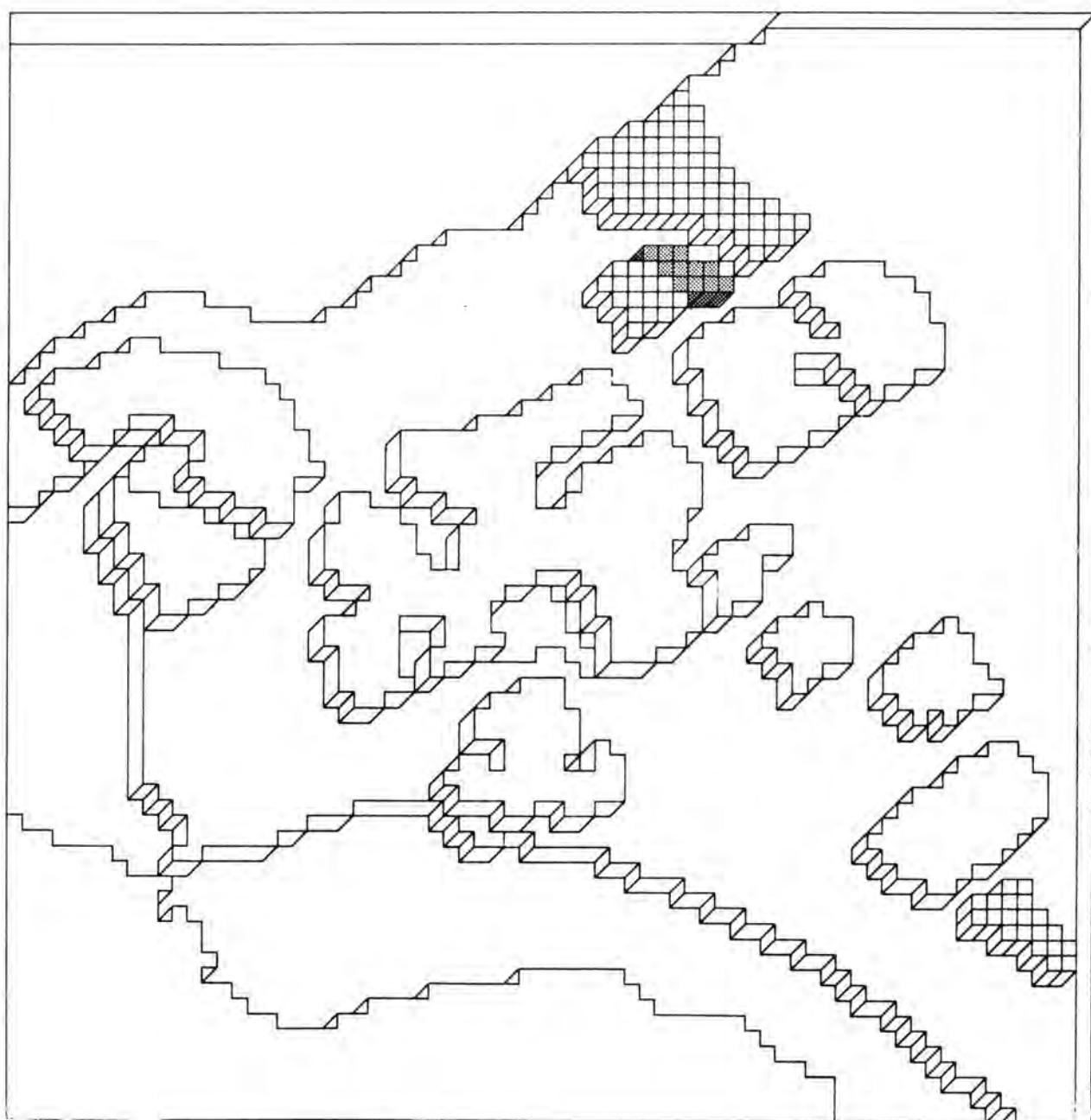


plan tot regeling der bebouwing en der bestemming van gronden
ex artikel 11 van de wet op het openbaar lichaam
"zuidelijke ijsselmeerpolders"

de vaart II

gelegen in almere



ministerie van verkeer en waterstaat
rijksdienst voor de ijsselmeerpolders - almere - lelystad



plan tot regeling der bebouwing en der bestemming van gronden
ex artikel 11 van de wet op het openbaar lichaam
"zuidelijke ijsselmeerpolders"

de vaart II

gelegen in almere

83_01_07



PLAN DE VAART-II

datum : 10 november 1982

extern adviseur : Adviesbureau Arnhem

I N H O U D

- VOORWOORD	blz. 2
- TOELICHTING	
1. INLEIDING	5
1.1. Opzet van Almere	5
1.2. Bedrijvenpark "de Vaart"	5
2. SITUERINGSASPECTEN	11
2.1. Situering	11
2.2. Bodemgegevens	11
3. PROGRAMMA	13
3.1. Karakteristiek van het bedrijventerrein	13
3.2. Kenmerken van de te vestigen bedrijven	13
4. PLANOPZET	15
4.1. Algemeen	15
4.2. Stedebouwkundige uitgangspunten	15
4.3. Ontsluiting	16
4.4. Openbaar groen	18
4.5. Bebouwing en bestemming	18
5. MILIEU-ASPECTEN	21
6. RESULTATEN UIT HET AMBTELIJK OVERLEG	
- VOORSCHRIFTEN	
- BIJLAGE	
1. Grondgebruik	
- PLANKAART	

RIJKSDIENST
VOOR DE IJSSSELMEERPOLDERS
Smedinghuis
LELYSTAD

VOORWOORD

Dit plan heeft betrekking op het gebied "De Vaart II" een bedrijven-terrein, gelegen in het grootschalige bedrijvenpark de Vaart, dat een onderdeel van de polynucleaire stad Almere vormt.

Op basis van de door de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders opgestelde programma's van eisen, stedenbouwkundige randvoorwaarden en uitgangspunten werd het plan in nauwe samenwerking met de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders opgesteld door Adviesbureau Arnhem.

Het plan tot regeling der bebouwing en der bestemming van gronden vindt zijn basis in artikel 11 van de Wet van 10 november 1955, Stb. 521 (Wet openbaar lichaam "Zuidelijke IJsselmeerpolders"), luidende:
"Voor de toepassing van de bepalingen van de Woningwet worden de voor
"het gebied van het openbaar lichaam door Onze Minister van Verkeer
"en Waterstaat goedgekeurde plannen tot regeling der bebouwing en der
"bestemming van gronden aangemerkt als ingevolge die wet (thans de Wet op
"de Ruimtelijke Ordening) vastgestelde en goedgekeurde uitbreidingsplannen
"(thans bestemmingsplannen).


Krachtens dit artikel hebben de door de Minister van Verkeer en Waterstaat goedgekeurde plannen tot regeling der bebouwing en der bestemming van gronden dezelfde wettelijke status als de ingevolge de Wet Ruimtelijke Ordening vastgestelde en goedgekeurde bestemmingsplannen.

Voor wat de inhoudelijke vormgeving van de plannen tot regeling der bebouwing en der bestemming van gronden betreft, is zoveel als binnen het kader van de Wet O.L. Z.I.J.P. mogelijk aansluiting gezocht bij de Wet en het Besluit op de Ruimtelijke Ordening.

Een deel van de voorschriften staat weergegeven op de kaart. Het betreft in hoofdzaak bouwvoorschriften, waardoor overzichtelijk is weergegeven welke bouwmogelijkheden voorhanden zijn en met welke stedenbouwkundige randvoorwaarden, zoals waterlopen, fiets- en voetpaden, e.d. rekening gehouden dient te worden.

Tevens staat op de kaart d.m.v. (overige) aanwijzingen een aantal bijzondere elementen weergegeven.

DE HOOFDDIRECTEUR VAN DE RIJKSDIENST
VOOR DE IJSSSELMEERPOLDERS



toelichting

1. INLEIDING

1.1. Opzet van Almere

Almere en Lelystad, beide gelegen in Flevoland, zullen, evenals de groeikernen in Noord-Holland (Purmerend, Hoorn en Alkmaar) grote aantallen mensen en bedrijven moeten opnemen uit het noordelijk deel van de randstad, met name uit Amsterdam en het Gooi.

Almere zal een meerkernige opzet vertonen. Het stedelijk gebied bestaat daarbij uit meerdere kernen van verschillende omvang, die elk omgeven worden door groene ruimten. Daar het groen ook de verschillende stadsdelen binnendringt, bevindt het zich altijd op korte afstand voor de bewoners. De opzet van het totaal is daarbij zodanig dat door het net van verbindingen en de beperkte afstanden tussen de stadsdelen toch een nauw op elkaar betrokken stedelijk geheel ontstaat (Figuur 1).

Op het ogenblik bestaat van de kernen van Almere als eerste Almere-Haven, dat gedeeltelijk al bewoond en overigens grotendeels in aanbouw is. Van de tweede kern, Almere-Stad, is de bouw gestart. Almere-Stad zal, met 80.000 à 100.000 inwoners in de eindfase, de grootste van de kernen van Almere worden, en ook het hoofdcentrum Almere bevatten. De derde kern, Almere-Buiten, die ligt ten oosten van Almere-Stad, langs de toekomstige spoorlijn naar Lelystad, is in het ontwerpstadium. Het structuurplan van deze derde kern is gereed. Voor de volgende kernen is ruimte gereserveerd (Figuur 2).

Tot dusverre is over de stadskernen gesproken als woongebied. Het is echter de opzet dat voor de bewoners ter plaatse werkgelegenheid geboden wordt, en wel voorzover mogelijk dicht bij de woning. Werkgelegenheids-terreinen (bedrijven, kantoren, enzovoorts) worden verspreid over de stadskernen aangelegd. Maar niet alle vormen van werkgelegenheid kunnen hier een plaats vinden: met name voor bedrijven met grote terreinbehoefte en/of een lage arbeidsplaatsbezetting, alsmede voor bedrijven met mogelijke milieu-effecten die binnen een woongebied bezwaren kunnen opleveren, zijn afzonderlijke vestigingsplaatsen gewenst. In de opzet van Almere (zie Figuur 2) zijn twee grote werkgebieden als extensieve bedrijvenparken voorzien, namelijk "De Vaart" in het noorden en een toekomstig terrein in het zuidoosten.

1.2. Bedrijvenpark "De Vaart"

Het bedrijvenpark "De Vaart" ligt in het noordoosten van Almere. Het ligt als de overige kernen van Almere, ingebed in grootschalige groenzones, die ook in het gebied doordringen. In dit opzicht is de naam "bedrijvenpark" niet onterecht. Het heeft een aantal gunstige vestigingsfactoren voor bedrijven. Het biedt aansluiting aan vaarwater, in eerste instantie aan vaarwater voor kleinere schepen, namelijk de Lage Vaart. Bij de verdere uitgroei zullen ook bedrijfsterreinen aan het diepe vaarwater van het Oostvaardersdiep, de vaarweg van Amsterdam naar het noorden des lands, aangelegd worden.

Ook is een spoorwegaansluiting mogelijk, een aantakking aan de toekomstige spoorlijn door Flevoland is voorzien. Het interlokale autoverkeer kan De Vaart gemakkelijk bereiken over de Stadsautoweg (S.A.W. 1), welke weer aantakt aan de toekomstige autosnelweg Rijksweg 6.

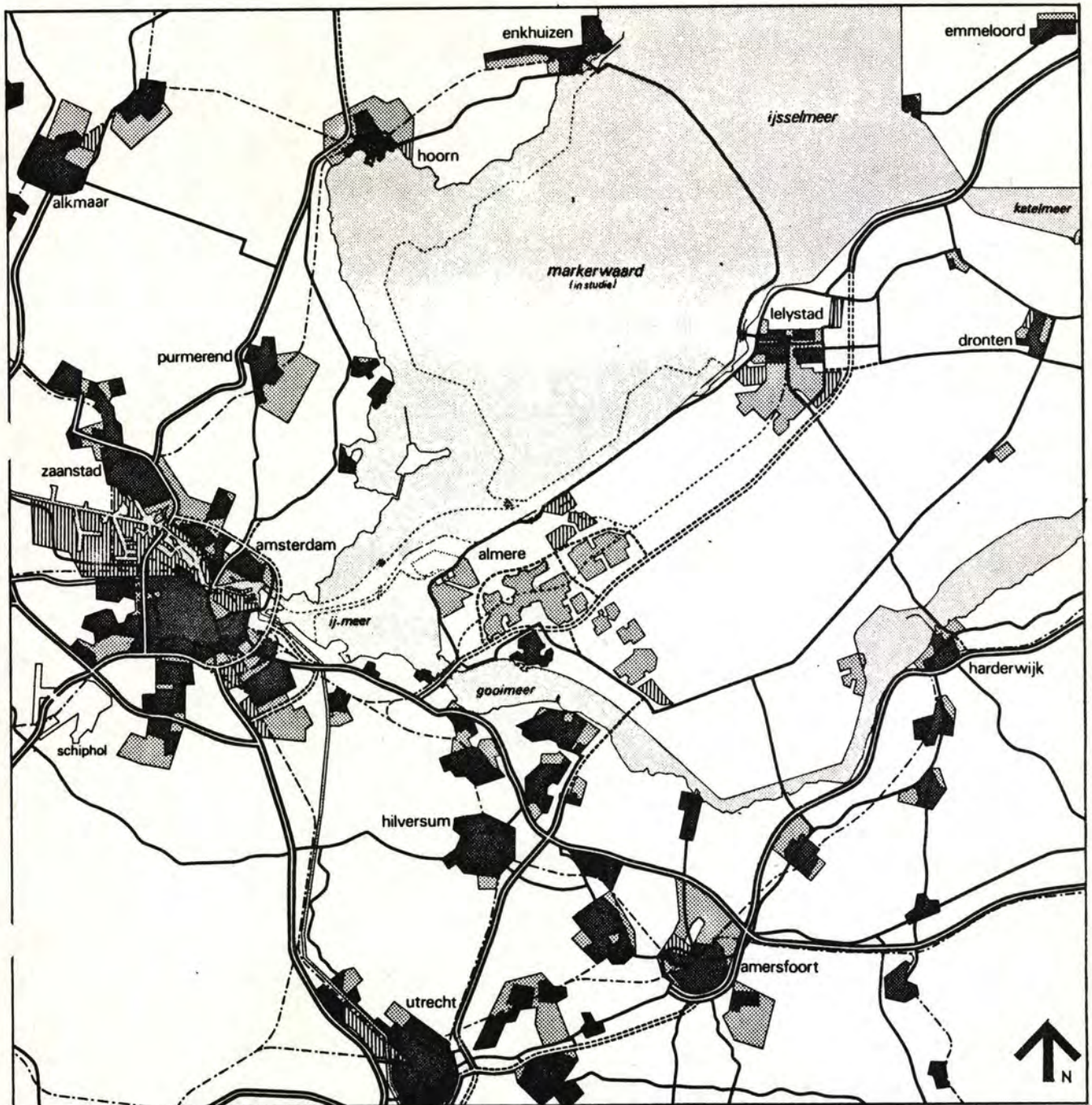
Naast deze externe relaties is De Vaart ook nauw verbonden met de kernen van Almere, onder meer voor het woon-werkverkeer. De structuur van De Vaart sluit aan bij die van de overige kernen. Daar hebben bij de verkeersafwikkeling voetgangers, fietsers en openbaar vervoer prioriteit. In het stedelijk gebied van Almere is een stelsel van vrije openbaar vervoersbanen geprojecteerd. Het stelsel is zodanig getraceerd dat bijna alle inwoners binnen 400 meter van een halteplaats zullen wonen. Daarnaast zijn ook voor de fietsers en bromfietsers speciale routes voorzien die meer rechtstreeks dan de ontsluitingen voor auto's de woongebieden bereiken. Deze banen, zowel die voor openbaar vervoer, als voor langzaam verkeer, zullen ook naar De Vaart leiden. Binnen het bedrijvenpark zal overigens, gezien de grootschaligheid en het extensieve gebruik, wat meer menging van openbaar vervoer en langzaam verkeer met het autoverkeer optreden dan binnen de woonkernen.






Het autoverkeer zal De Vaart bereiken, zoals al vermeld, via de Stadsautoweg 1. Zowel voor De Vaart als voor de kernen van Almere vormen de stadsautowegen de schakel tussen de verbindingswegen met de regio (o.a. RW 6) en het interne wegennet, primair in de vorm van kernhoofdwegen.

In samenhang met de verdere groei van Almere wordt het bedrijvenpark De Vaart geleidelijk tot ontwikkeling gebracht. Na de start in "De Vaart-I", dat in het uiterste zuidwesten van het gebied al bouwrijp is en uitgegeven wordt, volgen de aangrenzende bedrijfsgebieden "De Vaart II en III".

Volgende complexen zullen aansluitend tot ontwikkeling worden gebracht; daarbij zal vooral in noordelijke richting worden gegaan, naar het Oostvaardersdiep toe.

figuur 1
amsterdam + groeikernen



-  water
-  huidige en toekomstige stedelijke bebouwing
-  werken
-  wegen
-  spoorlijn

0 5 10 15 20km

figuur 2
almere, meerkernige opzet



-  water
-  stedelijk gebied
-  bedrijvenpark
-  wegen
-  spoorlijn

0 1 2 3 4 5 km

2

2. SITUERINGSASPECTEN

2.1. *Situering*

Het plan "De Vaart-II" omvat het tweede bedrijventerrein in het gebied De Vaart. Het ligt direct ten noorden van de stadsautoweg 1 (S.A.W. 1) en ten oosten van De Vaart-I. De Vaart-I en II worden beide ontsloten vanaf de Grote Vaartweg die aansluit op de S.A.W. 1.

De S.A.W. ligt in een brede groenzone met een breedte van 150 à 250 m die de scheiding vormt tussen De Vaart en Almere Buiten. De Vaart II wordt voorts via een stelsel van fiets- en voetpaden verbonden met de rest van Almere.

Deze langzaamverkeersroutes zullen een belangrijke functie hebben voor het woon-werkverkeer en tevens gebruikt worden voor de ontsluiting van de groengebieden in De Vaart. Aan de noord- en oostzijde grenst De Vaart-II aan zo'n groenzone.

Het openbaar vervoer vindt op De Vaart plaats over de ontsluitingswegen, bij Almere-Buiten vindt deze busverbinding aansluiting bij de vrije busbaan door overig Almere.

Door het gebied loopt een watergang (T-II-6) die een ontwateringsfunctie heeft. Deze watergang is niet bevaarbaar.

Het plangebied beslaat een oppervlakte van circa 70 ha met inbegrip van genoemde watergang en Grote Vaartweg.

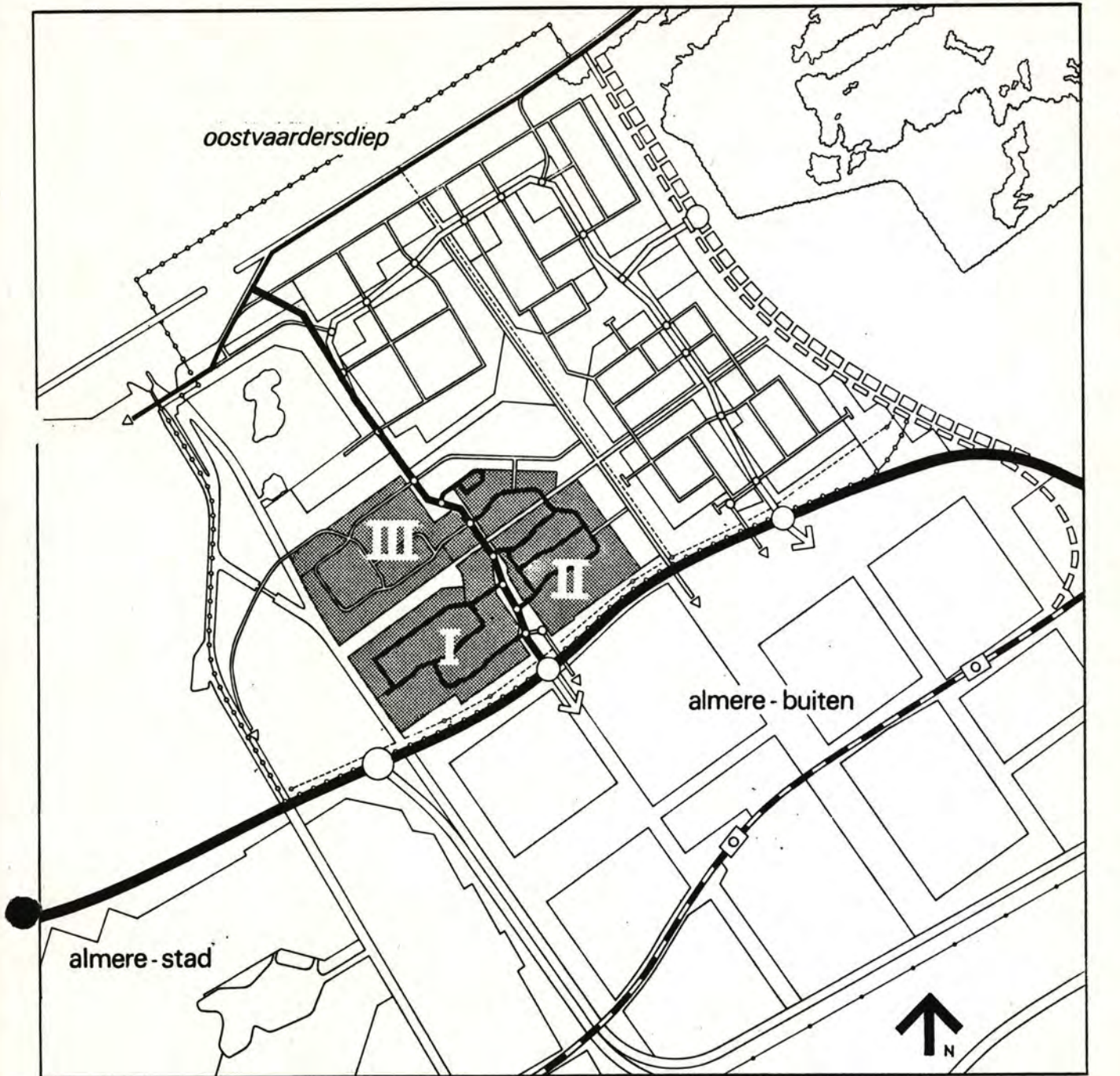
2.2. *Bodemgegevens*

De bodem bestaat uit een ondergrond van pleistoceen zand, waarop een pakket holocene klei is afgezet, variërend van 5 tot 7 m dik. Ter verbetering van de draagkracht van de slappe holocene bovenlaag wordt 1 m zand opgespoten.

Door de onttrekking van water aan de slappe lagen alsmede door de extra belasting van de zandlaag treedt er zetting op. De uiteindelijke maai-veldhoogte zal circa N.A.P. - 3.60 m zijn.

Gebouwen dienen gefundeerd te zijn in de pleistocene ondergrond; gerekend moet worden op paallengtes van 11-18 m.

figuur 3
situering plangebied in almere



 bedrijvenpark de vaart zuid

3. PROGRAMMA

3.1. Karakteristiek van het bedrijventerrein

De Vaart-II vormt samen met De Vaart-I en De Vaart-III de eerste cluster (De Vaart-Zuid geheten) van het totale bedrijvenpark De Vaart. Het gedeelte "De Vaart-Zuid" zal een samenhangend bedrijventerrein moeten vormen; centrale elementen daarbij zullen zijn, de van de Stadsautoweg 1 aftakkende kernhoofdweg (Grote Vaartweg) en het centraal gelegen Dienstencentrum als concentratie van verzorgende functies. Dit Dienstencentrum maakt deel uit van het plan De Vaart-I.

Het bedrijventerrein De Vaart is bestemd voor middelgrote en grote bedrijven. Uiteindelijk worden in De Vaart-I, II en III tesamen 4500 arbeidsplaatsen op 127 ha netto terrein voorzien. Het gebied zou globaal verdeeld dienen te worden in 25% van de oppervlakte in kavels kleiner dan 5000 m², 50% in kavels tussen 5000 en 15.000 m², en 25% in kavels groter dan 15.000 m². Gezien de ligging van De Vaart-II op korte afstand van Almere-Buiten en de afwezigheid van zgn. natte kavels, die in de regel grotere oppervlakten hebben, mag worden verwacht dat op De Vaart-II de kleinere bedrijven relatief goed vertegenwoordigd zullen zijn.

3.2. Kenmerken van de te vestigen bedrijven

In verband met deze mogelijkheid is het gewenst de kaveldiepte van relatief veel terreinen te beperken, zodat bij gebleken behoefte een hoger percentage kleine bedrijven gevestigd kan worden.

In dit verband worden kavels tot 5000 m² als kleine kavels beschouwd. Daarnaast zullen een aantal kleine bedrijven de voorkeur geven aan vestiging in door derden te bouwen bedrijfshallen in huur of koop.

Kleine bedrijven hebben vaak een hogere dichtheid aan arbeidsplaatsen; bovendien zijn zij relatief meer op externe diensten aangewezen. Beide omstandigheden pleiten voor concentratie van kleine bedrijven in de nabijheid van het Dienstencentrum.

Tijdens het opstellen van het plan bleek de wens naar een terrein voor bedrijvigheid die naar de aard en het karakter afwijkt van de gebruikelijke activiteiten op De Vaart-II. Hierbij moet worden gedacht aan bijv. marginale bedrijven, hobbyachtige activiteiten en bedrijvigheid die minder van bebouwing afhankelijk is en daardoor veelal een meer onverzorgde aanblik oplevert. Het is gewenst hiervoor een enigszins afgezonderd terrein te reserveren en afwijkende uitgiftevoorwaarden op te stellen.

4. PLANOPZET

4.1. *Algemeen*

De Vaart-II maakt met De Vaart-I en De Vaart-III deel uit van De Vaart-Zuid. Het gehele gebied De Vaart zal uit een aantal van dergelijke clusters bestaan.

Centraal door De Vaart-Zuid loopt een dubbelbaans kernhoofdweg (de Grote Vaartweg), die aansluiting heeft op de Stadsautoweg 1. Deze als een brede allee opgezette kernhoofdweg vormt de entree van het bedrijvenpark die, ook door de aanliggende bebouwing, een representatief karakter zal dienen te krijgen.

De overige begrenzende elementen van het bedrijvenpark zijn daarentegen rustige verkeersvrije gebieden: aan de noord- en oostzijde een groen in te richten gebied, waardoor de fiets- en voetgangersverbindingen tussen Almere-Buiten en de noordelijker gelegen groengebieden lopen. Aan de zuidoostzijde scheidt de terreinstrook die als reservering voor een nationale leidingenstraat onbebouwd moet blijven, afstand tot de S.A.W. 1. Het bedrijvenpark blijft wel zichtbaar vanaf deze belangrijke doorgaande weg.

4.2. *Stedebouwkundige uitgangspunten*

Bij de opzet van het bedrijvenpark is gestreefd naar een overzichtelijke hoofdstructuur, die de oriëntatie vergemakkelijkt en de bedrijven vlot bereikbaar maakt. Vooral bij de grotere bedrijven is dit van belang, aangezien deze het meest zwaar vrachtverkeer zullen ontvangen. De grote kavels liggen dan ook aan de doorgaande lusvormige hoofdontsluiting. Deze lus bestaat uit een doorgaande weg die, mede om een te grote snelheid te voorkomen, een enigszins slingerend beloop heeft door een wisselend brede parkachtige ruimte.

De breedte van deze ruimte varieert van 30 tot 60 m; tussen de bebouwing gemeten zal de ruimte veelal nog groter zijn. Een groot deel van de bedrijven zal met de voorkant aan deze centrale lus liggen.

Niet aan de centrale lus ligt het middengebied, tegenover het Diensten-centrum. Hier worden, zoals in hoofdstuk 1 gemotiveerd, vooral kleine bedrijven voorzien. Hier ontstaat een kleinschalige indeling, ontsloten vanaf de centrale lus en vanaf een aansluiting aan de kernhoofdweg bij het Dienstencentrum. De kleine schaal, die gepaard gaat met minder frequent zwaar transport, komt ook tot uiting in minder ruime wegprofielen

Deze wegen hebben het karakter van lanen, met een strakkere en meer steenachtige verschijningsvorm in vergelijking met de centrale lus.

De bebouwing van het bedrijvenpark is op de ontsluitende wegen gericht en keert zich af van de omringende groenzones. Om het parkkarakter te benadrukken is het wel belangrijk, dat op diverse plaatsen een visuele relatie mogelijk wordt gemaakt.

Deze bestaat zeer duidelijk bij de meest oostelijke brug over de door het bedrijvenpark lopende watergang, terwijl ook elders een aantal doorgangen bestaan met fiets- en voetpaden.

Aan de zuidzijde verdient het aanzicht vanaf de S.A.W. 1 extra zorg: voor het doorgaande verkeer vormt het front aan deze zijde het gezicht van het bedrijvenpark. Het parkkarakter wordt hier benadrukt door groenpartijen en brede doorgangen tussen de bedrijfsbebouwing.

Plaatsing en architectuur van gebouwen zal met zorg moeten worden behandeld, waarbij met name voorkomen moet worden dat de bebouwing massaal werkt. Hoewel rechtstreekse uitritten op de kernhoofdweg niet toegestaan zijn, zullen de er langs gelegen bedrijven hun representatieve front hierop moeten richten. Dit betekent dat in deze gevallen ingangszijden en "voorkant" niet samenvallen, wat bijzondere eisen aan de bedrijfsvoering zal kunnen stellen.

Voor bijzondere bedrijven, waarbij gedacht wordt aan marginale, niet-commerciële bedrijven, is een terrein beschikbaar aan de noordzijde van de Vaart-II, groot ca. 2,4 ha. Het ligt afgezonderd van het overige bedrijfsgebied, met een eigen toegang vanaf de kernhoofdweg. Te verwachten is, dat de bedrijven hier vaak een rommelig aanzien vertonen; het gebied zal dan ook geheel met een dichte plantstrook omringd worden.

4.3. Ontsluiting

De ontsluiting van het gebied voor het autoverkeer geschiedt volgens een hiërarchisch systeem:

- stadsautoweg (S.A.W. 1);
- kernhoofdweg uiteindelijk dubbelbaans uit te voeren: de Grote Vaartweg;
- hoofdontsluitingsweg met name de centrale "lus";
- secundaire ontsluitingsstraten.

Dit hiërarchische systeem sluit aan bij wat elders in Almere wordt toegepast. De kernhoofdweg ontsluit de gehele bedrijvencluster, en heeft daardoor voor De Vaart-II een doorgaand karakter. Er vinden geen rechtstreekse kavelaansluitingen op plaats.

De centrale lus dient voor de vlotte ontsluiting van het eigenlijke bedrijventerrein, dus voor semi-doorgaand verkeer, waarbij kaveluitritten mogelijk zijn. De secundaire straten ontsluiten de overige kavels (waaronder de meeste kleine kavels), hier overheerst de erffunctie.

In overeenstemming met deze algemene karakteristiek is het vrije profiel tussen de bebouwing en kernhoofdweg zeer royaal gedimensioneerd, terwijl ook de hoofdontsluitingsweg zo veel mogelijk extra ruimte heeft voor beplanting, waardoor het parkkarakter benadrukt kan worden. De secundaire straten kunnen volstaan met een minimaal profiel.

De breedte van dit minimale profiel wordt bepaald door: de wegbreedte, de benodigde ruimte voor nutsleidingen en rioleringen, terwijl ook enige laanbomen aanwezig moeten zijn.

Als minimaal profiel volgt hieruit een breedte van 18 meter. Dit profiel komt vooral voor in gedeelten met vrij kleine kavels, waar dus vrij veel gebouwen en uitritten te verwachten zijn, en het ruimtelijke karakter tamelijk steenachtig zal zijn.

Dit benadrukt het hiërarchisch onderscheid met de hoofdontsluitingsweg die opvallend veel ruimer en groener is, en ook een vloeiende tracering vertoont.

Deze tracering is zo opgezet dat brede groenstroken zo min mogelijk door leidingstroken doorsneden worden, zodat een royale inplant mogelijk is. Op de bedrijfskavels dient ruimte voor parkeren van personeel en bezoekers gereserveerd te worden. Op openbaar parkeren wordt dan ook niet gerekend.

Incidenteel kan ruimte ontstaan, onder meer bij het minimale profiel, waar zoveel verharding door weg en uitritten aanwezig zal zijn, dat ter vermijding van gecompliceerd onderhoud van groenvoorzieningen ook bermen aangestraat zullen worden. Hier kan mogelijk incidenteel door personen-auto's geparkeerd worden

In hoeverre vanuit het gebied externe autoverkeersrelaties zullen optreden, anders dan naar het S.A.W. 1 of (via de bestaande weg) naar de Blocq van Kuffeler, is nog twijfelachtig. De omringende bosstroken zullen zoveel mogelijk vrij moeten blijven van onnodig autoverkeer. Bij gebleken behoefte zijn echter verbindingen voor auto's of bussen mogelijk.

Het bedrijvenpark De Vaart zal via Almere-Buiten worden aangesloten op het net in Almere-Stad. In tegenstelling tot het openbaar vervoer in de kernen is een apart net hiervoor op De Vaart niet zinvol met het oog op de grote schaal van het gebied en de te verwachten verkeersintensiteiten. Wel is voor de aansluiting met Almere-Buiten een stuk busbaan voorzien, dat over de S.A.W. 1 heen naar het zuiden voert.

De grootschaligheid van het terrein speelt ook een rol bij de routes voor het langzaam verkeer, zoals voor fietsers en bromfietzers. Gezien de afstanden tot woongebieden zal het gebruik hiervan waarschijnlijk lager liggen dan elders in Almere. In het voorliggende ontwerp is dan ook een hoofdnet van vrijliggende, doorgaande rijwielpaden geprojecteerd, dat aansluit aan het hoofdnet van Almere-Buiten, en zich voortzet in de omringende groengebieden. Dit padennet kan ook een recreatieve functie vervullen. Voor het bereiken van de bedrijven zal in de meeste gevallen gedeeltelijk van het wegennet gebruik gemaakt worden. Dit hoeft geen problemen op te leveren, gezien de vrij lage autoverkeersfrequentie, bovendien betreft het hier in tegenstelling tot woonwijken, uitsluitend volwassen verkeersdeelnemers.

Fietsverkeer is niet toegestaan op de kernhoofdweg, de geleiding van het kruisende fietsverkeer dient dan ook duidelijk en veilig, eigen banen te volgen. Omdat ten behoeve van de busbaan een ongelijkvloerse kruising met de S.A.W. 1 wordt voorzien, wordt hier ook een route voor langzaam verkeer via deze overgang gevoerd. In het fietspadensysteem staat echter centraal de route die in noord-zuidrichting door het midden van het plangebied voert.

Voetgangersverkeer zal incidenteel in het gebied voorkomen; het aantal voetgangers zal gezien de af te leggen afstanden gering zijn. De voornaamste relaties zullen plaatsvinden tussen het Dienstencentrum en de bushaltes enerzijds en vrij nabijgelegen bedrijven anderzijds. Verder mogelijk ook enig recreatief gebruik (in pauzes bijvoorbeeld). Ruimte voor voetpaden zal zeker gereserveerd moeten worden, zowel langs de wegen als langs de zelfstandige fietsroutes.

De aanleg kan eventueel gedeeltelijk eerst na gebleken behoefte plaatsvinden.

4.4. *Openbaar groen*

Ter voorkoming van een industrieterrein wat door zijn perifere ligging en de aard der vestigingen in sterke mate afwijkt van de woonkernen voor wat betreft de leefbaarheid en herbergzaamheid, wordt gestreefd naar een parkachtige opzet. Hierin speelt naast een zekere geordendheid en materiaal- en kleurgebruik van gebouwen, het groen een belangrijke rol. Dit groen moet op drie niveaus worden bereikt: een parkachtige inrichting van het gehele plangebied De Vaart, een voortzetting van dit karakter binnen elk onderdeel en tenslotte de aansluiting hierop met de aankleding van de bedrijfskavels zelf. De Vaart-II grenst aan de noord- en oostzijde aan een grote ruimte die een overwegend groene inrichting krijgt. Hierin kunnen naast recreatieobjecten ook bedrijfsactiviteiten plaatsvinden, die noch in de woonkernen passen, noch geschikt zijn voor de situering naast zuiver industriële vestigingen. Hierbij kan bijv. worden gedacht aan de vestiging van een dierenhotel, annex dierenasiel.

De groene strook tussen De Vaart-II en de S.A.W. 1 zal een vrij open groen karakter krijgen, zoals ook in hoofdstuk 2 is gemotiveerd. Binnen het bedrijvenpark lopen wegen in een groene encadrering. In de voorgaande paragraaf is het streven naar hiërarchie en daarmee naar herkenbaarheid benadrukt. Het groenkarakter sluit daarbij aan: de hoofdontsluitingsweg is een brede allee, representatief en formeel van karakter, met regelmatige gazons en plantgroepen. De centrale lus is ook ruim, maar wisselend van profiel, met een variërende beplanting en open plekken voor trap- of ligveldjes. Het laagste in de wegenhiërarchie zijn de smalle secundaire straten, met als voornaamste groen: laanbomen. In het kleinschaliger middengebied zijn beplantingsstroken aangebracht tussen uit te geven kavels, ter ondersteuning van de parkopzet.

De bedrijfskavels mogen het parkkarakter niet onnodig geweld aandoen. Maatregelen hiertoe zijn: voorkomen dat grote verhardingsvlakken aan wegen grenzen, zo mogelijk geen afrasteringen en de plicht om ongebruikte terreingedeelten planmatig te beplanten.

4.5. *Bebouwing en bestemming*

Bestemming bedrijventerrein

De belangrijkste bestemming is "Bedrijven", met een oppervlakte van ca. 45 ha. De bestemmingsomschrijving somt een aantal aspecten van handel en nijverheid op, waarbij echter met name "kantoren" en "opslag" ontbreken. Dit duidt er op dat zelfstandige administratieve kantoren en zuivere opslag niet passend zijn. Het uitoefenen van detailhandel is uitgesloten, waarbij, gezien de mogelijkheden elders in Almere, ook geen uitzondering is gemaakt voor detailhandel in volumineuze goederen, zoals meubelen, caravans e.d. met uitzondering van bouwmaterialen.

De woonbestemming blijft beperkt tot dienstwoningen, maximaal 2 per bedrijf, met dien verstande dat op plaatsen waar kleine(re) bedrijven, wisselhallen e.d. gepland zijn, 1 dienstwoning voldoende wordt geacht (op de kaart met III en IV aangeduid). Deze kleinschaligheid wordt mogelijk gemaakt door met een kleinere perceelsgrootte te volstaan, i.c. minder dan 2500 m².

Tevens worden bepaalde categorieën bedrijven, op grond van milieu-overwegingen niet toegestaan (zie hoofdstuk 5 Milieu-aspecten).

Aan de bedrijfsgebouwen wordt een vrij grote speelruimte gelaten. Sterk bepalend zullen wel de "gevelzones" zijn. Voorgeschreven is dat elk bedrijf in deze zone, die aan de meest representatieve zijde van de kavels ligt, een duidelijk "front" maakt met onder meer kantoren.

5. MILIEU-ASPECTEN

De vestiging van bedrijven met de daarbij behorende inrichtingen op het bedrijventerrein De Vaart-II kan consequenties hebben voor het milieu in de omgeving. Daarom dienen maatregelen genomen te worden waardoor gevaar, schade of hinder voor de omgeving wordt voorkomen. De voornemens van het bestuur ter zake worden vastgelegd in dit plan dat de bestemming regelt en wel op zodanige bindende wijze, dat bestuur, burgers en te vestigen inrichtingen er voldoende houvast aan hebben, terwijl ook niet een onnodige starheid voor de inrichting van het bedrijventerrein ontstaat. Het plan geeft tevens aan, dat bepaalde bedrijven in het plangebied niet mogen worden gevestigd.

Ten aanzien van het aspect luchtverontreiniging kan men het Inrichtingenbesluit, behorende bij de Wet Luchtverontreiniging raadplegen. Deze lijst bevat hoofdzakelijk zware industrie, waarvan de meerderheid niet in aanmerking komt voor vestiging op een bedrijventerrein als De Vaart-II. Een verbod tot vestiging daarvan op het bedrijventerrein is dan ook vrijwel overbodig, behalve mogelijk voor een paar randgevallen, die dan juist weer weinig overlast hoeven te veroorzaken.

Een overeenkomstige situatie doet zich voor indien men het Hinderwetbesluit wil hanteren.

Het is mogelijk in de regels van het plan een aantal categorieën of onderdelen van categorieën uit het Hinderbesluit op te nemen, welke in het bedrijvenpark niet mogen worden gevestigd, maar ook hier is het nadeel dat een dergelijke opsomming in sommige gevallen te streng zal zijn en in andere gevallen niet streng genoeg.

Het probleem bij een plan als het onderhavige is ook dat een verbod absoluut is omdat het alleen door tijdrovende herzieningsprocedures opgeheven kan worden. Bij verbetering in de technologie die thans nog geldende bezwaren kunnen opheffen, blijft een verbod even strikt gehandhaafd.

Om aan deze bezwaren tegemoet te komen is als bijlage bij de planvoorschriften een "lijst van bedrijfsvestigingen" opgenomen, waarin een groot aantal inrichtingen is verdeeld over een vijftal categorieën.

In De Vaart-II zal overal de vestiging mogelijk zijn van inrichtingen die niet hinderwetplichtig zijn en van die inrichtingen die voorkomen in de eerste drie categorieën van de lijst van bedrijfsvestigingen", terwijl op een deel van het terrein bovendien categorie 4 wordt toegelaten.

Daarnaast is in de planvoorschriften rekening gehouden met het feit dat produktieprocessen van bedrijfsvestigingen voortdurend worden aangepast, waardoor o.m. bereikt kan worden dat een inrichting, die thans staat vermeld in categorie vier of vijf, niet méér gevaar voor het woon- en leefmilieu oplevert dan een inrichting die voorkomt in één van de eerste drie categorieën.

Om de vestiging van een dergelijk bedrijf op het bedrijventerrein De Vaart-II mogelijk te maken, is in de begripsbepalingen van de planvoorschriften (artikel 1) bepaald dat niet in de lijst van bedrijfsvestigingen opgenomen bedrijven, toelaatbaar zijn, indien zij volgens het advies van de Inspecteur voor de Volksgezondheid en Milieuhygiëne qua hinder vergelijkbaar zijn met de in de betreffende categorieën opgenomen bedrijven.

De normstelling lijkt betrekkelijk streng, gezien de grote afstand tot de dichtstbijzijnde woongebieden. In de praktijk blijken de bedrijven uit categorie 5 vrij weinig voor te komen. Mochten dit soort bedrijven zich hier willen vestigen, dan zijn hiervoor de meer noordelijke bedrijfsclusters in De Vaart beschikbaar, die in de toekomst ontsloten zullen worden.

Waar het geluidhinder betreft zal binnenkort een specifieke regeling ingevolge de Wet Geluidhinder in werking treden. Op grond van artikel 41 van deze wet wordt het verplicht geluidhinderzones rond nieuwe industrieterreinen in het plan aan te geven, indien verwacht wordt dat vanuit dit terrein de uitstraling naar andere woningen dan bedrijfswoningen hoger is dan 50 dB(A). Deze verplichting geldt alleen voor terreinen waarop inrichtingen zijn toegelaten die voorkomen in categorie A als bedoeld in artikel 16 van de Wet Geluidhinder (zie nog categorie A van de circulaire "Industrielawaai" d.d. 1 september 1979).

Dergelijke inrichtingen worden in het onderhavige plan uitdrukkelijk toelaatbaar gesteld. De noodzaak tot het opnemen van de hiervoor genoemde geluidzones ontbreekt echter omdat het bedrijventerrein De Vaart-II aan drie zijden begrensd, wordt door soortgelijke bestaande of nog te ontwikkelen bedrijventerreinen aan de zuidoostzijde grenst aan een strook grond waarin de S.A.W. 1 is gelegen. Aan de andere zijde van de S.A.W. 1 is in Almere-Buiten eveneens een bedrijventerrein gepland.

Van de kant van het openbaar lichaam "Zuidelijke IJsselmeerpolders" zijn bij brief d.d. 3 maart 1980 de volgende opmerkingen, samengevat, ingekomen.

Algemeen

1. Een uiteenzetting over de financiële haalbaarheid wordt gemist.

Reactie:

Als basis hiervoor kan worden gebruikt een berekening van het grondgebruik die als bijlage aan het boekje is toegevoegd.

2. Gesuggereerd wordt dat de onderlinge samenhang tussen de industrieterreinen en de toekomstige uitbreiding in de toelichting tot uitdrukking gebracht zou moeten worden.

Reactie:

Dit is gebeurd door wijziging van figuur 2, Almere, meerkernige opzet.

Planinhoud

1. De grote hoeveelheid groen zal een grote claim leggen op de onderhouds- en beheersdienst van de toekomstige gemeente Almere. De consequenties moeten zichtbaar worden gemaakt.

Reactie:

Als gevolg van de perifere ligging van het bedrijventerrein wordt veel waarde gehecht aan de rol van het openbare groen ter verkrijging van een goede leef- en herbergzaamheid. Daarnaast heeft dit in de toekomst een uitlooptechniek voor de bewoners van Almere-Buiten. In een tabel die als bijlage 1 is toegevoegd zijn de diverse bestemmingen inzichtelijk gemaakt.

2. Meer informatie is gewenst over de groenzone aan de noord- en oostzijde van het plangebied.

Reactie:

De groenzones aan de noord- en oostzijde bieden in de toekomst plaats aan recreatieve objecten als ook aan bedrijfsactiviteiten die uit hun aard niet geschikt zijn voor situering naast zuiver industriële vestigingen. Voorbeelden hiervan zijn een dierenhotel, een slipschool, e.d.

3. Niet genoemd wordt een busverbinding met Almere-Stad, wel met Almere-Buiten.

Reactie:

Het bedrijventerrein De Vaart zal voor wat betreft het openbaar vervoer via Almere-Buiten worden aangesloten op Almere-Stad.

4. De differentiatie naar perceelsgrootte en daaraan gekoppeld de arbeidsplaatsenraming is onvoldoende gemotiveerd.

Reactie:

De arbeidsplaatsenraming is gebaseerd op daartoe verricht onderzoek. Differentiatie naar perceelsgrootte, nauwkeuriger dan aangegeven, is niet mogelijk. De verkaveling biedt voldoende ruimte om adequaat in te spelen op de behoefte.

Resultaten uit het ambtelijk overleg

5. Waarop is de gedachte gestoeld dat op De Vaart II meer bedrijven van de kleinere categorie zullen worden gevestigd.

Reactie:

In vergelijking met de opzet van De Vaart I en III, die aan vaarwater zijn gelegen, waaraan naar is gebleken vooral grotere percelen zullen worden uitgegeven, is het aantal kleine bedrijven op De Vaart II relatief groter. Ook de ligging van Almere-Buiten draagt hiertoe bij. Bedrijven die uit hun aard niet op middelschalige bedrijventerreinen in Almere-Buiten passen, zullen de voorkeur geven aan De Vaart II, boven bij voorbeeld De Vaart III en verder.

6. Niet duidelijk is waar het terrein voor bijzondere bedrijfsvestigingen is gelegen en wat precies bedoeld wordt met afwijkende niet-commerciële bedrijven.

Reactie:

Op de plankaart zal niet worden aangegeven welk terreingedeelte voor de bijzondere bedrijfsvestigingen is gereserveerd. Wel zijn in de noordwestelijke hoek van het plan twee percelen met een eigen ontsluiting van een bijzonder bebouwingspercentage (maximaal 50%) voorzien, dat aansluit bij de bedoelde activiteiten. Een verdere planologische vastlegging lijkt niet gewenst omdat dat gemakkelijk extra verstarring in de hand zou werken.

Bij de bijzondere bedrijfsbestemmingen moet worden gedacht aan marginale bedrijven (zoals een autosloperij), hobby-activiteiten en bedrijvigheid die minder van bebouwing afhankelijk is, zoals opslagterreinen e.d. Niet uitgesloten moet worden geacht dat hiervoor huur de voorkeur verdient boven koop of in erfpacht, mede met het oog op de financiële draagkracht van de ondernemingen.

7. Is het informatiecentrum, genoemd op de plankaart, synoniem met het dienstencentrum in de toelichting?

Reactie:

Het dienstencentrum op De Vaart behoort niet tot het plangebied van De Vaart. De term informatiecentrum is van de plankaart verwijderd.

8. Een bestemming bedrijfsterrein is onverenigbaar met een bestemming groenvoorzieningen.

Reactie:

De plankaart is dienovereenkomstig aangepast.

Voorschriften

Opgemerkt wordt dat uit een oogpunt van overzichtelijkheid het integraal opnemen van de voorschriften in één boekwerk in plaats van het opnemen deels op de plankaart en deels in een boekwerk zou zijn te prefereren.

Reactie:

De wens tot aanpassing van de technische planopzet als zodanig betreft een materie die uitgaat boven het niveau van het onderhavige plan. Het is evident dat de vorm van de plannen die alle opgesteld zijn om te worden toegepast door een en hetzelfde bestuur voor een bestuursgebied een hoge mate van uniformiteit moet hebben.

Resultaten uit het ambtelijk overleg

Abrupte overgang op een nieuwe opzet lijkt dan ook niet in de rede. Niettemin zijn de aangevoerde argumenten voor een nieuwe opzet redenen om op dit punt gericht ambtelijk overleg op te nemen ten einde een goede afweziging van alle bij mogelijke aanpassingen betrokken aspecten na te gaan. Vooralsnog zal de huidige opzet in verband met het belang van de voortgang worden gehandhaafd.