste categorie. De beoordeling of een bedrijf zich in het bestemmingsplangebied kan vestigen wordt bepaald door de Staat van Inrichtingen voor gemengde gebieden te raadplegen, zie bijlage 2 bij de voorschriften.

Gevoeligheid omgeving

De toelaatbaarheid van een bedrijf wordt niet alleen bepaald door de "genormeerde" milieubelasting per bedrijfssoort, zoals hierboven aangegeven, maar ook door de gevoeligheid van de omgeving voor milieubelasting. Op basis van de nagestreefde ruimtelijke en functionele karakteristieken van de deelgebieden voor wonen en werken - de gebiedsprofielen -, kunnen binnen de deelgebieden zones onderscheiden worden qua gewenste verhouding in wonen en werken:

gebiedszone	omschrijving	toegestane bedrijfscategorie
Woonzone	Gebied waar aan de woonfunctie een duidelijke prioriteit wordt toegekend en dat een beperkte menging met zeer kleinschalige bedrijfsactiviteiten kent. Het beleid van Almere is erop gericht om per 150 woningen een bedrijfsruimte te realiseren, om de werkgelegenheid in de wijk te stimuleren. Het betreft ambachtelijke bedrijvigheid, naast dienstverlening en andere voorzieningen, bedoeld om buurtgebonden bedrijven een plaats te geven, de buurt te verlevendigen en als broedplaatsmilieu voor jonge bedrijven. Deze bedrijfsruimtes kunnen verspreid over het woongebied gerealiseerd worden. De hieruit voortvloeiende milieubelasting wordt sterk begrensd.	I Toegestane horeca-activiteiten: 1, op nader aan te wijzen plaatsen
Stedelijke woonzone	Woongebied met een stedelijk karakter, wat wordt ondersteund door een relatief hoge woningdichtheid en de beperkte openbare ruimte. Het gebied leent zich goed als vestigingsplaats voor lichtere bedrijvigheid, bedoeld om met de stedelijke omgeving verbonden activiteiten een plaats te geven en de buurt te verlevendigen. De meest geëigende plekken voor niet-woonfuncties zijn gesitueerd aan de doorgaande routes. Deze functies en het uiterlijk van de gebouwen hebben een uitstraling naar de straatzijde. Binnen de bouwblokken liggen omsloten stadstuinen, die veilig en beschermd zijn, zodat rust (achterzijde) geboden wordt.	I en II Toegestane horeca-activiteiten: 1 2, op nader aan te wijzen plaatsen
Gemengde zone	Een gemengd woon-werkgebied waarin bedrijvigheid meer geconcentreerd aanwezig is en waar de woonfunctie een nevenschikte plaats inneemt. De zone kan zich in verschillende hoedanigheden voordoen: centrumgebied en een gebied met woon-werkeenheden. Het hart van de wijk, dat niet alleen ruimte biedt aan centrumfuncties als detailhandel, kantoren en (lichtere) horeca, maar waar ook wordt gewoond en gewerkt. Dit laatste in lichtere bedrijvigheid. De bebouwing is dicht en gestapeld en in de plinten van de woningbouw worden de niet-woonfuncties gedacht. Deze functies en het uiterlijk van de gebouwen hebben een uitstraling naar de straatzijde. Bij de bouw worden basisvoorzieningen getroffen voor een relatief onbelaste verticale combinatie van wonen en werken.	I en II Toegestane horeca-activiteiten 1 en 2 3 op nader te bepalen plaatsen

Binnenwijkse bedrijvenzone	Dit gebied is bedoeld voor kleinschalige economische activiteiten in de industriële, ambachtelijke en handelssector met een lichte bedrijfsvoering, naast dienstverlening. Daarnaast zijn woon-werkeenheden mogelijk, als overgang tussen het werken en het wonen en met een veilige verkeersontsluiting. Het terrein is bij voorkeur bij de entree van de wijk gelegen, direct bij binnenkomst van de woonwijk. Het parkeren moet op eigen terrein plaatsvinden en er moet rekening gehouden worden met laden en lossen.	I en II
Werkzone	Een gebied waar aan bedrijvigheid een duidelijke prioriteit wordt toegekend. Het gebied kan bestaan uit een aantal hoven waaraan gebouwen op kavels staan waarin gewoond. Rond enkele hoven in dit gebied worden wonen en werken tot op het laagste schaalniveau gemengd. Daar is ruimte voor diverse woon- en werkvormen (woonwerkeenheden) en heerst een grote vrijheid. Het binnengebied van deze clusters is collectief en aantrekkelijk ingericht. Voor de bedrijvigheid wordt specifiek gedacht aan het midden- en kleinbedrijf. Ook zijn blokvormige verkavelingen mogelijk waarin bedrijfsgebouwen en parkeervoorzieningen worden gecombineerd. Daarboven bevindt zich telkens een semi-openbaar plein. Op het plein niveau kunnen woningen met kantoren worden gemengd.	I tot en met III

De hierboven in de tabel weergegeven zones binnen Almere Poort zijn vertaald in de doeleindenomschrijvingen en uitwerkingsregels van de verschillende uit te werken bestemmingen en zijn daarmee basis voor uitwerkingsplannen.

Flexibiliteit

In de voorschriften zijn bepalingen opgenomen over de bevoegdheid van Burgemeester en Wethouders om een vrijstelling te verlenen aan een bedrijf dat:

- volgens de Bedrijvenlijst behoort tot 1 categorie hoger dan de toegestane categorie;
- niet in de bedrijvenlijst staat vermeld;

onder de conditie dat het bedrijf naar aard en invloed vergelijkbaar is met bedrijven die vallen onder de wel toegestane categorie(en) en derhalve geen onevenredige afbreuk doet aan het woon-, werk- en leefmilieu in de omgeving. De beoordeling richt zich op de 5 hierboven vermelde milieuaspecten. Daarbij wordt specifiek rekening gehouden met de situering van het bedrijf: onder, boven, naast of losstaand van woningen en het gebruik van de buitenruimte voor bedrijfsactiviteiten.

Bijlage 2. Toelichting op de Staat van Bedrijfsactiviteiten

Inleiding

In dit bestemmingsplan wordt de toelaatbaarheid van bedrijven en bedrijfsactiviteiten gekoppeld aan een Staat van Bedrijfsactiviteiten. Dit is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten al naar gelang de te verwachten belasting voor het milieu zijn ingedeeld in een aantal categorieën. Omdat de Staat van Bedrijfsactiviteiten wordt gebruikt voor de milieuzonering in het kader van bestemmingsplannen zijn hierbij alleen de ruimtelijk relevante milieuaspecten van belang:

- geluid;
- geur;
- stof;
- gevaar (met name brand- en explosiegevaar).

De hier gebruikte lijst deelt de bedrijven in in zes gewone categorieën (waarbij twee categorieën nog zijn onderverdeeld in subcategorieën) en drie A-categorieën. Categorie 1 heeft betrekking op bedrijven die geen hinder van belang veroorzaken en categorie 6 op zeer zware industrie. De drie A-categorieën (categorieën 4.1A/4.2A, 5A en 6A) bevatten de inrichtingen die in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken zoals bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidhinder.

Gebruikte bronnen

Als belangrijkste bron bij het opstellen van de Staat van Bedrijfsactiviteiten is gebruikgemaakt van de lijst van bedrijfstypen uit de publicatie "Bedrijven en milieuzonering" van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten van 1999. In deze lijst worden voor een groot aantal bedrijfstypen en -activiteiten richtafstanden ten opzichte van een rustige woonwijk gegeven. Daarbij is ervan uitgegaan dat de bedrijven ter voorkoming van hinder en/of gevaar die technieken toepassen, die thans als de meest gebruikelijke worden beschouwd.

De lijst is ten behoeve van de Staat van Bedrijfsactiviteiten met behulp van andere bronnen en praktijkervaringen verder verfijnd (o.a. differentiatie naar grootte). De Staat van Bedrijfsactiviteiten wijkt dus op een aantal punten af van de lijst van bedrijfstypen van de VNG. In deze Staat van Bedrijfsactiviteiten is voor de indeling van de bedrijven naar activiteiten, net als in de VNG-publicatie, uitgegaan van de Standaard Bedrijfsindeling (SBI) uit 1993.

Categorie-indeling en criteria voor de toelaatbaarheid van bedrijven

In de VNG-publicatie zijn de 10 richtafstanden van de lijst van bedrijfstypen teruggebracht tot zes categorieën. Met het oog op de praktische toepassing zijn in deze Staat van Bedrijfsactiviteiten de categorieën 3 en 4 nader onderverdeeld in elk twee subcategorieën. De richtafstanden en het aspect verkeersaantrekkende werking zijn vertaald naar de volgende (ruimtelijke) criteria voor de toelaatbaarheid:

- | | |
|--------------|---|
| categorie 1: | bedrijfstypen c.q. bedrijfsactiviteiten die gelet op hun aard en invloed op de omgeving toelaatbaar zijn in woonwijken. |
| categorie 2: | bedrijfstypen c.q. bedrijfsactiviteiten die gelet op hun aard en invloed op de omgeving toelaatbaar zijn tussen of onmiddellijk naast woonbebouwing, echter alleen in gebieden met gemengde functies. |
| categorie 3: | <p>bedrijfstypen c.q. bedrijfsactiviteiten die gelet op hun aard en invloed op de omgeving in enige mate ruimtelijk gescheiden dienen te zijn van woonwijken en dienen te zijn voorzien van een eigen autoverbinding met de hoofd- en/of verzamelwegen:</p> <ul style="list-style-type: none">· subcategorie 3.1: toelaatbaar aan de rand van woonwijken, echter in het algemeen gescheiden door een weg of een groenstrook;· subcategorie 3.2: gescheiden door een andere niet of weinig gevoelige functie (afstandsindicatie 100 meter). |

- categorie 4: bedrijfstypen c.q. bedrijfsactiviteiten die gelet op hun aard en invloed op de omgeving op behoorlijke afstand van woonwijken gesitueerd dienen te zijn:
- . subcategorie 4.1: afstandsindicatie 200 meter;
 - . subcategorie 4.2: afstandsindicatie 300 meter.
- categorieën 5 en 6: bedrijfstypen c.q. bedrijfsactiviteiten die gelet op hun aard en invloed op grote afstand van woonwijken gesitueerd dienen te zijn. De aan te houden afstanden dienen per geval te worden bepaald (richtafstanden van bedrijven uit categorie 5: 500 - 1.000 meter, categorie 6: 1.500 meter).

Met name bij bedrijven uit categorie 3.1 is er van uitgegaan dat bij de inrichting van het terrein (wijze van ontsluiting, situering van bebouwing) voldoende rekening wordt gehouden met mogelijke hinder in de directe omgeving. Dit kan in voorkomende gevallen worden afgedwongen door middel van de in de voorschriften opgenomen bevoegdheid om nadere eisen te stellen aan onder meer de situering van de bebouwing.

De bedrijven uit categorieën 4.1A/4.2A, 5A en 6A komen voor wat betreft de mate van hinder en gewenste afstand overeen met de categorieën 4.1/4.2, 5 en 6 maar zijn alleen toelaatbaar als op het betreffende terrein een geluidszone ex artikel 41 en verder respectievelijk 53 en verder van de Wet geluidhinder wordt vastgesteld.

Bij de bovenbeschreven criteria voor de toelaatbaarheid is (behalve voor categorie 2) uitgegaan van zonering ten opzichte van een rustige woonwijk. Voor andere omgevingstypen zoals incidentele woonbebouwing, woonbebouwing in een stedelijke omgeving, andere gevoelige functies of stiltebehoevende gebieden met natuurwaarden kunnen, indien de situatie daartoe aanleiding geeft, de richtafstanden worden aangepast. Dit zal per geval beoordeeld moeten worden.

Opzet van de Staat

In de Staat zijn twee verschillende soorten categorie-indelingen toegepast (zie ook de inhoudsopgave):

- indeling op grond van bedrijfsactiviteiten (hoofdstuk I);
- indeling op grond van het opgestelde elektromotorisch vermogen (hoofdstuk II).

In beginsel zijn beide indelingen van toepassing.

De indeling van hoofdstuk I is de belangrijkste. Hiervoor is gebruikgemaakt van de SBI. Deze indeling wordt hier gebruikt om bedrijfsactiviteiten in te kunnen delen. Het kan dus voorkomen dat de activiteiten binnen een bedrijf in twee of meer verschillende groepen volgens de SBI-indeling vallen. In die gevallen geldt dan de hoogste categorie van deze Staat van Bedrijfsactiviteiten. Indien de bedrijfsonderdelen duidelijk ruimtelijk van elkaar kunnen worden gescheiden, kunnen de bedrijfsonderdelen echter ook apart worden ingedeeld.

Bij sommige activiteiten wordt ook onderscheid gemaakt naar de omvang van de activiteiten. Dit betreft in de eerste plaats de afbakening van de A-categorieën. Daarnaast worden veel voorkomende kleinere bedrijven op grond van hun oppervlak of capaciteit apart ingedeeld om te voorkomen dat dergelijke relatief weinig hinderlijke bedrijven zich alleen op grootschalige bedrijventerreinen kunnen vestigen. Dit oppervlak betreft de bij het bedrijf c.q. voor de betreffende bedrijfsactiviteit in gebruik zijnde gronden, ongeacht of de gronden bebouwd zijn of niet.

De indeling op grond van het opgestelde elektromotorisch vermogen (hoofdstuk II) is altijd aan de indeling volgens hoofdstuk I gekoppeld en is slechts in een beperkt aantal gevallen bepalend voor de uiteindelijke indeling van bedrijven. Het gaat hierbij om inrichtingen die in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken, zoals bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidhinder en om bedrijfsactiviteiten die in de indeling volgens hoofdstuk I de aanduiding * hebben gekregen. De laatstgenoemde aanduiding is gebruikt bij bedrijfstypen waar vaak kleinere, weinig hinderlijke bedrijven voorkomen die op deze wijze rechtstreeks in een lagere categorie kunnen worden ingeschaald. Bij deze activiteiten is het aspect geluid bepalend en daarom geeft het elektromotorisch vermogen een betere maat voor de hinderlijkheid dan bijvoorbeeld het bedrijfsoppervlak.

Flexibiliteit

De Staat van Bedrijfsactiviteiten blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door bedrijfsactiviteiten in te schatten. Het is bovendien tijdgebonden. Het komt in de praktijk dan ook voor dat een bepaald bedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een milieuvriendelijke werkwijze of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Staat van Bedrijfsactiviteiten is verondersteld. In het bedrijvenartikel van de planvoorschriften is daarom bepaald dat burgemeester en wethouders een dergelijk bedrijf via een vrijstelling een categorie lager kunnen indelen (dus bijvoorbeeld van categorie 3 naar 2 of van categorie 4 naar 3); bij de categorieën met een onderverdeling in subcategorieën wordt daarbij bedoeld dat vrijstelling tot de laagste van de subcategorieën mogelijk is (dus van categorie 4 naar maximaal 3.1). Om een vrijstelling te kunnen verlenen moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie. Deze beoordeling dient zich te richten op de in de staat aangegeven maatgevende milieuaspecten.

Voor de bedrijven uit de A-categorieën is alleen maar een vrijstelling mogelijk voor de indeling in een lagere A-categorie.

Bij sommige bedrijfsactiviteiten is bij de indeling uitgegaan van een continue bedrijfsvoering, waarbij de hinderlijke activiteiten ook 's nachts plaatsvinden. Dit is in de staat aangegeven met een "C" in de laatste kolom. Het kan echter voorkomen dat een specifiek bedrijf niet continu werkt. Dit gegeven kan eveneens aanleiding zijn om het bedrijf via bovengenoemde vrijstellingsmogelijkheid een categorie lager in te delen.

Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde bedrijven zich aandienen, waarvan de activiteiten niet zijn genoemd in de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Wanneer deze bedrijven wat betreft milieubelasting gelijk kunnen worden gesteld met volgens de bestemmingsregeling toegelaten bedrijven kan voor de vestiging van deze bedrijven eveneens een vrijstelling worden verleend.

Bijlage 3. Toelichting op de Staat van Horeca-activiteiten

Milieuzonering van horeca-activiteiten

De problematiek van hinder door horecabedrijven onderscheidt zich als zodanig nauwelijks van de problematiek van hinder veroorzaakt door "gewone" niet-agrarische bedrijven. Bij het opstellen van de in de voorschriften opgenomen Staat van Horeca-activiteiten en het daarmee samenhangende toelatingsbeleid is daarom nauw aangesloten bij de Staat van Bedrijfsactiviteiten die al veel langer in bestemmingsplannen wordt toegepast.

Ook voor horecabedrijven bieden de Wet milieubeheer en de APV onvoldoende mogelijkheden om alle relevante vormen van hinder te voorkomen. De milieuzonering van horecabedrijven in het bestemmingsplan richt zich in aanvulling op de beide genoemde instrumenten op de volgende vormen van hinder:

- geluidshinder door afzonderlijke inrichtingen in een rustige omgeving;
- (cumulatieve) geluidshinder buiten de inrichting(en) en verkeersaantrekkende werking/parkeerdruk.

Analoog aan de regeling voor "gewone" bedrijven worden bij de uitwerking van een ruimtelijk beleid voor hinderlijke horeca-activiteiten drie stappen onderscheiden:

- indelen van activiteiten in ruimtelijk relevante hindercategorieën;
- onderscheiden van gebiedstypen met een verschillende hindergevoeligheid;
- uitwerken van een beleid in hoofdlijnen: in welke gebieden zijn welke categorieën in het algemeen toelaatbaar.

De onderstaande toelichting gaat nader in op de gehanteerde hindercategorieën en het algemene toelatingsbeleid voor deze categorieën. Opgemerkt wordt dat naast de criteria ter voorkoming van ongewenste horeca-activiteiten ook ruimtelijk-functionele overwegingen een rol kunnen spelen bij het ruimtelijk beleid voor horeca-activiteiten; daarop wordt op deze plaats niet ingegaan.

Gehanteerde criteria

Voor een indicatie van de mate van hinder veroorzaakt door horeca-activiteiten biedt de basiszoneringslijst uit de VNG-publicatie "bedrijven en milieuzonering" een goed vertrekpunt. De daar gehanteerde, nogal grove benadering behoeft echter voor een in de praktijk bruikbare Staat van Horeca-activiteiten aanvulling en nadere motivering. In aanvulling op de gegevens uit de VNG-publicatie is gebruikgemaakt van de volgende ruimtelijk relevante criteria:

- de voor verschillende soorten horeca-inrichtingen over het algemeen gebruikelijke openingstijden¹⁾; deze zijn voor het optreden van hinder uiterst relevant; het Besluit horecabedrijven en de circulaire industrielawaai hanteren immers voor de dag-, avond- en nachtpERIODE verschillende milieunormen;
- de mate waarin een bedrijfstype naar verwachting bezoekers en in het bijzonder bezoekers per auto en/of brommers (scooters) aantrekt.

Categorieën van horeca-activiteiten

Mede op grond van bovengenoemde criteria worden in de Staat van Horeca-activiteiten de volgende drie categorieën onderscheiden (waarvan één categorie met drie subcategorieën):

1. **"lichte horeca"**: Bedrijven die in beginsel alleen overdag en 's avonds behoeven te zijn geopend (in hoofdzaak verstrekking van etenswaren en maaltijden) en daardoor slechts beperkte hinder voor omwonenden veroorzaken: restaurants, cafetaria's, ijssalons en dergelijke. Het gaat daarbij dus om bedrijven die uit een oogpunt van hinder vooral in woongebieden niet wenselijk zijn. In gemengde gebieden en weinig gevoelige gebieden dient mede in relatie tot de verkeersontsluiting een nadere afweging plaats te vinden. In deze categorie zijn de volgende subcategorieën onderscheiden:

¹⁾ Er wordt hier nadrukkelijk gesproken over openingstijden die normaal gesproken verbonden zijn aan het functioneren van een type horecabedrijf; de toelaatbare openingstijden van een individueel bedrijf worden niet via het bestemmingsplan bepaald maar middels de vergunning op grond van de APV.

- 1a. qua exploitatie aan detailhandelsfunctie verwante horeca die in de praktijk nauwelijks van de eigenlijke detailhandel kunnen worden onderscheiden zoals ijsalons, cafetaria's, snackbars en dergelijke; met name in centrumgebieden kan het in verband met ruimtelijk-functionele aspecten gewenst zijn deze groep als afzonderlijke categorie te beschouwen;
- 1b. overige lichte horeca: restaurants;
- 1c. bedrijven met een relatief grote verkeersaantrekkende werking: grotere restaurants, grotere hotels, McDrives e.d.
2. "middelzware horeca": Bedrijven die normaal gesproken ook 's nachts geopend zijn en die daardoor aanzienlijke hinder voor omwonenden kunnen veroorzaken: cafés, bars, biljartcentra, zalenverhuur e.d. Deze bedrijven zijn over het algemeen alleen toelaatbaar in weinig gevoelige gebieden, zoals gebieden met primair een functie voor detailhandel en voorzieningen.
3. "zware horeca": Bedrijven die voor een goed functioneren ook 's nachts moeten zijn geopend en die tevens een groot aantal bezoekers aantrekken en daardoor grote hinder voor de omgeving met zich mee kunnen brengen (verkeersaantrekkende werking, daarmee gepaard gaande hinder op straat en parkeeroverlast): dancings, discotheken en partycentra. Deze bedrijven zijn alleen toelaatbaar in specifiek voor dergelijke bedrijven aangewezen gebieden.

Flexibiliteit

De Staat van Horeca-activiteiten blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door horeca-activiteiten in te schatten. De lijst van activiteiten is bovendien tijdgebonden. Het komt in de praktijk dan ook voor dat een bepaald horecabedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een aangepaste werkwijze (bijvoorbeeld geen openstelling noodzakelijk in de nachturen) of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Staat van Horeca-activiteiten is verondersteld. In het betreffende artikel van de planvoorschriften is daarom bepaald dat burgemeester en wethouders een dergelijk bedrijf via een vrijstelling één categorie lager kunnen indelen. Dit betekent bijvoorbeeld van categorie 3 naar 2. Bij categorie 1, met een onderverdeling in subcategorieën, wordt daarbij bedoeld dat vrijstelling tot de laagste subcategorie mogelijk is (dus van categorie 2 naar maximaal 1a, maar bijvoorbeeld ook van 1c naar 1b). Om een vrijstelling te kunnen verlenen moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie. Deze beoordeling dient met name te worden getoetst aan het aspect geluidshinder.

Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde horeca-activiteiten zich aandienen, niet zijn genoemd in de Staat van Horeca-activiteiten. Wanneer deze bedrijven wat betreft milieubelasting gelijk kunnen worden gesteld met volgens de bestemmingsregeling toegestane horecabedrijven kan voor de vestiging van deze bedrijven eveneens een vrijstelling worden verleend.

Bijlage 5. Transportrisico's A6 en Hogering

Eerste indruk van de risico's o.b.v. landelijk en regionaal onderzoek:

a. Situatie 2001:

Medio 2000 heeft de provincie een (actualisatie)onderzoek gedaan o.a. naar de risico's voor de omgeving die verbonden zijn aan transport van gevaarlijke stoffen. Uit het deelrapport transport van 18 december 2000 blijkt, ten aanzien van de A6 en het bepalende wegvak van de Hogering (N702_1), dat deze geen PR 10^{-6} -contour hebben. Dit is de grenswaarde voor kwetsbare objecten en richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. Binnen deze contour is bij nieuwe situaties (nieuw omgevingsbesluit) vestiging van kwetsbare objecten niet toegestaan en van beperkt kwetsbare objecten alleen bij zwaarwegende belangen.

Op grond van het berekende plaatsgebonden risico en de vuistregels uit de 'Handreiking externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen' is op voorhand duidelijk dat het groepsrisico (GR) verwaarloosbaar is en dat van een overschrijding van de oriëntatiewaarde geen sprake is.

b. Situatie 2005:

Eind 2005 zijn in het kader van project 2 van het provinciale uitvoeringsprogramma externe veiligheid (PUEV) opnieuw tellingen uitgevoerd op de Flevolandse wegen en vervolgens risicoberekeningen gemaakt.

De transportomvang is ondanks een stijging van de bevolkingsdichtheid en een grotere bedrijfmatige activiteit in de provincie structureel lager dan in 2000. Geen enkele provinciale weg heeft een PR 10^{-6} -contour. De oriënterende waarde voor het groepsrisico (GR) wordt nergens in de provincie ook maar benaderd.

c. Situatie 2010:

Uit het rapport 'Inventarisatie van de EV-risico's bij het vervoer van gevaarlijke stoffen (2005)', uitgevoerd in het kader het project ANKER blijkt, dat deze wegen bij een maximale groei van de transportstroom (= scenario 'hoge groei', d.w.z. 20% extra transport bovenop het scenario 'centraal pad') geen PR 10^{-6} contour hebben en de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet wordt overschreden.

Volgens het rapport 'Basisnet Vervoer gevaarlijke Stoffen (mei 2006)' krijgt de A6 tussen knooppunt Muiderberg en Almere, pas bij een 5 keer zo hoge transportstroom als het scenario central pad 2010 een PR 10^{-6} -contour buiten de weg van ca. 8 m.

d. Situatie 2016:

Het vervoer betreft overwegend brandbare vloeistoffen en brandbaar gas. De ligging van de PR 10^{-6} -contour en de ligging van GR-knelpunten wordt veelal bepaald door het transport van brandbaar gas. Aangezien het transport van brandbaar gas in 2010 gelijk is verondersteld aan het transport in 2001, zijn ruimtelijke ontwikkelingen bepalend voor mogelijk nieuwe GR-knelpunten.

Conclusies:

Op basis van voorgaande onderzoeken, lijkt het redelijkerwijs aannemelijk dat in 2016:

- de beschouwde wegvakken geen PR 10^{-6} contour hebben;
- de oriëntatiewaarde van het GR niet zal worden overschreden als gevolg van de ontwikkeling van Almere-Poort.

Wij achten het op dit moment niet noodzakelijk deze risico's nader te kwantificeren.

Verantwoordingsplicht GR (VGR) wegvervoer:

In de circulaire is een verantwoordingsplicht opgenomen voor het GR. Het ijkpunt is niet meer overschrijding van de oriëntatiewaarde (OW) van het GR (waarop de vuistregels zijn gebaseerd), maar de toename van het GR. Over elke overschrijding van het GR, of toename van het GR moet verantwoording worden afgelegd. Hierbij wordt aangeraden de (regionale) brandweer te consulteren in verband met de aspecten zelfredzaamheid en hulpverlening.

De ontwikkeling van Almere-Poort zal leiden tot een toename van het GR, maar naar verwachting niet tot een mogelijke overschrijding van de oriëntatiewaarde van het GR. Het bestemmingsplan maakt weliswaar ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk binnen een strook van ca. 350 m van de A6 en de Hogering. Maar met inbegrip van een bebouwingsvrije zone van ca. 100 m (ecologische verbindingszone (EV)) vanaf de rand van deze wegen en een zeer lage personendichtheid (maximaal 5% bebouwing) in de zone tussen de 100 en 350 m. Dit leidt volgens 'expert judgement' tot een zeer geringe toename van het GR. Deze toename vinden wij aanvaardbaar.

Vanwege het hoofdkarakter van het bestemmingsplan - globaal plan met een uitwerkingsplicht – vinden wij het op dit moment weinig zinvol, het bestuur van de regionale brandweer om advies te vragen over de hulpverlenings- en bestrijdingsmogelijkheden bij een onverhoopte ramp op deze wegen. Dit kan naar onze mening het beste plaatsvinden als onderdeel van een (nog) op te stellen (lokaal) rampenbestrijdingsplan voor een ongeval met gevaarlijke stoffen op het Almeerse wegennet. Dat kan ook de benodigde afstemming plaatsvinden tussen de brandweer Almere en de regionale brandweer.

Er zijn op dit moment geen risicoreducerende ruimtelijke ordeningsmaatregelen noodzakelijk.

Bijlage 6. Identificatie en eerste indruk van de transportrisico's

Uitgangspunten:

Baanvaktype: hoge snelheid > 40 km/uur

Stofcategorie	Aantal ketelwagens per jaar [VGS-pronose ProRail 2003]
Brandbaar gas (categorie A) b.v. LPG	500
(Zeer)Brandbare vloeistof (categorie C3) b.v. benzine	1.100
Totaal relevante categorieën	1.600

PR

1^e vuistregel: Dit baanvak heeft geen 10^{-5} contour.

2^e vuistregel: Omdat het aantal ketelwagens met (zeer) brandbare vloeistof (categorie C3) lager is dan 3.000, heeft dit baanvak geen 10^{-6} contour.

3^e vuistregel: Omdat de totale vervoersstroom gevaarlijke stoffen in ketelwagens in voor externe veiligheid relevante categorieën, kleiner is dan 7.000 heeft dit baanvak geen 10^{-6} contour.

GR

1^e vuistregel: Bij meer dan 60 ketelwagens categorie B3 of meer dan 300 met Chloor vuistregels niet toepassen.

2^e vuistregel: Uitgaande van tweezijdige bebouwing en 500 LPG-ketelwagens per jaar en 1.600 ketelwagens in voor externe veiligheid relevante categorieën (1.600) per jaar, is respectievelijk vanaf meer dan 85 pers/ha en 100 pers/ha waarschijnlijk sprake van een mogelijke overschrijding van de oriëntatiewaarde van het GR.

Conclusies:

1. Dit baanvak heeft geen 10^{-6} PR-contour.
2. De gemiddelde personendichtheid van de meest relevante deelgebieden aan weerszijden van de spoorlijn is naar verwachting (gebaseerd op PGS1, deel 6):
 - Zakenpoort (kantoren in hoge dichtheid en bouwhoogte): 'kantoren/hoogbouw' > 200 pers/ha;
 - Olympiakwartier (hoge dichtheid en veel functiemenging kantoren/wonen/sport): 'stadsbebouwing' > 120 pers/ha;
 - Europakwartier (hoge dichtheid (55 a 60 woningen/ha)): 'stadsbebouwing' 120 pers/ha
 - Cascadepark (parkgebied lage dichtheid woningen, bedrijven, kantoren en voorzieningen): 'rustige woonwijk' 25 pers/ha
 - Middenkant (bedrijven en wonen in park): 'industriegebied' hoge personeelsdichtheid 80 pers/ha
 - Homeruskwartier (suburbaan woongebied) : 'drukke woonwijk' 70 pers/ha
 - Hoge kant (industriegebied): gemiddelde personeelsdichtheid 40 pers/ha

Er is dus voor een groot aantal deellocatie (circa 2 km spoor vanaf Zakenpoort West) sprake van een mogelijke overschrijding van het GR. Mogelijk omdat bij de toepassing van de vuistregels een aantal aannames worden gemaakt.

Bijlage 7. Toelichting bestuurlijke afspraak en RVGS-spoor

Kern bestuurlijke afspraak (brief van oktober 2001):

De Flevo-/Hanzelijn zal worden ingedeeld in de zogenaamde categorie 2a van het RVGS-spoor. In deze categorie geldt dat – in verband met het Plaatsgebonden Risico (PR) – een zone van 30 m, gemeten uit het hart van de buitenste twee sporen, vrij moet zijn van nieuwe kwetsbare bestemmingen, zoals woningen.

Voorts wordt in categorie 2a het vervoer van bepaalde stoffen (vooral gassen) zodanig beperkt dat er geen toetsing aan het GR hoeft plaats te vinden: buiten de PR-zone van 30 m, gelden dus geen beperkingen t.a.v. de stedelijke ontwikkeling langs de Flevo-/Hanzelijn.

Deze afspraak is tot stand gekomen vooruitlopend op de invoering van de regeling Regulerings Vervoer Gevaarlijke stoffen per spoor (RVGS-spoor).

Kern Regulerings Vervoer Gevaarlijke stoffen per spoor (RVGS-spoor):

Een brief van juni 2002 aan de Tweede Kamer schetst de contouren van het reguleringsstelsel, nadrukkelijk nog niet de invoering daarvan. Pas later zal de concrete categorie-indeling van baanvakken aan de orde zijn. Uiteindelijk zal de juridische verankering plaatsvinden in of aan de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en zonodig andere wetten.

Basisfilosofie:

- concept van zonering langs infrastructuur (te vergelijken met de vrijwaringzones uit de 5e Nota Ruimtelijke Ordening);
- reserveringsbenadering, in plaats van een aanpak op basis van huidig vervoer en/of huidige prognose (immers deze kan en zal regelmatig veranderen afhankelijk van economische en marktontwikkelingen).

In deze opzet wordt elk baanvak in Nederland in een categorie ingedeeld. Elke categorie wordt gekenmerkt door de planologische en vervoersmogelijkheden en belemmeringen die daarmee samenhangen. Geredeneerd vanuit die context kan dan worden bepaald wat het 'plafond' – dat wil zeggen het toegestane risicomaximum (op jaarbasis) – voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over die lijn is.

Voor de Flevo-/Hanzelijn:

Categorie-indeling	Planologische kenmerken	Begrenzing vervoer gevaarlijke stoffen
2a	• 30 m PR-veiligheidszone* • geen GR-toetsing nodig	Begrenzing hoeveelheid/jaar, vooral van gassen

* De veiligheidszone (gebaseerd op de 10^{-6} -contour voor het plaatsgebonden risico (PR)) moet in principe vrij zijn van woonbebouwing en daarmee gelijk te stellen bestemmingen zoals scholen en ziekenhuizen. Voor zogenaamde beperkt kwetsbare bestemmingen zoals kantoren, gaat dit regime wellicht ook gelden. De 30 m zone geldt uit het hart van de buitenste twee sporen.

Op baanvakken in categorie 2a gelden zoals eerder gezegd begrenzingen (plafonds) die de keuzevrijheid van de vervoerder beperken. Concreet voor de Flevo-/Hanzelijn betekent dit een onbeperkt vervoer van vloeistoffen en plafonds voor transport van gassen. Zie de tabel op de volgende pagina.

Stofcategorie	Plafond [wagens/jaar]	Vervoervraag SMG [wagens/jaar]
Brandbare gassen (categorie A), bv LPG	350	600
Giftige gassen (categorie B2), bv NH3	1250	1100
Zeer giftig gassen (categorie B3), bv Chloor	300	800
Zeer brandbare vloeistoffen (categorie C3), bv benzine	geen beperkingen	7900
Giftige vloeistoffen(categorie D3), bv acrylnitril	geen beperkingen	200
Zeer giftige vloeistof (categorie D4), bv flourwaterstof	geen beperkingen	1000

Bijlage 8. Wateradvies Bestemmingsplan Almere Poort

Bijlage 9. Hoorzitting ex 23 WRO n.a.v. zienswijze op ontwerpbestemmingsplan Almere Poort