

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

de vaart-IV

gelegen in almere

83 _09_15

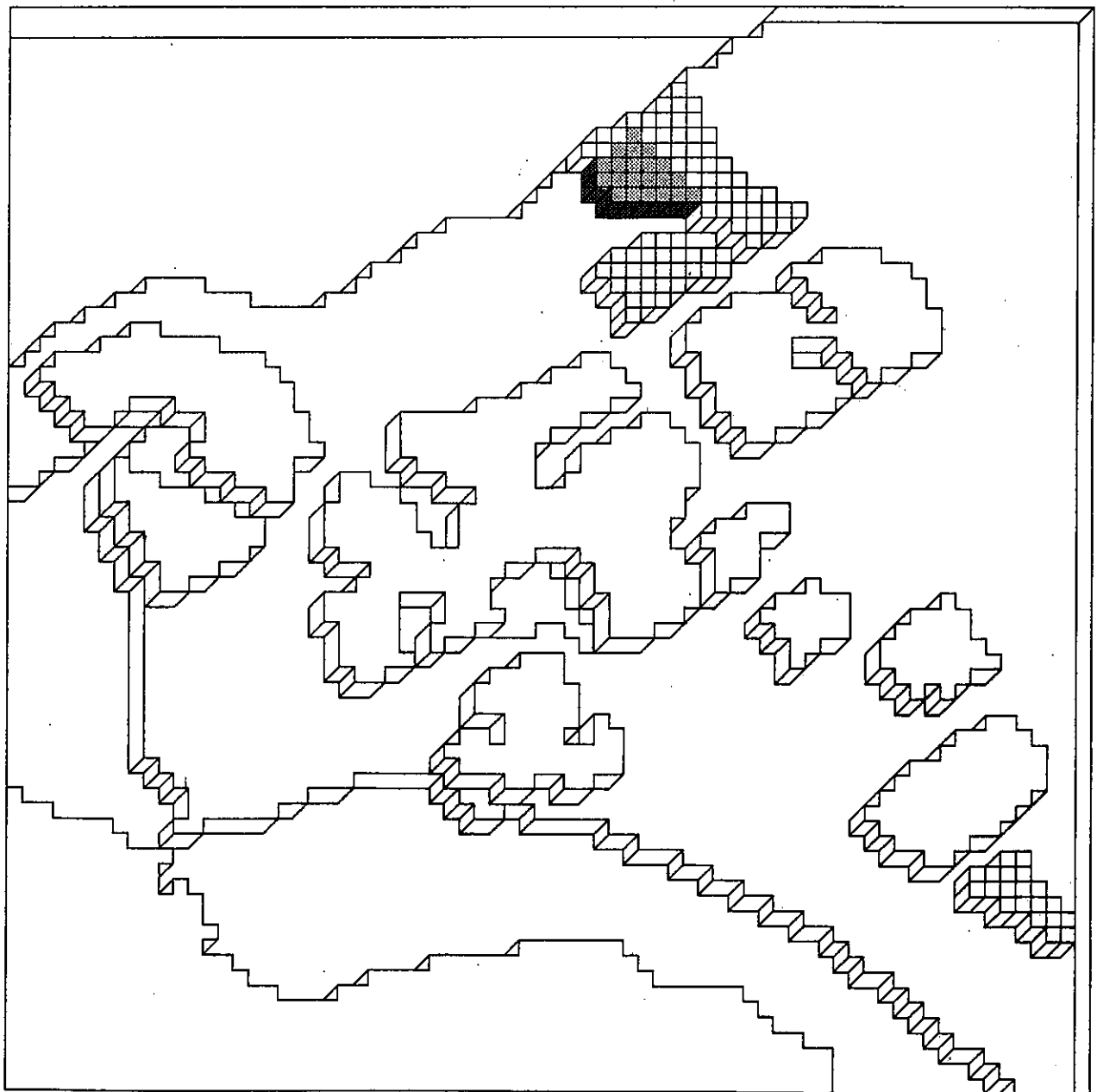
ministerie van verkeer en waterstaat.
rijksdienst voor de ijsselmeerpolders - almere - lelystad



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

de vaart - IV

gelegen in almere



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



PLAN DE VAART-IV

externe adviseur: Heidemij Adviesbureau

- INHOUD	1
- VOORWOORD	2
- TOELICHTING	
1. INLEIDING	5
1.1 Opzet van Almere	5
1.2 Bedrijvenpark "De Vaart"	5
1.3 De recreatieve nevenfunctie van het bedrijvenpark De Vaart in de centrale groene ruimte	5 8
2. SITUERINGSASPECTEN	11
2.1 Situering	11
2.2 Bodemgegevens	13
3. PROGRAMMA	15
3.1 Karakteristiek van het bedrijventerrein	15
3.2 Kenmerken van de te vestigen bedrijven	16
3.3 Bereikbaarheid en verzorging	16
3.4 Technische voorzieningen	16
3.5 Karakteristiek van de centrale groene ruimte	17
4. PLANOPZET	19
4.1 Algemeen	19
4.2 Bedrijvengedeelte - uitgangspunten voor het ontwerp	19
4.3 De centrale groene ruimte - uitgangspunten voor het ontwerp	27
4.4 Bebouwing en bestemming	29
5. MILIEUASPECTEN	33
5.1 Algemeen	33
5.2 Regelingen met betrekking tot de Wet inzake de luchtverontreiniging en de Hinderwet	33
5.3 Regelingen met betrekking tot de Wet geluidhinder	33
6. RESULTATEN VAN HET AMBTELIJK OVERLEG	37
- VOORSCHRIFTEN	47
- BIJLAGEN	
1. Grondgebruik	
2. Lijst van categorie A-inrichtingen	
- PLANKAART	

RIJKSDIENST
VOOR DE IJSSSELMEERPOLDERS
Smedinghuis
LELYSTAD

VOORWOORD

Dit plan tot regeling der bebouwing en der bestemming van gronden heeft betrekking op het gebied "De Vaart-IV", een bedrijventerrein gelegen in het bedrijvenpark De Vaart in de stad Almere.

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

De Vaart-IV is, gezien zijn ligging, geschikt en ingericht voor de vestiging van grote tot zeer grote bedrijven met mogelijk milieuhinderlijke activiteiten. In het plangebied is tevens het westelijke deel van de centrale groene ruimte van het bedrijvenpark opgenomen, dat onderdeel vormt van het systeem van groene ruimten op stadskernniveau, dat Almere-Buiten met o.a. De Vaart verbindt. De centrale groene ruimte, die overwegend landschappelijk wordt ingericht, is primair bestemd voor recreatieve activiteiten, die minder geschikt zijn om te worden gesitueerd in, of nabij de woonomgeving.

Het tijdstip waarop tot uitgifte van terreinen op De Vaart-IV wordt overgegaan zal afhankelijk zijn van de toekomstige ontwikkeling van de vraag naar bedrijventerreinen in het algemeen en naar zeer grote bedrijventerreinen in het bijzonder.

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 op de Ruimtelijke Ordening vastgestelde en goedgekeurde bestemmingsplannen.

De inhoudelijke vormgeving van de plannen tot regeling der bebouwing en der bestemming van gronden, is - zoveel als binnen het kader van de Wet OL-ZIJP mogelijk is - gelijk aan de vormgeving van op basis van de Wet en het Besluit op de Ruimtelijke Ordening ontworpen plannen.

Het plan bestaat uit voorschriften en plankaart. Door middel van de bouwvoorschriften is weergegeven, welke bouw mogelijkheden voorhanden zijn en met welke stedenbouwkundige randvoorwaarden, zoals waterlopen, fiets- en voetpaden en dergelijke rekening gehouden dient te worden.

Voorts worden in de toelichting welke aan het plan is toegevoegd de uitgangspunten en onderzoeksgegevens nader aangegeven, welke als basis dienen voor de planopzet.

DE HOOFDDIRECTEUR VAN DE RIJKSDIENST
VOOR DE IJSSELMEERSPOLDERS

Prof. dr. R.H.A. van Duin

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 noordelijke deel van de randstad, met name uit Amsterdam en het Gooi (zie figuur 1).

Almere zal in principe 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 2).

Op het ogenblik bestaat van de kernen van Almere als eerste Almere-Haven, dat gedeeltelijk al bewoond en overigens grotendeels in aanbouw is. Ook de tweede kern, Almere-Stad, is reeds bewoond. 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. Een derde kern, Almere-Buiten ten oosten van Almere-Stad, gelegen langs de toekomstige spoorlijn naar Lelystad, is in het ontwerpstadium. Het structuurplan van deze derde kern is in procedure. Voor de volgende kernen is ruimte gereserveerd.

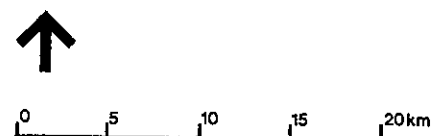
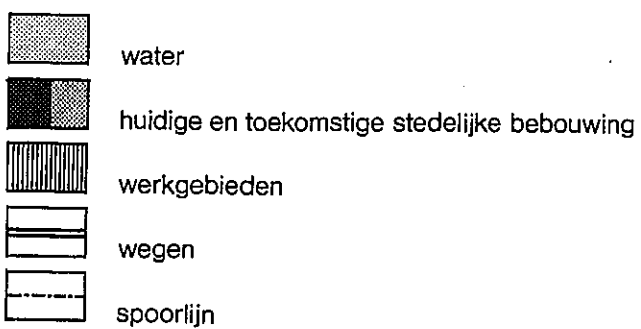
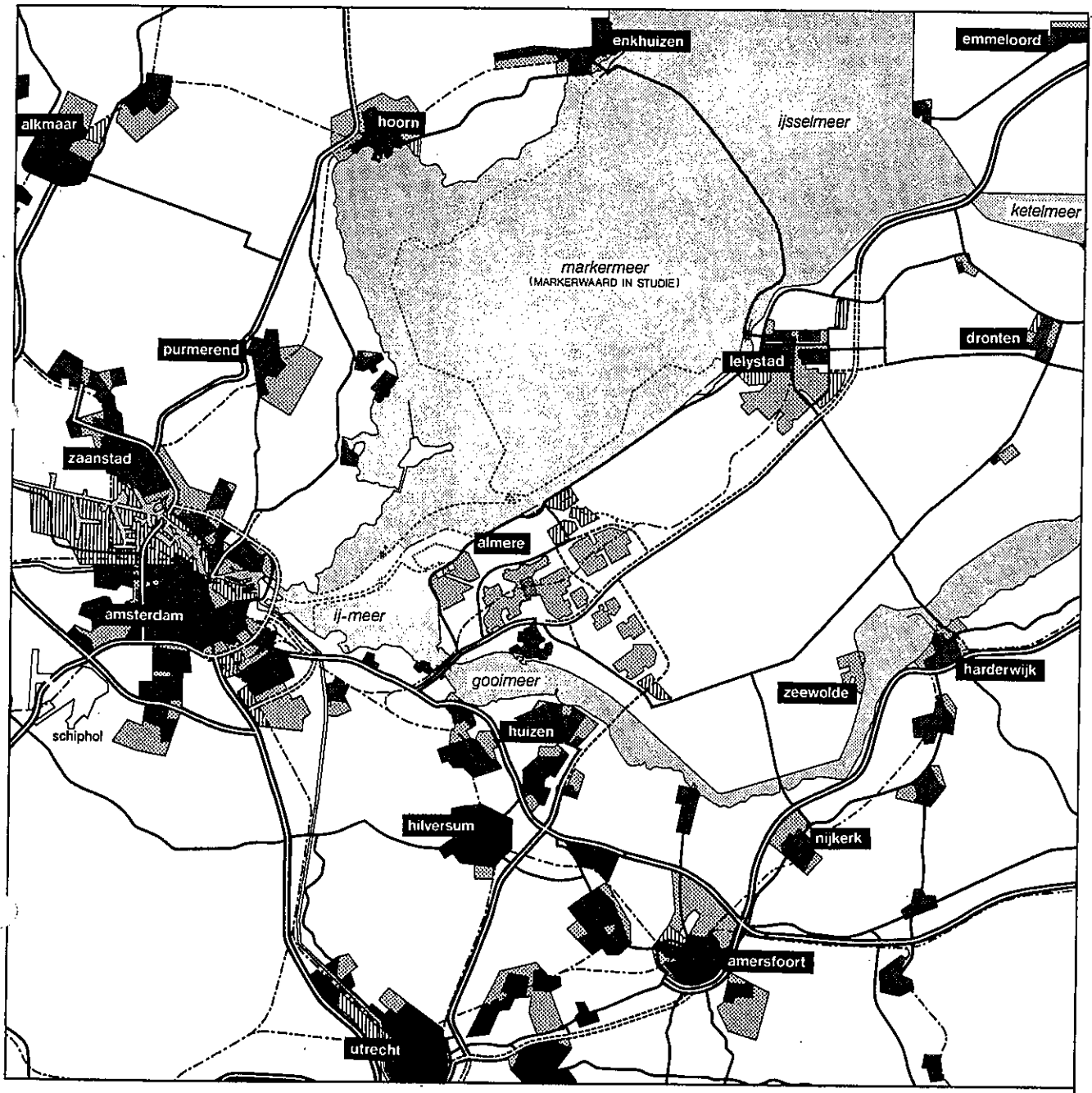
Tot dusverre is over de stadskernen gesproken als woongebied. Het is echter de opzet dat voor de bewoners ter plaatse werkgelegenheid geboden wordt en wel voor zover mogelijk dicht bij de woning. Werkgelegenheidsterreinen (bedrijven, kantoren, enzovoorts) worden verspreid over de stadskernen aangelegd. Maar niet alle vormen van werkgelegenheid kunnen hier een plaats vinden: met name voor bedrijven met grote terreinbehoefte en/of lage arbeidsplaatsbezetting, alsmede voor bedrijven met mogelijke milieueffecten 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"

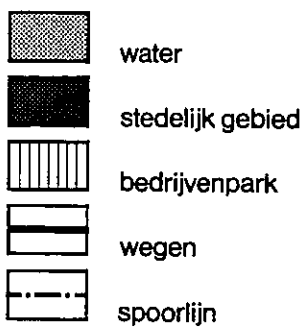
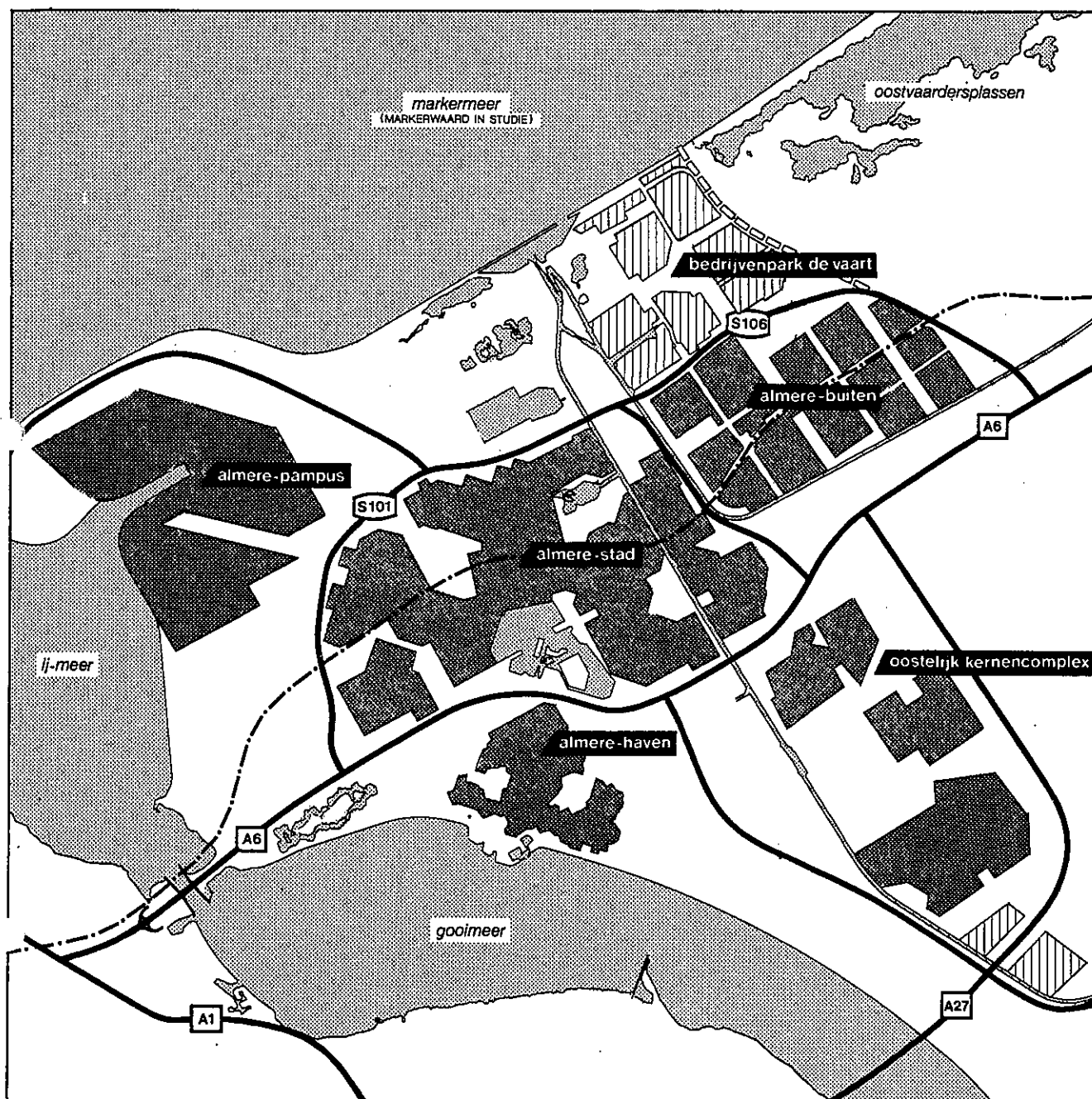
Het bedrijvenpark "De Vaart" ligt in het noordoosten van Almere. Het ligt als de overige kernen van Almere, ingebed in grootschalige groen-zones, die ook in het gebied doordringen. Dit motiveert de naam "bedrijvenpark". Het heeft een aantal gunstige vestigingsfactoren voor bedrijven. Het biedt aansluiting 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 (SAW 1 of S101), welke weer aantakt aan de autosnelweg A6.

figuur 1
almere in de regio



figuur 2
almere, meerkernige opzet



0 1 2 3 4 km

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 stedelijke 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 onsluitingen 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. rijksweg A6) en het interne wegennet, primair in de vorm van kernhoofdwegen, zoals de Grote Vaartweg.

Over de gewenste ontwikkeling van het bedrijvenpark is inmiddels Flevobericht nr. 204 uitgebracht. Dit Flevobericht levert ook ondersteunende informatie met betrekking tot de plannen ex. artikel 11 van De Vaart.

In samenhang met de verdere groei van Almere wordt het bedrijvenpark De Vaart geleidelijk tot ontwikkeling gebracht. Nadat De Vaart-I, in het zuidwesten van het gebied, al grotendeels is uitgegeven, is gestart met de uitgifte van De Vaart-II. De Vaart-III is inmiddels bouwrijp gemaakt, terwijl het bedrijvengedeelte van het plangebied De Vaart-IV in 1981 met zand is opgespoten (figuur 3).

De snelle ontwikkeling van De Vaart is te danken geweest aan een constante vraag naar bedrijfskavels. De economische recessie heeft echter sinds kort de vraag doen afnemen. Uitgifte van De Vaart-IV zal daardoor mogelijk wat later starten dan aanvankelijk was verwacht. Niettemin kunnen in De Vaart-IV bedrijven worden gesticht waarvoor tot op heden in Almere nog geen terreinen beschikbaar waren: bedrijven, die vanwege hun mogelijke milieueffecten op aanzienlijke afstand van woongebieden dienen te worden gesitueerd. Ook kunnen op De Vaart-IV de vooral grotere bedrijven (meer dan 1.5 ha) en bedrijven met een lagere arbeidsplaatsbezetting een plaats vinden. De vraag naar terreinen voor deze categorieën van bedrijven kan uitgifte van De Vaart-IV weer positief beïnvloeden. Het uitvoeringsgereed maken van De Vaart-IV is daarom thans gewenst.

Navolgende bedrijventerreinen zullen aansluitend tot ontwikkeling worden gebracht; daarbij zal in noordelijke richting worden gegaan, naar het Oostvaardersdiep, terwijl ook oostelijk langs de SAW 1 terreinen tot ontwikkeling zullen worden gebracht.

1.3 De recreatieve nevenfunctie van het bedrijvenpark De Vaart in de centrale groene ruimte

Bij de opzet van De Vaart heeft een parkachtig karakter voorop gestaan. Zowel binnen de geleiding van de afzonderlijke terreincomplexen als in de centrale groene ruimte wordt rekening gehouden met een zorgvuldige

landschappelijke inrichting. Het doel daarvan is tweeledig: het realiseren van een zo aantrekkelijk mogelijk werkmilieu, alsmede het creëren van passieve en actieve recreatievoorzieningen, met name in de centrale groene ruimte. Deze ruimte is direct toegankelijk vanuit het stadsgebied, omdat het een onderdeel vormt van de structurele groenzones, die Almere-Buiten met De Vaart verbinden. De Vaart wil trachten aan te tonen, dat werk- en recreatiegebieden elkaar niet behoeven uit te sluiten, maar elkaars complement kunnen vormen. Er wordt hierbij vooral gedacht aan het situeren van recreatieve voorzieningen, die qua aard zich minder goed lenen voor vestiging in de nabijheid van woongebieden, zoals inrichtingen voor dieren (dierenhotels, maneges) en storende activiteiten (b.v. slipscholen, motorcrossbanen, modelvliegtuigterreinen, schietbanen), maar ook padvindershonken, boogschietterreinen, etc. Daarnaast is het de bedoeling, dat andere delen van het gebied worden bebost om een parkachtig karakter te bevorderen.

In het voorliggende plan De Vaart-IV is, behalve het bedrijventerrein, ook het westelijke gedeelte van dit centrale groengebied opgenomen.

2

2. SITUERINGSASPECTEN

2.1 Situering

Het plan De Vaart-IV omvat het vierde bedrijventerrein in het gebied De Vaart, alsmede het westelijke deel van de centrale groene ruimte.

Het plan sluit aan op het plangebied van De Vaart-II. Het wordt voorts aan de westelijke en noordelijke zijde begrensd door de Grote Vaartweg, waardoor het gebied op vier aantakpunten wordt ontsloten (figuur 3).

Aan de westzijde ligt nog een natuurlijk ontstaan wilgenbosgebied, dat ingericht zal worden voor extensieve recreatieve doeleinden.

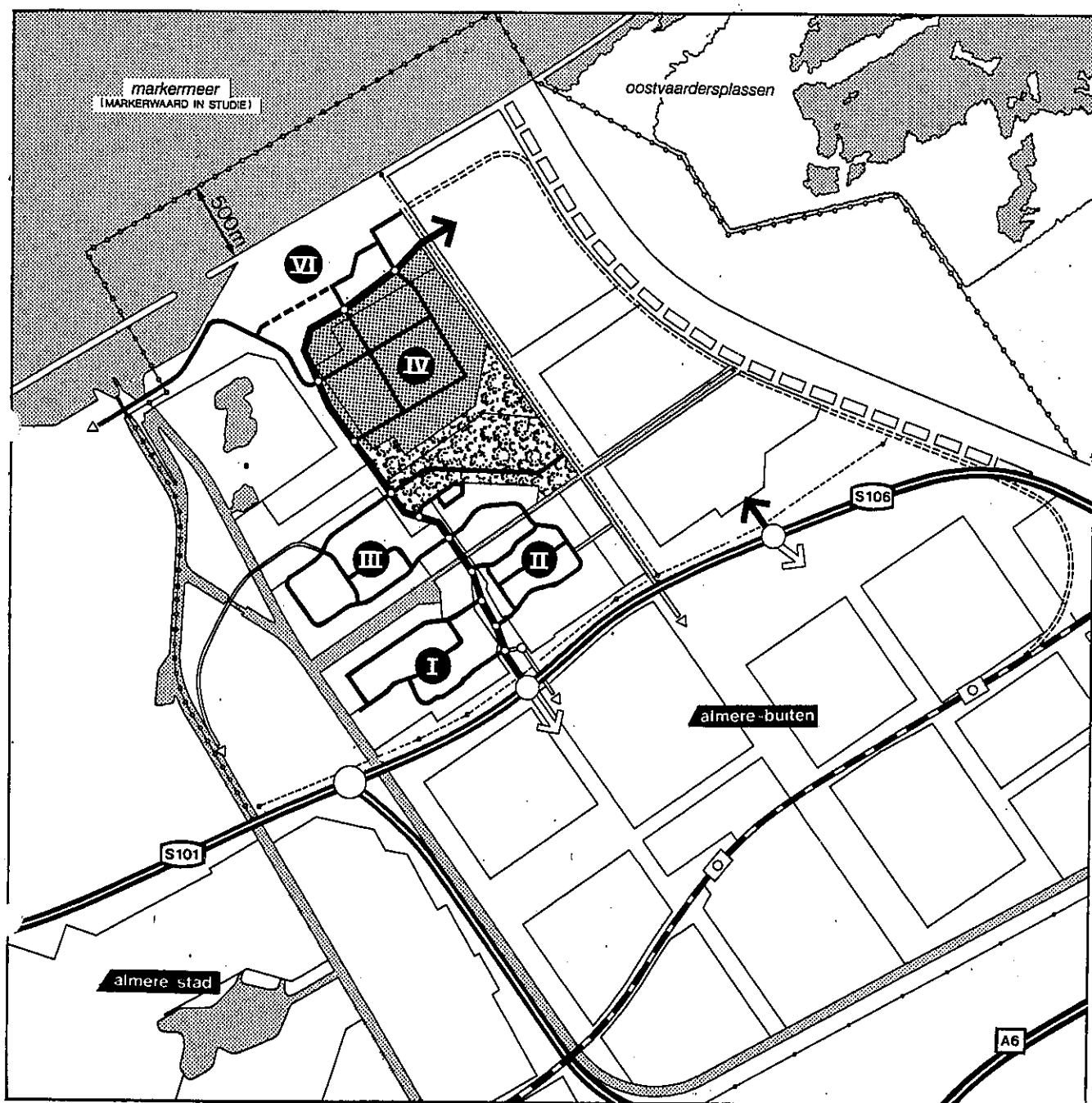
De Grote Vaartweg leidt zuidwaarts naar de SAW 1 en vormt daardoor de verbinding met de overige delen van Almere.

De tocht die De Vaart-IV aan de oostzijde begrenst heeft hoofdzakelijk een afwateringsfunctie, mede ten behoeve van De Vaart-IV.

Ten behoeve van het woon-werkverkeer, alsmede het recreatieve fietsverkeer, zijn in De Vaart hoofdverkeersroutes opgenomen, waarvan een aantal ook door De Vaart-IV loopt.

Het openbaar vervoer per bus vindt binnen De Vaart plaats over de auto-ontsluitingswegen. Bij de SAW 1 vindt deze busverbinding aansluiting op de vrije busbaan door overig Almere.

figuur 3
situering plangebied in almere



-  grens plangebied de vaart
-  water
-  bedrijvenpark de vaart-IV



0 1 2 km

2.2 Bodemgegevens

De bodem bestaat uit een ondergrond van pleistoceen zand, waarop een pakket holocene klei met een dikte variërend van 5-8 m is afgezet. Ter verbetering van de draagkracht van de slappe holocene bovenlaag is het bedrijfsgedeelte van het plangebied met 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 maaiveldhoogte zal circa N.A.P. -3.60 m zijn. Gebouwen dienen gefundeerd te zijn in de pleistocene ondergrond. Gerekend moet worden op paallengtes van minimaal 8 m.

3

3. PROGRAMMA

3.1 *Karakteristiek van het bedrijventerrein*

Met het gereedkomen van De Vaart-III is de eerste cluster bedrijventerreinen in De Vaart voltooid.

Op deze terreinen komen kleine en middelgrote bedrijfskavels voor, waarvan een gedeelte gelegen is aan vaarwater (Lage Vaart) en bereikbaar voor schepen tot 600 ton.

Als programmatisch uitgangspunt voor de ontwikkeling van De Vaart geldt, dat in elk stadium een zo groot mogelijke diversiteit aan uit te geven terrein aanwezig moet zijn. Daarin past een verdere ontwikkeling in noordelijke richting, waar achtereenvolgens De Vaart-IV en De Vaart-VI zullen worden uitgevoerd. Beide terreinen zijn bedoeld voor grootschalige bedrijven, waarbij voor De Vaart-VI de potentiële mogelijkheid bestaat voor de vestiging van "natte" bedrijven (ligging aan het Oostvaardersdiep met schepen tot 1200 ton) en waar eveneens spoorontsluiting wordt overwogen. De Vaart-IV daarentegen is ingericht voor bedrijven die uitsluitend georiënteerd zijn op wegtransport.

Het bestemmingsplan De Vaart-IV beslaat een oppervlakte van 151 ha. Het bedrijvengedeelte bedraagt hiervan 73 ha en de rest van het plan wordt grotendeels ingenomen door de centrale groene ruimte. Het bedrijvengedeelte voorziet in ca. 63 ha netto uit te geven grond. Dit oppervlak kan zodanig worden ingedeeld, dat 60 à 70 kavels kunnen worden uitgegeven. Bij een gemiddelde netto terreinquotiënt van 265 m² kunnen ongeveer 2400 arbeidsplaatsen worden gerealiseerd.

De indicatieve kavelgrootte-verdeling is in tabel 1 weergegeven.

Tabel 1 Indicatieve kavelgrootte-verdeling voor De Vaart-IV

Categorie (m ²)	gemiddelde kavelopp. in m ²	netto opp. in %	netto opp. in ha	aantal kavels
< 2500		6	3.8	
2500-5000	4.000	10	6.3	25
5000-15000	10.000	42	26.3	26
> 15000	20.000	42	26.3	13
Totaal		100	62.7	64

3.2 *Kenmerken van de te vestigen bedrijven*

Het type van bedrijven dat zich op De Vaart-IV kan vestigen wordt bepaald door de volgende criteria:

- overwegend grote tot zeer grote bedrijven;
- terreinextensieve bedrijven met een relatief gering aantal arbeidsplaatsen;
- milieuzonering: in het noordoostelijk gedeelte van het terrein is + 40 ha beschikbaar voor alle categorieën bedrijven, zoals die in de lijst van bedrijfsvestigingen voorkomen, dus ook de meest hinderlijke bedrijven. Het overige deel van het terrein is bestemd voor bedrijven die in de categorieën 1 t/m 4 van voornoemde lijst voorkomen. Voor andere milieuaspecten, zoals geluidhinder, wordt verwezen naar hoofdstuk 5 van deze toelichting.

3.3 *Bereikbaarheid en verzorging*

Het bedrijvengedeelte van De Vaart-IV is voor gemotoriseerd verkeer toegankelijk via de Grote Vaartweg, die langs de westelijke en noordelijke grens van het bedrijvenpark loopt. Binnen het terrein ligt een wegennet met rijbanen van 6.50 m breed. Parkeren dient overal te geschieden op de bedrijfsterreinen zelf. Als richtsnoer voor het bepalen van de te reserveren parkeerruimte op eigen terrein geldt minimaal 0.5 parkeerplaats per arbeidsplaats. Hierbij is rekening gehouden met parkeerplaatsen voor bezoekers, waarvoor 0.1 parkeerplaats per werknemer is toegevoegd. Voor bedrijfsvoertuigen dient nog apart parkeerruimte te worden gereserveerd. Hier wordt geen richtlijn voor gesteld, omdat het aantal bedrijfsvoertuigen per bedrijf zeer verschillend is.

Gezien de kleine afstand van De Vaart tot Almere-Buiten moet rekening worden gehouden met relatief veel woon-werkverkeer per fiets. Een uitgebreid hoofdfietspadennet heeft ook een aantal routes door De Vaart-IV.

Teneinde zo klein mogelijke loopafstanden tot de bushaltes te houden, is het wenselijk de busroute zo centraal mogelijk over De Vaart-IV te laten leiden.

Er is niet in voorzien, dat De Vaart-IV een eigen volledig dienstencentrum zal krijgen. Het minimum draagvlak voor een dienstencentrum is geheel De Vaart-Noord. Niettemin zou met de mogelijkheid van vestiging van enige verzorgende activiteiten op de Vaart-IV rekening kunnen worden gehouden.

Ter verhoging van de omgevingskwaliteit moet de landschappelijke aankleding van het gebied veel aandacht krijgen.

3.4 *Technische voorzieningen*

Ten behoeve van ondergrondse kabels en leidingen inclusief de rioleringen moeten aan weerszijden van de wegen stroken van minimaal 3.00 m breed vrij gehouden worden van gesloten verhardingen en zware beplantingen. Op openbaar terrein zullen enkel trafo's en enkele gaskasten geplaatst moeten kunnen worden.

3.5 Karakteristiek van de centrale groene ruimte

Het gebied zal primair worden bestemd en ingericht voor actief, recreatief gebruik, waarbij de volgende uitgangspunten zijn gesteld:

- Er dient een vervlechting van werk- en recreatiemilieu te worden nastreefd; dit zal betekenen dat er ook voorzieningen worden aangebracht ten dienste van de werkenden in De Vaart.
- Er zullen recreatieve activiteiten worden gevestigd die minder geschikt zijn voor een lokatie in de woonomgeving; die activiteiten zullen in het algemeen op stads- of kernniveau liggen.
- De mogelijkheid moet bestaan in de centrale groene ruimte terreinen uit te geven voor particuliere ontwikkeling en beheer. De omvang van de uitgifte zal mede afhangen van de werkelijke vraag. De rest van het gebied moet beschikbaar zijn voor gebruik in verenigingsverband of vergelijkbare verbanden, alsmede als openbare groenvoorziening.
- In het gebied moeten beperkte bebouwingsmogelijkheden bestaan.
- De inrichting van de groene ruimte is mede een voortzetting van de inrichting van de groene ruimte die centraal door Almere-Buiten loopt.

4

4. PLANOPZET

4.1 Algemeen

Het plan voor De Vaart-IV is ontwikkeld op basis van het in hoofdstuk 3 beschreven programma, alsmede van een aantal stedenbouwkundige uitgangspunten voor het ontwerp. Deze uitgangspunten hebben betrekking, enerzijds op het bedrijvengedeelte van het plan, anderzijds op de centrale groene ruimte en deze gebieden worden hierna afzonderlijk behandeld.

4.2 Bedrijvengedeelte

4.2.1 Uitgangspunten voor het ontwerp

Uitgangspunten voor het ontwerp zijn deels ontleend aan het ontwikkelingsplan voor De Vaart voor wat betreft de ontsluitingsstructuur en landschapszones, deels aan de gegeven planelementen van het terrein.

Deze planelementen zijn:

- 4 wegaansluitingen met de Grote Vaartweg (plaats bepaald);
- 5 hoofdfietsroutes;
- ontwaterings- en bluswatersloot (max. 700 m van enige bedrijfskavel);
- kaveldiepten, variërend van 50 m tot 220 m.

Daarnaast werd gekozen voor een structurelement, een maatraster voor het gehele plangebied. De maat van het raster werd ontleend aan de kaveldieptesortering en bepaald op 150 m, met een subraster van 75 m. Het raster heeft verschillende richtingen, in overeenstemming met de polder-topografie (zie figuur 4).

In samenhang met de plan- en structurelementen werden vervolgens de volgende uitgangspunten geformuleerd:

- minimum weglengte uit kostenoverweging;
- doorlopende wegen met zoveel mogelijk tweezijdige ontsluiting (geen doodlopende wegen); assen van de wegen liggen op het maatraster;
- wegenstructuur moet leiden tot minimale lengte van de busrouting met maximale bereikbaarheid van de bushaltes;
- hoofdfietsroutes niet in afzonderlijk tracé, maar vrijliggende fietspaden langs de wegen (i.v.m. bestemmingsverkeer);
- waterlopen en openbaar groen zoveel mogelijk in wegprofielen opnemen ten behoeve van intensivering gebruik en beleving en vereenvoudiging van onderhoud.

Deze uitgangspunten zijn verwerkt in het ontwerp, dat in hoofdopzet uit de volgende onderdelen bestaat (zie figuur 5):

- een viertal hoofdontsluitingswegen met 4 aansluitingen op de Grote Vaartweg. Het profiel van deze wegen varieert met hun belangrijkheid (resp. 30, 25 en 20 m);
- een drietal ontsluitingswegen, naar ligging zodanig bepaald, dat het gegeven verkavelingsprogramma kan worden uitgevoerd. Twee van deze wegen zijn gesitueerd langs de centraal gelegen ontwateringssloot;

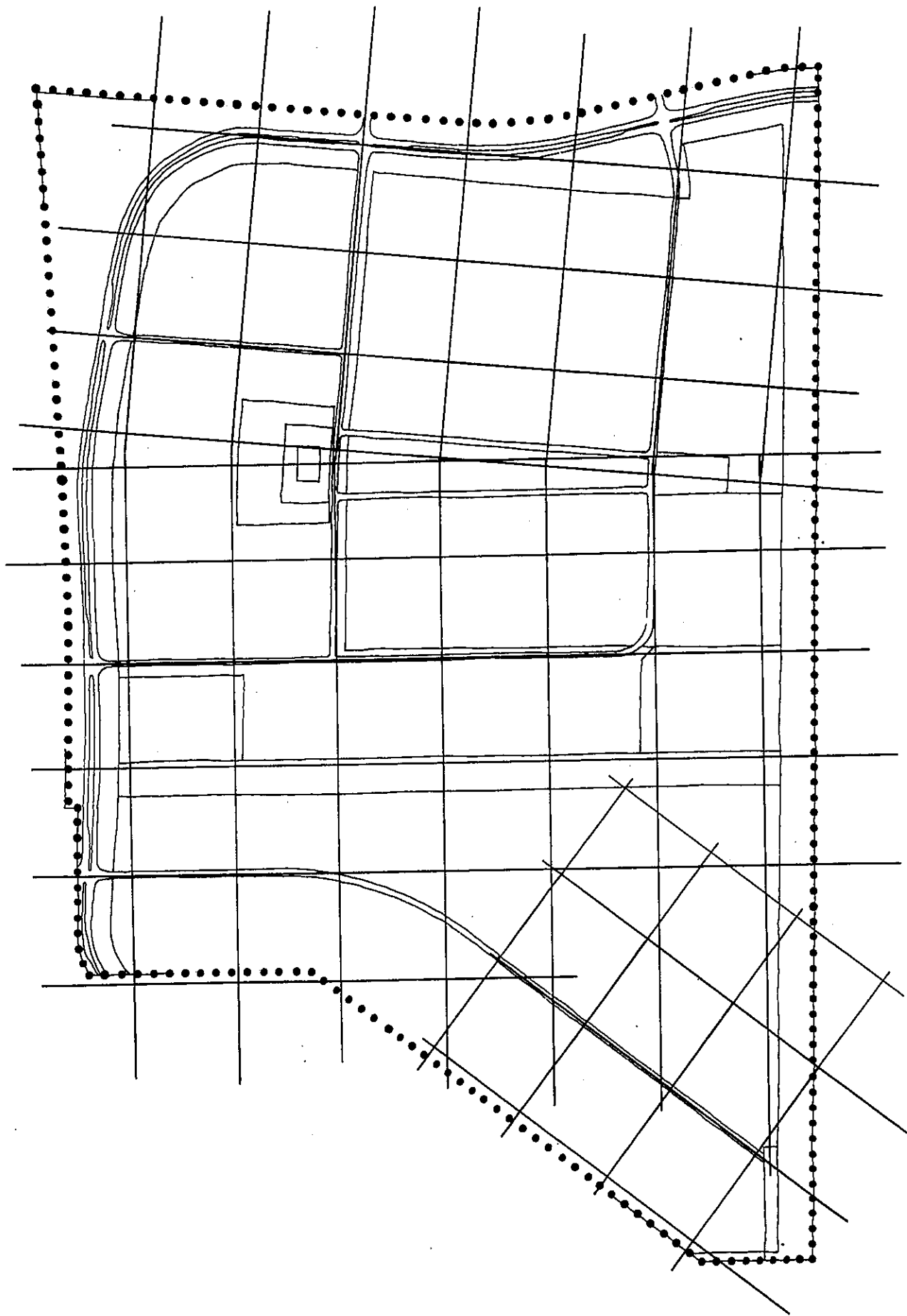
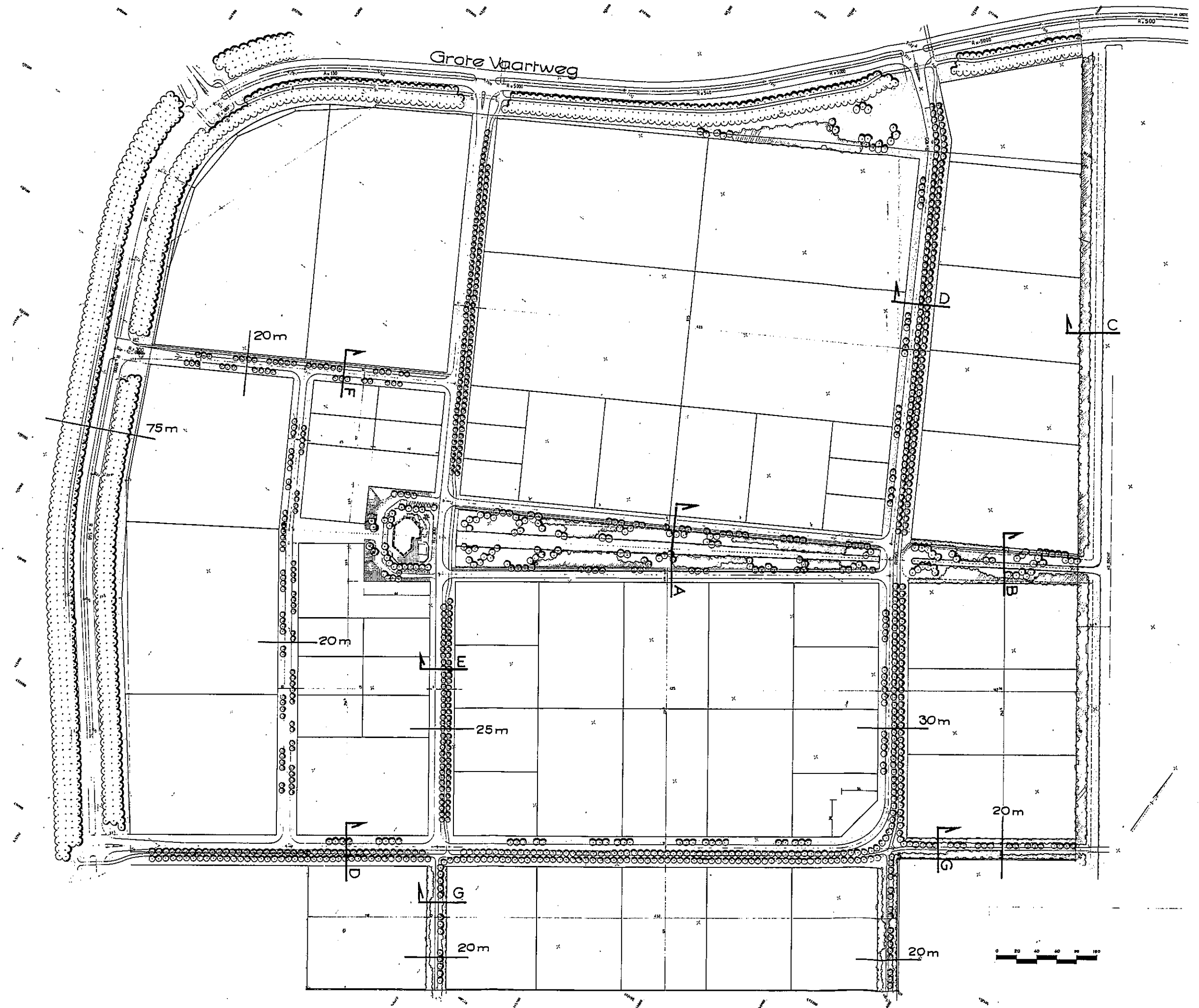
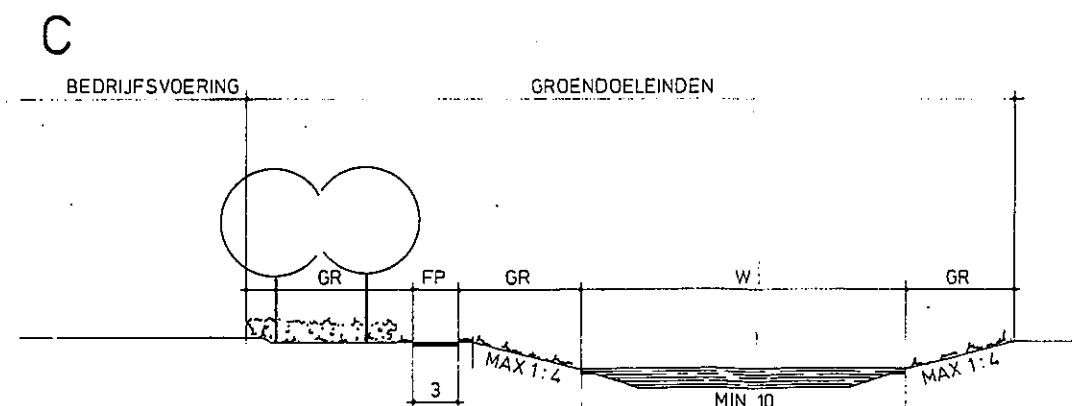
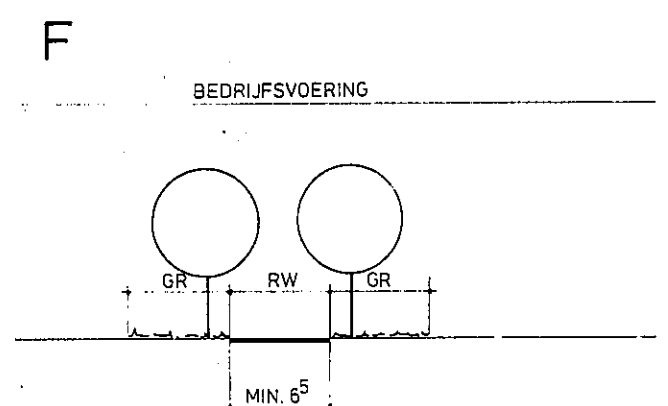
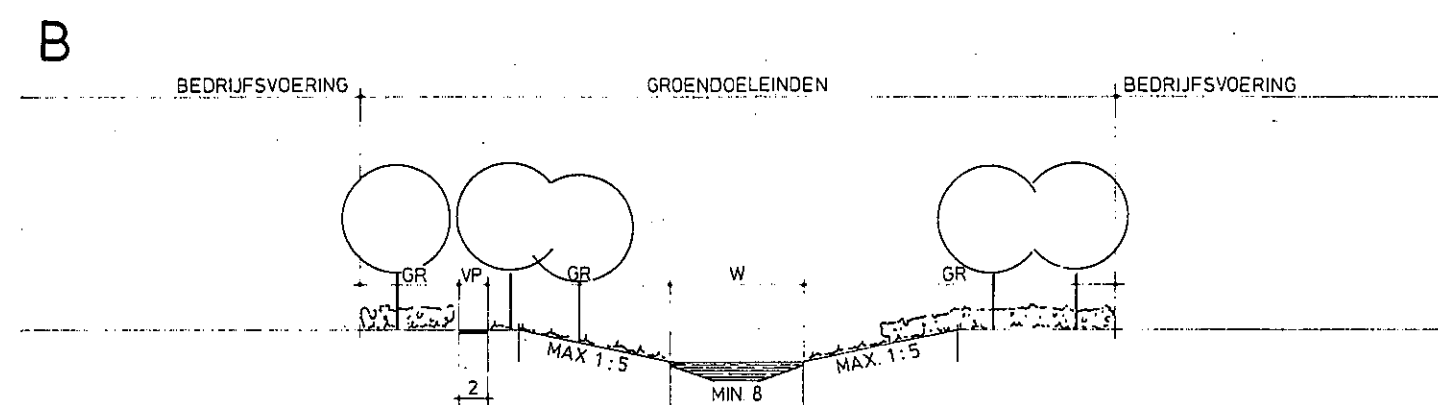
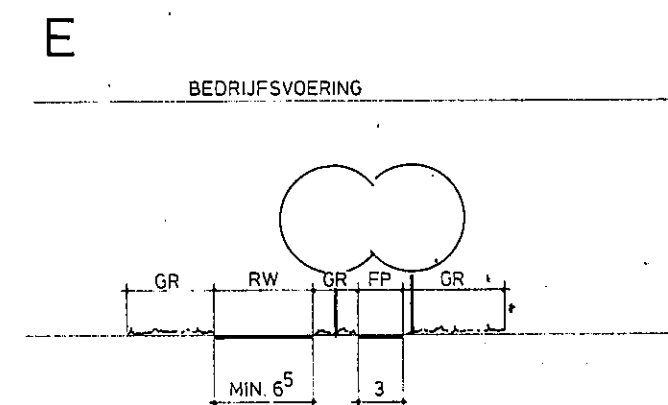
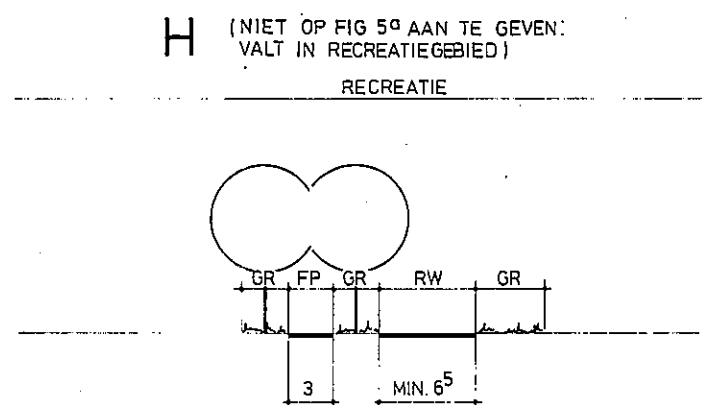
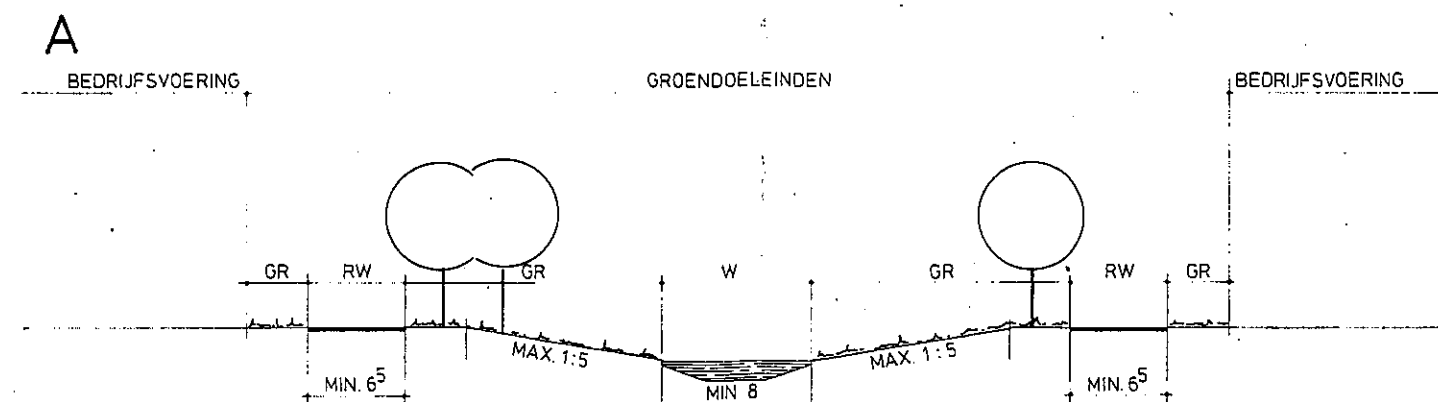
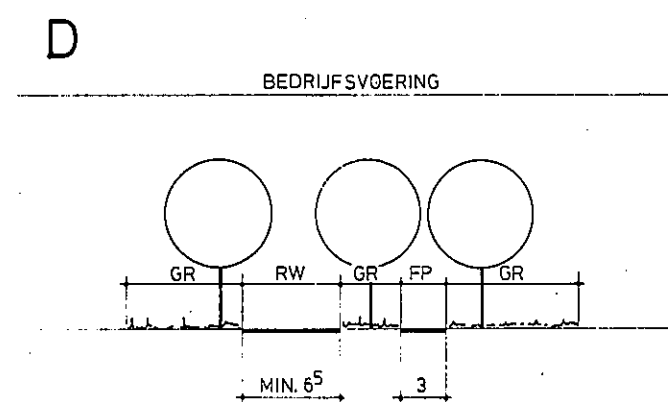
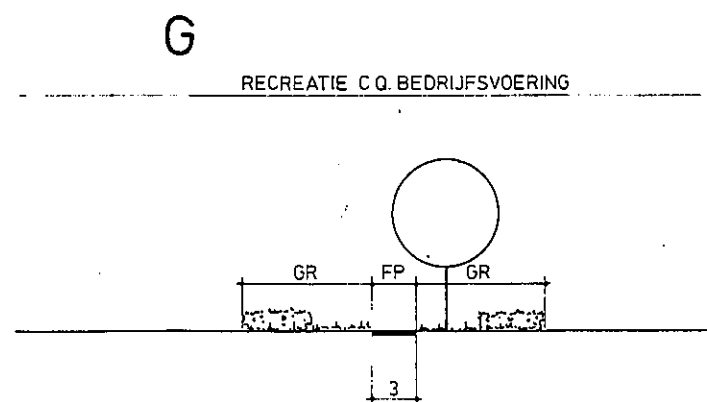


Fig.4

maatraster 150 m.



suggestie inrichting bedrijvengedeelte fig. 5^a



VERKLARING

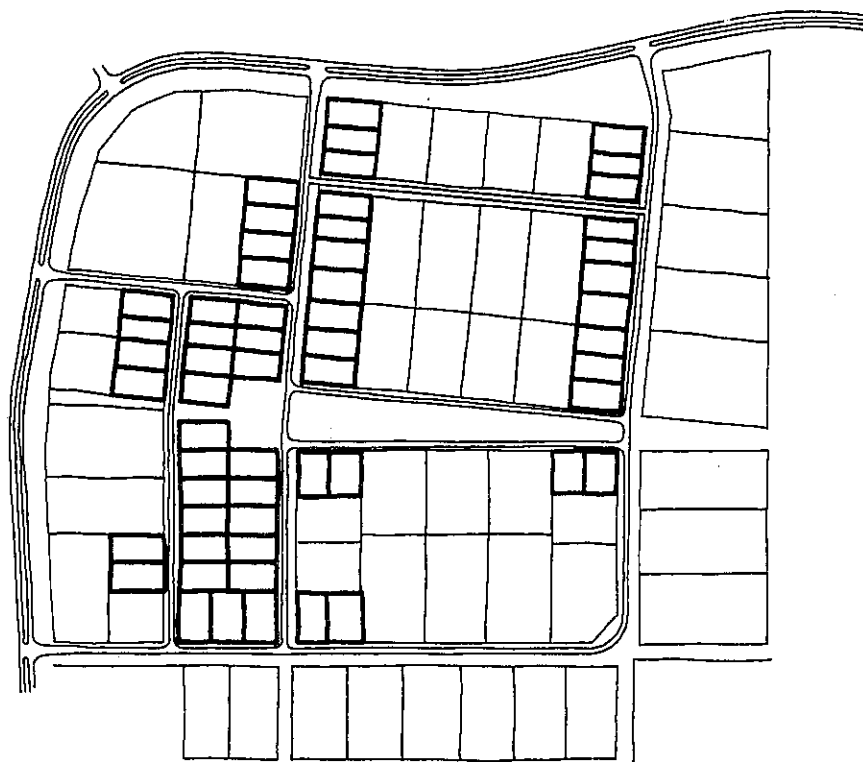
RW RIJWEG
 FP FIETSPAD
 VP VOETPAD
 GR GROEN
 W WATER
 MIN. MINIMAAL
 MAX. MAXIMAAL
 6.5 MAATVOERING IN METERS

dwarsprofielen 1:500 Fig. 5^b

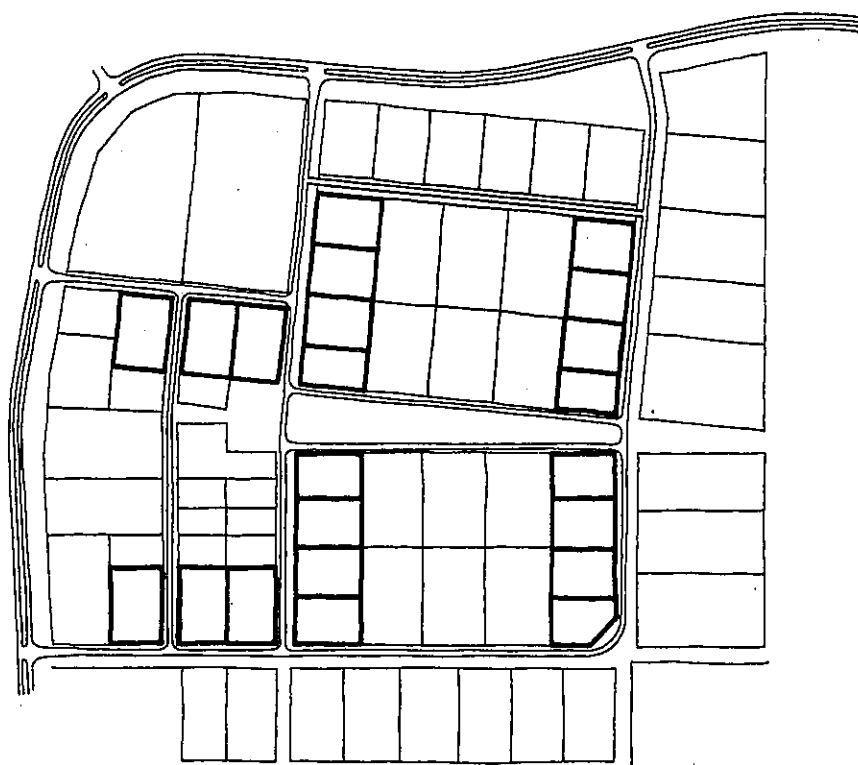
- een viertal hoofdfietspaden, waarvan de in het ontwikkelingsplan aangegeven route langs de oostelijke tocht binnen het terrein is gehaald om een betere verbinding te geven met op De Vaart-IV gelegen bedrijven;
- een groensingel als centraal landschappelijk element van formaat, waarbij de ontwateringssloot is verbreed en waarvan de taluds mede voor recreatief gebruik kunnen worden ingericht en beplant;
- aan de westzijde van de groensingel een gebied dat zou kunnen worden bestemd als "hart" van De Vaart-IV; hier zou een naar de weg (en groensingel) gericht plein kunnen worden gemaakt met aan drie zijden bij voorkeur aaneengesloten bebouwing, waarin zoveel mogelijk kleinschalige activiteiten een plaats krijgen.
Bij het niet ontwikkelen van een dienstencentrum voor geheel De Vaart-Noord bestaat de mogelijkheid om hier enige dienstverlenende activiteiten te ontplooiën, waaronder ook beperkte detailhandel. Vrijstaand op het plein zou een bijzonder gebouw kunnen worden geplaatst (b.v. cafetaria, inlichtingen/zakencentrum);
- de Grote Vaartweg is één van de verbindende elementen in De Vaart-IV en dient zoveel mogelijk een continu en uniform karakter te krijgen. Het profiel voor het gedeelte langs De Vaart-IV is daarom aangepast aan het reeds uitgevoerde zuidelijke gedeelte van deze weg en voorziet, onder andere, in een dubbele rijbaan met brede berm en waarin ruimte aanwezig is voor fietspaden en vier rijen bomen aan beide kanten. Het verdient aanbeveling om de entrees naar De Vaart-IV goed herkenbaar te maken. Op de hoeken van de wegaansluitingen zouden bij voorkeur, enigszins vooruitspringend, markante gebouwen kunnen worden geplaatst (vergelijkbaar met het kantoor van Beiersdorf in De Vaart-II). Langs de Grote Vaartweg zijn uit oogpunt van verkavelingsefficiëntie uitsluitend grote kavels gesitueerd. Mocht frontligging van bedrijven aan de Grote Vaartweg uit oogpunt van representativiteit voorkeur genieten, dan zouden langs de Grote Vaartweg parallelwegen kunnen worden aangelegd om kleinere tussengelegen kavels te kunnen ontsluiten. Deze parallelwegen verlenen echter ontsluiting aan slechts een zijde en zijn daardoor relatief kostbaar, hetgeen echter door hogere grondprijzen mogelijk kan worden gecompenseerd.

4.2.2 Verkavelingsflexibiliteit

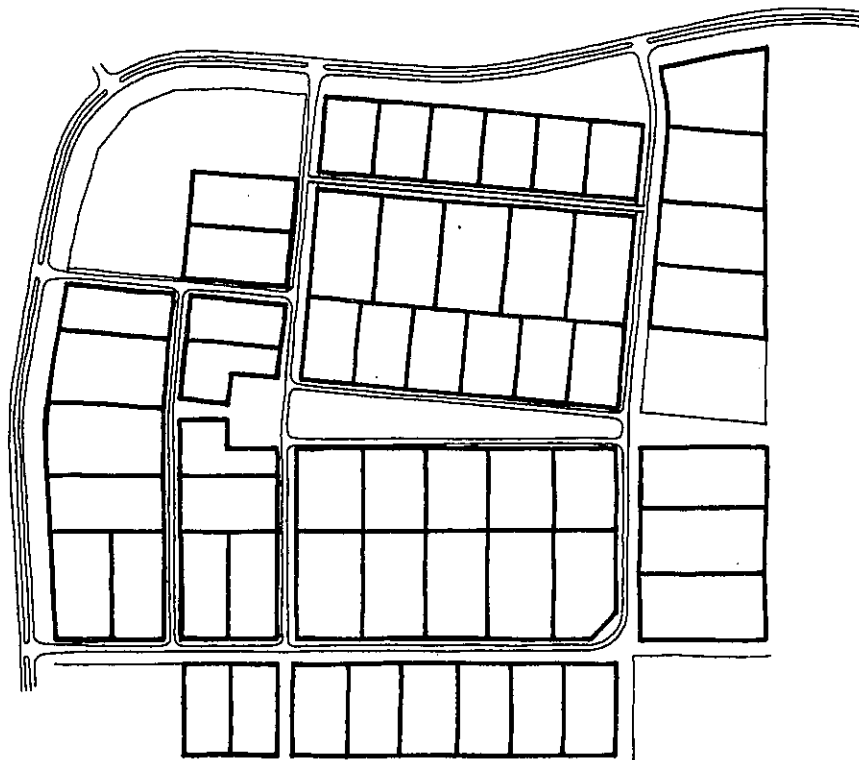
Het Nederlandse bedrijfsleven dat momenteel, zowel conjunctureel als structureel, sterk aan veranderingen onderhevig is, maakt het moeilijk om ramingen te maken van aantal, soort en grootte van bedrijven die zich in de toekomst op De Vaart-IV zullen vestigen. Het is daarom gewenst bij het ontwikkelen van het bedrijvenpark met een zodanige opzet en fasering te werken, dat op elke verandering van behoefte zo flexibel mogelijk kan worden ingespeeld. Om hieraan tegemoet te komen is voor het terrein een minimum hoofdwegenstructuur ontworpen (die eventueel gefaseerd kan worden aangelegd) en die in het bestemmingsplan is vastgelegd. Aan dit wegensstelsel kunnen vervolgens één of



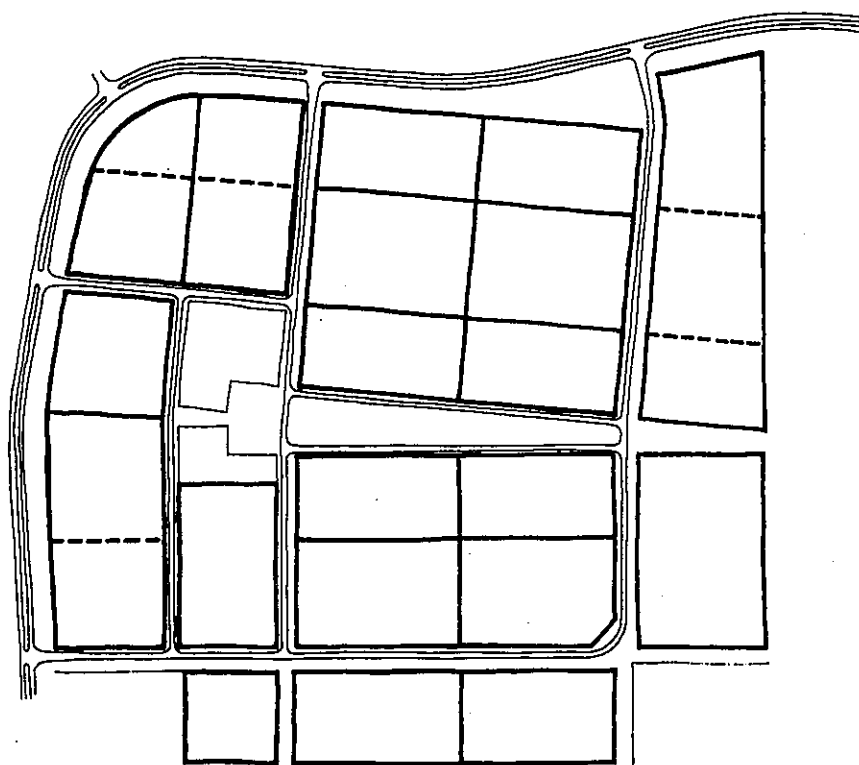
maximum aantal kavels
in de categorie $< 2500 \text{ m}^2$
verkavelingsflexibiliteit 1.



maximum aantal kavels
in de categorie $2500 - 5000 \text{ m}^2$
verkavelingsflexibiliteit 2. **Fig. 6**



maximum aantal kavels
in de categorie 5000 - 15000m²
verkavelingsflexibiliteit 3.



maximum aantal kavels
in de categorie >15000 m²
verkavelingsflexibiliteit 4. Fig.7

meerdere wegen worden toegevoegd om in te kunnen spelen op de eventuele vraag naar grotere aantallen kleinere kavels. De ligging van deze extra wegen is bepaald op basis van optimalisering van kavelgrootte-combinaties. Op figuren 6 en 7 zijn in elke kavelgrootteklasse het maximum aantal kavels aangegeven, waarvoor het plan, met behulp van de extra wegen, ontsluiting biedt. Mocht de gemiddelde kavelgrootte in de toekomst nog kleiner blijken dan verondersteld, dan zullen nog één of meer wegen moeten worden toegevoegd (b.v. parallelwegen langs de Grote Vaartweg). Op figuur 5 is de verkaveling weergegeven die overeenstemt met de kavelgrootteverdeling zoals aangegeven in het programma (zie 3.1).

4.2.3 Ontsluiting

Langzaam verkeer.

In het plangebied lopen vijf belangrijke langzaamverkeersroutes:

- drie parallelle noord-zuid routes vanuit Almere-Buiten, waarvan twee door het bedrijventerrein lopen en één langs de Grote Vaartweg; de eerste twee routes zullen voornamelijk worden gebruikt voor woonwerkverkeer;
- twee parallelle oost-west routes die voor onderlinge verbinding tussen de bedrijventerreinen zorgen en overigens door recreatief verkeer zullen worden gebruikt.

De routes die door het bedrijventerrein lopen hebben behalve als doorgaande route ook een ontsluitingsfunctie voor bestemmingsverkeer. Deze lopen als vrijliggende fietspaden langs de wegen. Op die wegen, waar geen fietsroutes langs lopen, maakt het langzaam verkeer gebruik van de rijbaan. Dit behoeft geen problemen op te leveren gezien de lage autofrequentie; bovendien betreft het hier, in tegenstelling tot woonwijken, bijna uitsluitend volwassen verkeersdeelnemers.

Voetgangersverkeer zal incidenteel in het gebied voorkomen. De voornaamste relaties zullen plaatsvinden tussen de bedrijven en de bushaltes en, indien gerealiseerd, het centrumgebied. In de werkpauses kan men ook voetgangers verwachten. Daarom is in alle wegprofielen ruimte gereserveerd voor de aanleg van voetpaden. De aanleg daarvan kan worden uitgesteld tot de behoefte of wenselijkheid blijkt.

Autoverkeer.

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

- stadsautoweg (SAW 1 of S101);
- kernhoofdweg (de Grote Vaartweg);
- vier hoofdontsluitingswegen;
- enkele kavelwegen voor bedrijfsontsluiting.

Dit hiërarchische systeem komt tot uitdrukking in de profielbreedte en inrichting van deze wegen. De langste en belangrijkste ontsluitingsweg heeft een breedte van 30 m, de overige ontsluitingswegen zijn 25 m en 20 m, overeenkomstig hun lengte en verwachte verkeersintensiteit. Bij de langste wegen geeft het ruimere profiel de mogelijkheid om een wat meer afwisselende beplanting aan te brengen en daardoor te grote uniformiteit te voorkomen. De rijbaan van alle wegen heeft een gelijke

breedte van 6.50 m. Deze breedte is voldoende voor tweerichtingsverkeer zonder dat parkeren wordt aangemoedigd. Voldoende parkeergelegenheid voor werknemers en bezoekers dient door alle bedrijven uitsluitend op eigen erf te worden gerealiseerd.

4.2.4 Openbaar Groen

Het bedrijvenpark wordt omsloten door vier groenzones met verschillende, zowel landschappelijke als recreatieve aspecten:

- aan de westzijde ligt een gebiedje met wilgenopslag, dat in de toekomst mogelijk wat beter wordt ontsloten en een aantrekkelijk uitloopgebied kan vormen voor De Vaart-IV;
- aan de noordzijde ligt de Grote Vaartweg met een zodanig ruim profiel, dat het daarachter gelegen De Vaart-IV-gebied grotendeels schuil gaat achter de ontworpen brede boombeplanting;
- aan de oostzijde wordt het terrein begrensd door de oostelijke tocht, die bereikt kan worden via de groensingel. Langs de oever loopt een onderhoudspad met begeleidend groen ter afscherming van de achterliggende bedrijven. Het gebruik van de oever kan worden geïntensiveerd, b.v. door het inrichten van visplaatsen;
- de zuidzijde wordt begrensd door de centrale groene ruimte, die een recreatieve bestemming krijgt, primair ten behoeve van de stadsbewoners in het algemeen, maar ook dagelijks dienstbaar kan zijn aan de werkers op De Vaart.

Gezien de uitloopmogelijkheden aan alle zijden van De Vaart-IV wordt het niet noodzakelijk geacht om nog speciale recreatieve gebieden binnen het terrein te creëren. Gekozen is voor één centraal gelegen groensingel, primair als verpozingsmogelijkheid voor meer centraal gelokaliseerde werkers in het gebied. Daarnaast wordt openbaar groen aangetroffen, uitsluitend als beplantingsstroken langs wegen en fietspaden. Een beplantingsvoorstel is weergegeven op figuur 5.

4.3 De centrale groene ruimte - uitgangspunten voor het ontwerp

Met de ontwikkeling van De Vaart-IV wordt de inrichting en het gebruik van het westelijke deel van de centrale groene ruimte actueel. Immers, door ontwikkeling van De Vaart-IV wordt het gebied volledig omsloten door bebouwing. Het gebied is primair aangewezen voor de vestiging van recreatieve activiteiten, die vanwege hun aard of omvang minder gewenst zijn in de nabijheid van woongebieden, zoals:

- een rijvaardigheidscentrum met slipbanen;
- motorcrossbanen;
- modelvliegtuigterreinen;
- schietbanen;
- dierenhotels;
- padvindershonken;
- etc.

Gezien de omvang en/of het mogelijk storend karakter van deze activiteiten zal elke vestigingsaanvraag op geschiktheid en milieubelasting worden beoordeeld. Het zal er in belangrijke mate van afhangen aan welke van deze activiteiten de meeste (of het eerste) behoefte bestaat; zo zal

bij iedere beslissing over terreinuitgifte, niet alleen de aanvraag op zichzelf worden beoordeeld, maar ook zal voor het resterende gebied steeds opnieuw moeten worden vastgesteld waarvoor het nog in de toekomst geschikt is.

De onbekendheid, vooral met de grootte van de uit te geven terreinen, is aanleiding geweest om, in plaats van een ruimtelijk indelingsplan, een ruimtelijk "geledingsplan" op te stellen.

Hiertoe is op de eerste plaats gebruik gemaakt van het maatraster van 150 m om het gebied te structureren in maat en richting en daarmee in relatie te brengen met zijn omgeving. Vervolgens heeft een "compartimentering" plaats gevonden door het vaststellen van de tracé's van de hoofdfietsroutes, die het gebied niet alleen als doorgaande routes doorsnijden, maar het gebied ook zelf intern zullen gaan ontsluiten. Voor de ontsluiting van het gebied voor gemotoriseerd verkeer is voor één centraal gelegen weg gekozen, die alleen via de Grote Vaartweg bereikt zal kunnen worden.

Bij verdere uitwerking van het gebied doen zich twee mogelijkheden voor:

- binnen de deelgebieden een aantal terreinen van verschillende vorm en grootte definiëren en de restgebieden op basis van een landschapsplan vroegtijdig inplanten: hiermee wordt spoedig een aantrekkelijk groen karakter verkregen, maar de gebruiksmogelijkheid van de aangewezen terreinen is waarschijnlijk niet in overeenstemming met de toekomstige vraag;
- bestemmingen afwachten en terreinuitgifte afstemmen op de vraag en daarna het landschap "volgend" en stapsgewijs inrichten.

Er is een poging gedaan om een combinatie van de twee mogelijkheden te vinden om daarmee te bereiken dat:

- het gebied zoveel mogelijk landschappelijk als eenheid kan worden ontworpen, uitgevoerd en onderhouden;
- vroegtijdig aanplanting kan worden verricht;
- het gebied maximale gebruiksmogelijkheden blijft behouden voor zoveel mogelijk overeenkomstige of elkaar versterkende activiteiten en bestemmingen.

Op figuur 8 is in schets aangegeven op welke wijze het gebied als geheel zou kunnen worden ingericht en waarbij vooral in de beplantingszones gestreefd is naar het bereiken van een landschappelijke samenhang.

De uit te geven terreinen zijn naar vorm en afmeting slechts indicatief aangegeven, waarbij het omringende gebied zou kunnen worden ingeplant op de volgende wijze:

- permanente beplanting in zones langs de wegen, fietspaden en waterlopen en langs de grenzen van de bedrijvenparken;
- semi-permanente beplanting in en om de aangegeven bestemmingsterreinen, rekening houdend met de mogelijkheid dat deze beplanting geheel of gedeeltelijk kan worden gerooid indien deze niet in overeenstemming is met de latere terreinbestemming. Bijvoorbeeld: voor een modelvliegtuigterrein zal géén opgaande begroeiing gewenst zijn, terwijl voor een padvindershonk vroegtijdige, intensieve aanplant geheel in overeenstemming met de toekomstige bestemming is. Voor een motorcrossbaan zal juist afwisselende begroeiing aantrekkelijk kunnen zijn, waarbij de vroegtijdige aanplant mogelijk slechts incidenteel hoeft te worden verwijderd.

Ten behoeve van de beplanting zijn binnen het maatraster zones bepaald van 30 m breed op hele afstanden (h.o.h. 150 m) of halve afstanden (h.o.h. 75 m) in twee richtingen. Hierdoor kunnen open terreinen ontstaan met opvolgende afmetingen van $n \times 75 - 30$ m, zoals in figuur 9 is aangegeven.

Bij verdere uitwerking en inrichting van het gebied, alsmede bij het lokaliseren van activiteiten dienen nog de volgende uitgangspunten:

- het noordoostelijke deel zou dichter met boomcomplexen beplant kunnen worden aan het zuidwestelijke deel.
In het noordoostelijke gebied kunnen dan de (grotere) terreinextensieve activiteiten een plaats vinden die, in het algemeen, slechts open ruimtes van geringe afmetingen en beperkte bebouwing behoeven;
- het zuidwestelijke deel kan een meer open karakter krijgen en wordt daardoor meer geschikt voor intensiever gebruik op grotere open terreinen met relatief meer intensieve bebouwing en grotere bezoekersaantallen.

4.4 *Bebouwing en bestemming*

In het bestemmingsplan komen vijf bestemmingen voor te weten twee uit te werken bestemmingen en wel voor "Bedrijfsdoeleinden" en "Recreatie" en drie uitgewerkte bestemmingen namelijk "Verkeer", "Groendoeleinden" en "Water".

De uit te werken bestemmingen beslaan het overgrote deel van het plangebied.

Zoals reeds onder 1.2 is gezegd, is door de economische recessie de vraag naar bedrijfskavels afgenomen en daarmee is de ingebruikneming van het plangebied naar een tijdstip verder in de toekomst verschoven. Om die reden is gekozen voor een regeling met uit te werken bestemmingen. De belangrijkste bestemming is "Uit te werken gebied voor bedrijfsdoeleinden". De voorschriften noemen een aantal categorieën van nijverheid en groothandel op waarbij zelfstandige administratieve kantoren en zuivere opslagbedrijven niet passend geacht worden.

Het uitoefenen van detailhandel wordt uitgesloten waarbij, gezien de mogelijkheden elders in Almere, ook geen uitzondering wordt gemaakt voor detailhandel in volumineuze goederen, zoals meubelen, caravans e.d.

De woonbestemming blijft beperkt tot dienstwoningen, maximaal 2 per bedrijf.

Gezien de perifere ligging van De Vaart-IV ten opzichte van woongebieden behoeven op grond van milieuoverwegingen, weinig beperkingen te gelden ten aanzien van de aard van de te vestigen bedrijven. De beperkingen die gelden zijn vastgelegd in een zonering welke nader wordt toegelicht in hoofdstuk 5 Milieuaspecten. Met betrekking tot de situering van gebouwen wordt de voorkeur gegeven aan het bouwen van de meest representatieve gebouwen nabij de openbare weg en daarop gericht.

Bij een latere uitwerking van het bestemmingsplan kan ten aanzien van de bouwbepalingen een aantal overwegingen gebruikt worden.

Uit stedenbouwkundige overwegingen moeten gebouwen op verschillende percelen minimaal 6.00 m uit elkaar liggen. Soms betekent dit, dat bebouwing tot op 3.00 m uit perceelscheidingen mogelijk is. Ook bestaat de mogelijkheid op een nader te bepalen reeks van percelen consequent aan één zijde een strook van 6.00 m vrij van bebouwing te houden, terwijl dan aan de andere kant tot op de perceelgrens gebouwd mag worden.

Er bestaat een vrijstellingsmogelijkheid voor beperking van de afstand.

Met betrekking tot de toegestane hoogte van bebouwing is relatie gezocht met de hoogte van bebouwing toegestaan langs de Grote Vaartweg in reeds ontwikkelde delen van De Vaart en met het landschappelijke karakter van het open middengebied. Aan de zuidoostzijde van het gebied voor bedrijfsdoeleinden is de maximum bouwhoogte daarom gesteld op 8.00 m. Voor het overige bedrijvengebied is een bouwhoogte toegestaan van 24 m. Windturbines kunnen in het bedrijvengebied alleen via een vrijstelling worden opgericht. De hoogte gemeten tot aan de wiekenas mag dan niet meer bedragen dan 35 m.

In artikel 4 van de voorschriften zijn vijf gevallen genoemd waarin burgemeester en wethouders vrijstelling kunnen verlenen van deze voorschriften. Ten eerste voor kleine gebouwen van openbaar nut omdat enerzijds de behoefte daaraan moeilijk van tevoren bepaald kan worden evenmin als de plaats waar ze gebouwd zouden moeten worden en anderzijds omdat deze gebouwtjes in vele gevallen vrij gemakkelijk inpasbaar blijken te zijn in andere bestemmingen.

Ten tweede voor het toelaten van bedrijven in een lagere hindercategorie dan waarin ze volgens de lijst van bedrijfsvestigingen zijn gerangschikt. Hiervoor wordt verwezen naar het gesteld in 5.2.

Ten derde voor het toelaten van windturbines in de bestemming "Uit te werken gebied van bedrijfsdoeleinden". Aanvankelijk was in het plan het oprichten van windturbines zonder meer toegestaan. Om toch enigszins regelend op te kunnen treden is later tot de mogelijkheid van vrijstelling besloten. Zie ook onder 1.5.

Ten vierde voor het toelaten van een grotere bouwhoogte in de bestemming "Uit te werken gebied voor recreatie". Dit is gedaan om het bouwen van een manege mogelijk te maken.

Ten vijfde voor het toelaten van bouwwerken in de bestemming "Water" ten behoeve van aangrenzende bestemmingen. Dit is gekozen omdat de bestemming "Water" vrij ruim is gedimensioneerd. Het toekomstige werkelijke wateroppervlak zal vermoedelijk kleiner zijn dan het bestemmingsoppervlak en er zal dan een droog restoppervlak ontstaan waar eventueel iets gebouwd zal kunnen worden.

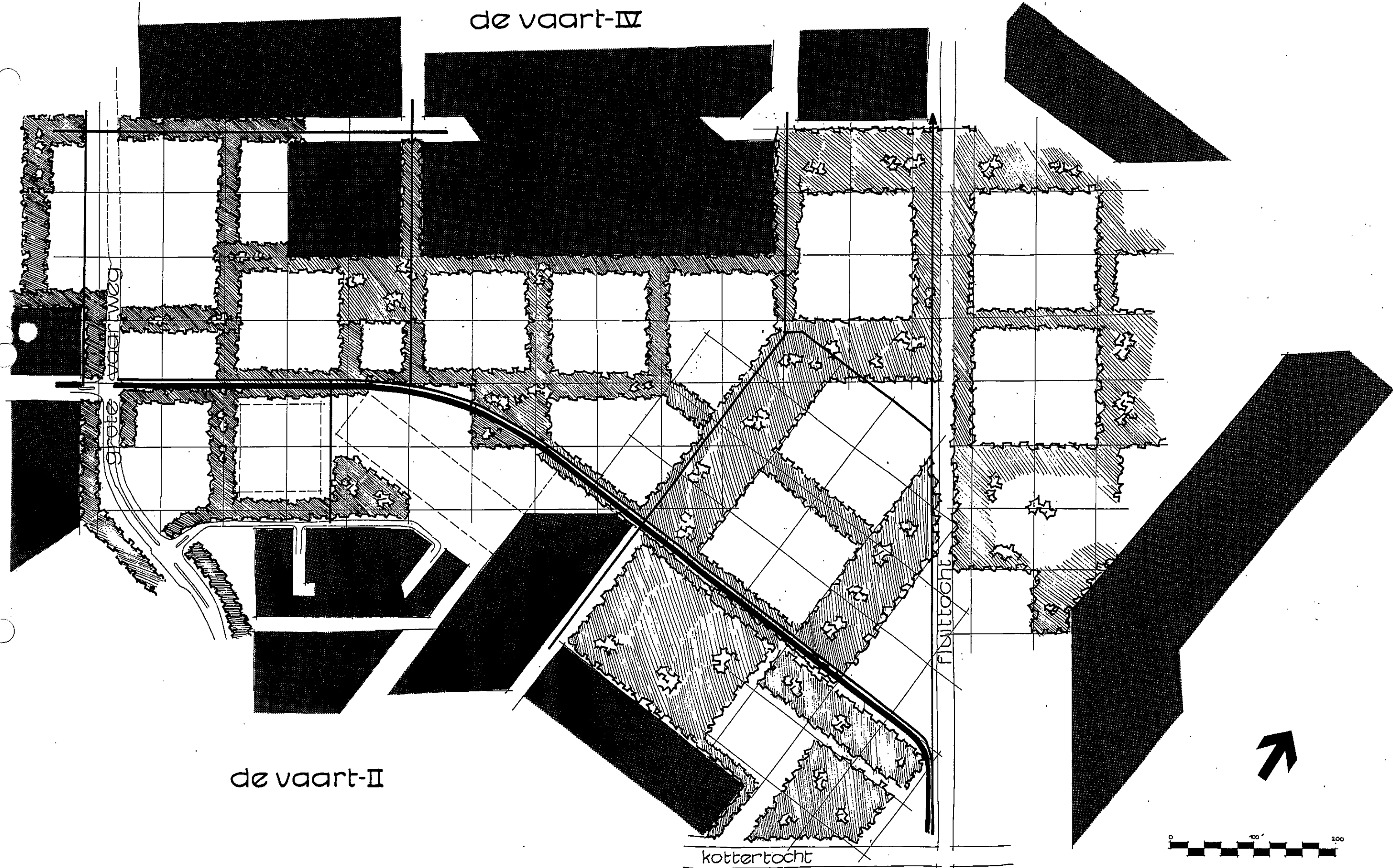
De vrijstellingsbevoegdheid biedt daartoe dan de mogelijkheid.

In artikel 5 van de voorschriften is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor het op de plankaart daarvoor aangewezen gebied.

De bevoegdheid dient om het mogelijk te maken om ter plaatse de voorzieningen te bouwen respectievelijk aan te leggen die onder 4.2.1 op bladzijde 23 zijn omschreven voor de westzijde van de Groensingel. Of hier een plein en dienstverlenende activiteiten zullen komen hangt er dus van af of elders een dienstencentrum voor het gehele bedrijvenpark De Vaart wordt ontwikkeld.

de vaart-IV

de vaart-II



suggestie terreingeleding en
inrichting van het open midden-
gebied (westzijde) **fig.8**

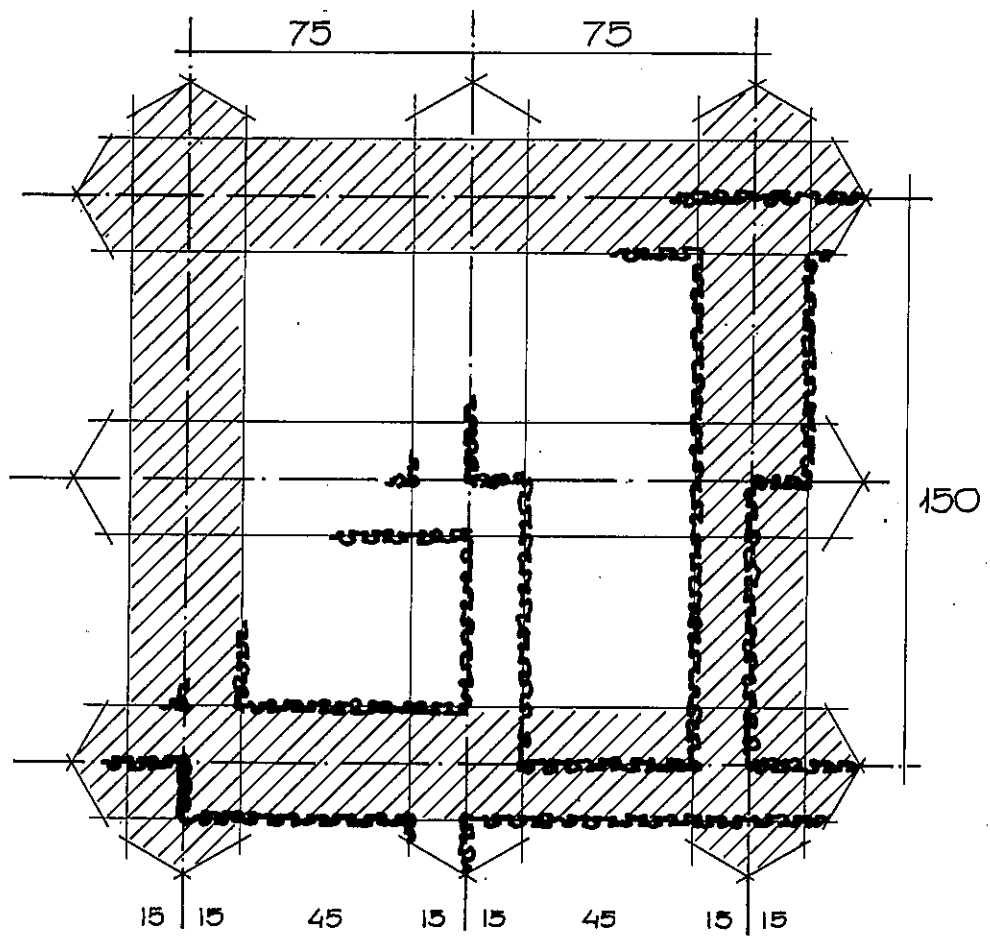


fig.9 beplantingsysteem volgens
maatraster

5

5. MILIEUASPECTEN

5.1 Algemeen

De vestiging van bedrijven met de daarbij behorende inrichtingen op het bedrijventerrein De Vaart-IV 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 terzake kunnen worden vastgelegd in een 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 heeft de mogelijkheid aan te geven dat bepaalde bedrijven in het plangebied niet mogen worden gevestigd. Daarom is het nodig de soorten bedrijven of bedrijfsinstallaties te noemen die ongewenst zijn.

5.2 Regelingen met betrekking tot de Wet inzake de luchtverontreiniging en de Hinderwet

Afhankelijk van de soort van de bedrijven die zich willen vestigen kan het nodig zijn het Inrichtingenbesluit van de Wet inzake de luchtverontreiniging te hanteren. Dit besluit noemt hoofdzakelijk zware industrie, waarvan de meerderheid in aanmerking komt voor vestiging op een bedrijventerrein als De Vaart-IV.

Voor de meeste bedrijven die zich willen vestigen zal het nodig zijn het Hinderbesluit van de Hinderwet te hanteren. Aan de voorschriften is een lijst van bedrijfsvestigingen toegevoegd die gebaseerd is op het Hinderbesluit. De lijst verdeelt de daarin genoemde inrichtingen in vijf categorieën waarbij categorie 1 de minste en categorie 5 de meeste hinder geeft. Uit de voorschriften en de plankaart blijkt verder dat in de bestemming "Uit te werken gebied voor bedrijfsdoeleinden" overal de categorieën 1 tot en met 4 zijn toegestaan en dat in het noordoostelijke deel ook categorie 5 is toegestaan. De afstand van dit deel tot woonbebouwing is meer dan 1.500 m.

Het is mogelijk dat nu in een bepaalde categorie ingedeelde bedrijven daar bijvoorbeeld verbeteringen in de technologie in een lagere categorie kunnen worden gerangschikt. Om te voorkomen dat de voorschriften dan een belemmering vormen is een vrijstellingsbevoegdheid voor burgemeester en wethouders opgenomen waardoor zij bedoelde bedrijven toch kunnen toelaten. Daartoe dienen zij eerst advies in te winnen van de regionale inspecteur van de milieuhygiëne.

5.3 Regelingen met betrekking tot de Wet geluidhinder

De gefaseerde invoering van de Wet geluidhinder in de periode 1980-1984 maakt het gewenst om vooral bij het maken van bestemmingsplannen voor industrieterreinen reeds nu maatregelen te treffen die - vooruitlopend op een definitieve regeling - kansen op geluidsoverlast in geluidsgevoelige gebieden tot een minimum zullen beperken.

Om te voldoen aan artikel 53 van de Wet geluidhinder (waarin is gesteld, dat binnen twee jaar na inwerkingtreding op 1 september 1982 van hoofdstuk V "Zones rond industrieterreinen" voor die terreinen, waar zogenaamde "A-inrichtingen" kunnen worden gevestigd, een geluidzone dient te worden vastgesteld) wordt momenteel in overleg tussen de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders en het openbaar lichaam "Zuidelijke IJsselmeerpolders" een Zoneringsbesluit Industrielawaai voorbereid.

Uit een algemeen onderzoek naar het geluidsniveau van A-inrichtingen blijkt dat over een afstand van 1.500 m het geluidsniveau is afgenomen tot 50 dB(A), het niveau dat bepalend is voor de geluidzonegrens. Aangenomen dat deze zonegrens zal gaan samenvallen met de grenzen van het bedrijvenpark De Vaart als geheel, kan voor De Vaart-IV het gebied worden bepaald waar alle soorten A-inrichtingen kunnen worden gevestigd zonder het aanbrengen van geluid-reducerende voorzieningen. Dit gebied is in figuur 10 als voorkeurlocatie voor A-inrichtingen aangegeven.

Bij het vestigen van A-inrichtingen buiten de voorkeurlocatie zal onderzocht moeten worden in hoeverre de geluidemissie van het betreffende bedrijf dit toelaatbaar maakt en in hoeverre geluidreducerende voorzieningen in het omringende gebied (bijvoorbeeld afschermdende bebouwing of geluidswallen) nodig en mogelijk zijn.

De lijst van categorie A-inrichtingen is opgenomen in bijlage 2.

Tenslotte dient rekening te worden gehouden met het eventueel vestigen van geluidsgevoelige objecten binnen het bedrijvenpark zelf, zoals dienstwoningen.

Enerzijds zal in het uitgiftegebied gestreefd moeten worden naar een zoveel mogelijk scheiden van A-inrichtingen en dienstwoningen, anderzijds zal bij potentiële hinder extra aandacht dienen te worden gegeven aan geluidsbeperkende maatregelen aan de bron en/of aan isolatievoorzieningen aan de betreffende woning(en).

Met betrekking tot verkeerslawaaï zijn op 1 januari 1982 de artikelen van de Wet geluidhinder betreffende zonering langs wegen in werking getreden.

Dit houdt in, dat langs alle wegen geluidszones aanwezig zijn, behalve langs wegen, waarvan de gemeenteraad in een raadsbesluit heeft vastgesteld dat de intensiteiten binnen een periode van 10 jaar niet hoger zullen worden dan 2.450 motorvoertuigen per etmaal.

In het kader van het overall-geluidplan voor wegen/verkeer in Almere, dat thans in voorbereiding is, zal de verwachte verkeersintensiteit van de Grote Vaartweg formeel vastgelegd worden. Bij de situering van eventuele dienstwoningen langs deze weg zou echter op een groeiende verkeersintensiteit kunnen worden geanticipeerd.

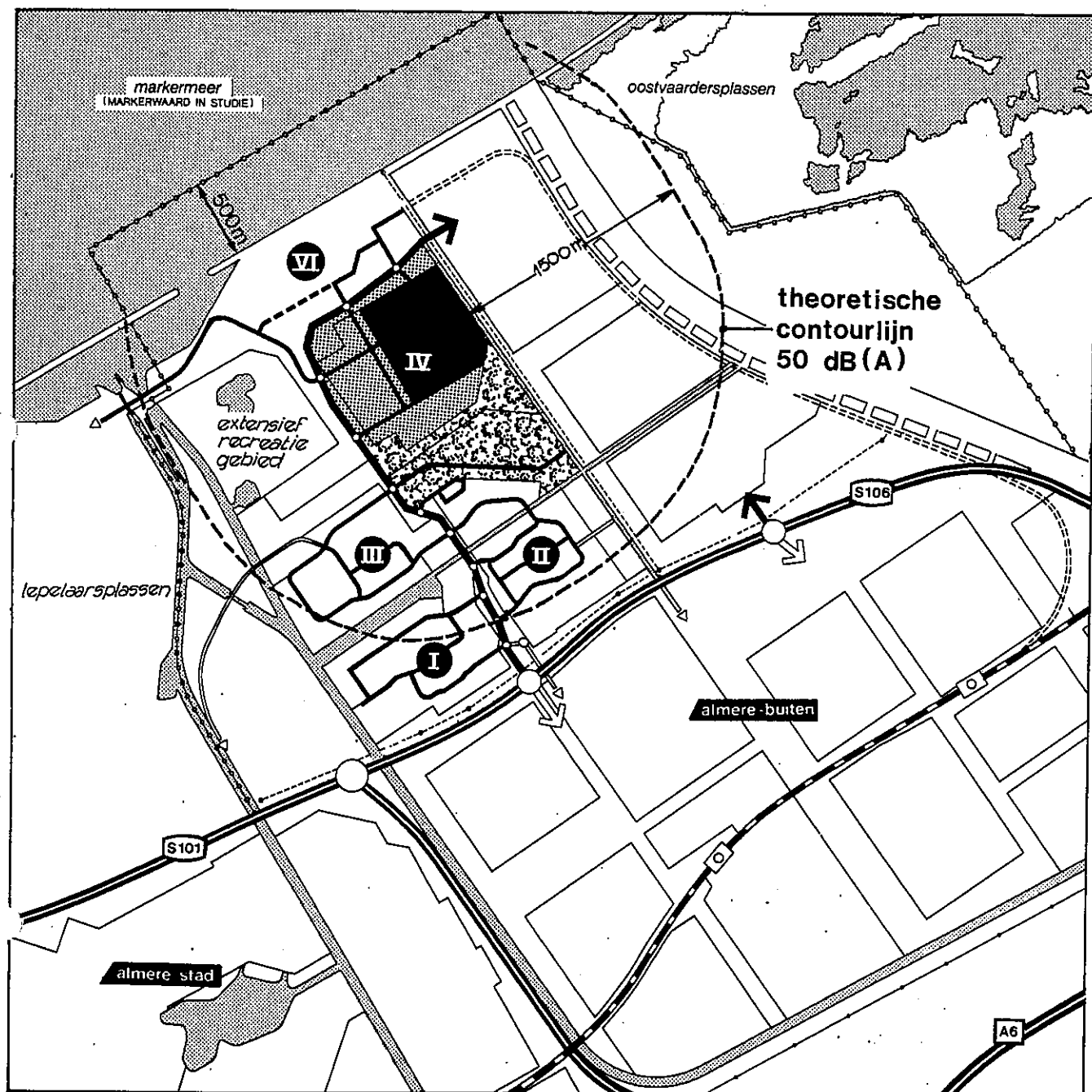
De gevolgen voor dit plan van de toepassing van de Wet geluidhinder betreffende het wegenverkeerslawaaï wordt te zijner tijd in een afzonderlijke aanvulling gegeven.

Met betrekking tot de eventuele vestiging van een modelvliegterrein en een motorcrossbaan wordt het volgende opgemerkt.

Op grond van de Wet geluidhinder, ex artikel 11 sub b, dient de gemeenteraad bij verordening regels te stellen ter voorkoming of beperking van geluidshinder van onder meer (zie ook het Besluit van 20 november 1981, houdende uitvoering van artikel 11, onder b, artikel 1 onder g)

"terreinen en oppervlakten die zijn bestemd of worden gebruikt voor het bezigen van gemotoriseerde modelvliegtuigen, -vaartuigen of -voertuigen". Een motorcrossterrein valt onder de A-inrichtingen indien het bestemd of ingericht is voor het in wedstrijdverband, ter voorbereiding van wedstrijden of voor recreatieve doeleinden rijden met bromfietsen, motorvoertuigen of andere gemotoriseerde voertuigen, en die als zodanig vijf uren per week of meer in gebruik zijn.

figuur 10
geluidszonering de vaart-IV (voorlopig en indicatief)



-  voorkeurlocatie A-inrichtingen
-  grens plangebied de vaart
-  water
-  bedrijvenpark de vaart-IV



0 1 2 km

6

RESULTATEN VAN HET AMBTELIJK OVERLEG

RESULTATEN VAN HET AMBTELIJK OVERLEG

Op 29 maart 1982 is het ontwerpplan in het kader van het ambtelijk overleg gezonden aan:

1. Het Openbaar Lichaam "Zuidelijke IJsselmeerpolders" te Almere.
2. De Directie Financiën Binnenlands Bestuur van het Ministerie van Binnenlandse Zaken te Den Haag.
3. De Hoofdingenieur-Directeur van de Rijkswaterstaat in de Directie Zuiderzeewerken te Lelystad.
4. De Rijksverkeersinspectie district Overijssel te Zwolle.
5. De Directeur-Generaal van de Energievoorziening te Den Haag.
6. De Rijksconsulent voor Handel, Ambacht en Diensten voor Amsterdam en omstreken te Amsterdam.
7. De Inspecteur van de Volksgezondheid voor de Hygiëne van het Milieu voor de provincie Overijssel, de ZIJP, Lelystad en Dronten te Zwolle.
8. De NV Nederlandse Spoorwegen te Utrecht.
9. De PTT Telefoondistrict Utrecht.
10. De NV Verenigde Autobus Diensten te Apeldoorn.
11. Het Staatsbosbeheer te Lelystad.
12. De NV Samenwerkende Elektriciteits Produktiebedrijven te Arnhem.
13. De NV Gamog te Almere.
14. De NV PGEM te Harderwijk.
15. De Eerstaanwezend Ingenieur der Genie te Apeldoorn.
16. De Vereniging Bedrijfskring Almere te Almere.
17. De Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Noordelijk Overijssel te Zwolle.
18. De NV MESA te Arnhem.
19. De Hoofdingenieur-Directeur van de Landinrichting, Grond- en Bosbeheer te Zwolle.
20. De NV Nederlandse Gasunie te Deventer.

Van de onder 2, 8, 13 en 16 genoemde instanties is geen reactie ontvangen. De onder 4, 5, 6, 9, 10, 12, 15, 17 en 20 vermelde instanties hebben meegedeeld, dat het ontwerpplan van die zijde geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.

Van de onder 1, 3, 7, 11, 14, 18 en 19 genoemde instanties zijn opmerkingen ingekomen. Hierna volgt de essentie van deze opmerkingen met de wijze waarop een en ander in dit plan is verwerkt. De reacties van de RIJP zijn cursief gedrukt.

1. Het openbaar lichaam "Zuidelijke IJsselmeerpolders" bericht bij brief d.d. 27 juli 1982, kenmerk 35581-SVG, het volgende:

1. Het is noodzakelijk dat het plan qua juridische vormgeving voldoet aan de eisen ingevolge de Wet en het Besluit op de Ruimtelijke Ordening. Dit in verband met de gemeentewording van Almere op 1 januari 1984.

Het plan is hiertoe gewijzigd in de zin dat het grotendeels als een uit te werken globaal plan zoals bedoeld in artikel 11 van de Wet R.O. is opgesteld. De belangrijkste wijziging is die van de bestemming "Bedrijfsdoeleinden" in de bestemming "Uit te werken gebied voor bedrijfsdoeleinden" en "Recreatie" in de bestemming "Uit te werken gebied voor recreatie".

2. In de toelichting ontbreekt informatie over de ontwikkeling van het bedrijvenpark De Vaart als geheel.

Hoofdstuk 1 geeft bijzonderheden over De Vaart die zijn ontleend aan het "Ontwerp-Structuurplan Almere".

Daarnaast bestaat het "Ontwikkelingsplan Bedrijvenpark De Vaart". Dit betreft een studierapport, dat door de RIJP in het najaar van 1982 als een Flevobericht is uitgebracht. Dit rapport geeft nadere informatie over het ontwikkelingsbeleid voor het bedrijvenpark De Vaart en het geeft ook ondersteunende informatie over de plannen ex artikel 11.

3. De economische uitvoerbaarheid van het plan dient nader te worden toegelicht.

Gelet op het globale karakter van het plan kan slechts een globale indicatie worden gegeven van het grondgebruik. Er is daarnaast gestreefd naar een beperking van het openbare gebied (wegen, groen, e.d.) en een zo groot mogelijk oppervlak uit te geven terreinen.

Met deze gegevens is het mogelijk de kosten en opbrengsten van het plan globaal te beoordelen.

4. Met de gekozen flexibiliteit in verkaveling, de beperkte omvang van groenvoorzieningen op het bedrijvengedeelte, alsmede het op bladzijde 28 voorgestelde compromis ten aanzien van de invulling van de centrale groene ruimte wordt ingestemd.

Hiervan is kennis genomen.

5. De plaatsing van windturbines wordt via een vrijstellingsbevoegdheid in de voorschriften wenselijk geacht. De energetische aspecten van het plan zouden nader dienen te worden toegelicht.

De vrijstellingsbevoegdheid is opgenomen en van een toelichting voorzien.

In het plan komen verder geen specifieke energetische aspecten voor.

6. Er is in de toelichting onvoldoende aandacht besteed aan het plangebied in relatie tot de omgeving, zoals de ligging in de nabijheid van de Oostvaardersplassen, het Oostvaardersdiep en het Noorderplassen-gebied.

Deze aspecten worden in het reeds eerder genoemde "Ontwikkelingsplan Bedrijvenpark De Vaart" nader belicht.

- 7.a De toegestane afstand tussen bedrijfsgebouwen (12 meter of minder) verdient nadere overweging o.a. in verband met brandveiligheid.

Bij de aanpassing van het plan zoals deze conform opmerking 1 is uitgevoerd zijn in de bestemming "Uit te werken gebied voor bedrijfsdoeleinden" niet langer bepalingen opgenomen m.b.t. de afstand tussen gebouwen.

Een nadere regeling zal bij de uitwerking van de bestemming weer kunnen worden opgenomen.

- 7.b De bouwhoogteregeling zou i.v.m. optimale bouw mogelijkheden kunnen worden verruimd.

De bouwhoogteregeling is gewijzigd. Aansluitend aan het recreatiegebied geldt een bouwhoogte van 8,00 m, in het overige gebied 24 m (maximaal).

8. Voor de centrale groene ruimte wordt een bestemming "Uit te werken gebied voor groendoeleinden" geadviseerd. Hierin kunnen de belangrijkste structurele elementen en het reeds aanwezige rijvaardigheidscentrum worden vastgelegd, terwijl voor de toekomstige activiteiten de bestemming, na toetsing aan planologische en milieuhygiënische eisen en wenselijkheden, nader kan worden uitgewerkt.

Deze suggestie is overgenomen in die zin dat de bestemming "Recreatie" is gewijzigd in de bestemming "Uit te werken gebied voor recreatie". Binnen deze bestemming kunnen elementen zoals een rijvaardigheidscentrum worden opgenomen.

- 9.a De informatie m.b.t. de Wet geluidhinder en de voorgestelde regelingen terzake van deze wet m.b.t. industrielawaai, zijn in verband met nader overleg tussen de RIJP en het Openbaar Lichaam ZIJP, slechts voor kennisgeving aangenomen.

Hiervan is kennis genomen.

- 9.b In het "overall-geluidsplan" (wegen) dat in voorbereiding is, zal ook de Grote Vaartweg betrokken moeten worden. Hiervan dient in de toelichting melding gemaakt te worden.

Dit is gebeurd.

10. De in de voorschriften opgenomen vrijstellings- en wijzigingsbevoegdheden dienen nader te worden toegelicht.

Dit is gebeurd.

2. De Hoofdingenieur Directeur van Rijkswaterstaat in de Directie Zuiderzeewerken bericht bij brief d.d. 29 maart 1982, kenmerk RFO 5528, het volgende:

- 1.a Ten behoeve van de waterhuishouding is het noodzakelijk om de Fluittocht een bestemming "Water" te geven, waarin uitsluitend bouwwerken ten dienste van de bestemming zijn toegestaan.

- 1.b Ten behoeve van onderhoudswerkzaamheden dient ter weerszijden van de Fluittocht een obstakelvrije zone in het plan te worden opgenomen, met een breedte van vijf meter, gemeten vanaf de insteek van de tocht.

Naar aanleiding van mondeling overleg tussen medewerkers van de Directie Zuiderzeewerken en de RIJP is voor vaarten en tochten de bestemming "Water" gekozen.

De breedte van deze bestemming is in onderling overleg bepaald en waarborgt voor de beheerder voldoende ruimte voor onderhoudspaden.

Wel is in het bestemmingsartikel "Water" een vrijstellingsbepaling opgenomen teneinde het bouwen van bouwwerken t.b.v. de aangrenzende bestemming op groden met de bestemming "Water" binnen een zone van 5.00 m uit de bestemmingsgrens slechts mogelijk te maken met vrijstelling van burgemeester en wethouders.

Daarbij is een advies van de beheerder noodzakelijk.

3. De Inspecteur van de Volksgezondheid te Zwolle bericht bij brief d.d. 22 juni 1982, kenmerk 549/MT/CG, het volgende:

1. Door de aanwezigheid van het potentiële stiltegebied Oostvaardersplassen is het aan te bevelen om aan de rand van dit natuurgebied te streven naar een geluidsbelasting van maximaal 40 dB(A) etmaalwaarde.

Een geluidszonering voor het gehele bedrijvenpark De Vaart in het kader van de Wet geluidhinder is nog onderwerp van studie en discussie. De in de toelichting (hoofdstuk 5.3) opgenomen zonering is slechts als voorlopig en indicatief aan te merken. De definitieve zonering zal met de op dat tijdstip geldende status van de genoemde natuurgebieden rekening houden.

2. Op een industrieterrein waar A-inrichtingen zijn toegestaan is het niet gewenst om dienstwoningen toe te staan, tenzij dit om zeer dringende redenen gewenst is.

Het plan wil rekening houden met de eventuele noodzaak van te vestigen bedrijven om dienstwoningen te bouwen. Om de te vestigen A-inrichtingen niet aan te grote geluidbeperkende maatregelen bloot te stellen is het gewenst dat alle toekomstig te bouwen dienstwoningen worden uitgerust met geluidwerende voorzieningen. Voor het overige merken wij op, dat de toekomstige bewoners van deze dienstwoningen bekend kunnen zijn met de aanwezigheid, c.q. de toelaatbaarheid van A-inrichtingen.

4. Het Staatsbosbeheer te Lelystad bericht bij brief d.d. 28 april 1982, kenmerk 33226/v.d.H het volgende:

1. Om het plan goed te kunnen beoordelen dient er een totaal plan van het bedrijventerrein "De Vaart" aanwezig te zijn in de vorm van een structuurplan.

Inmiddels is het Flevobericht "Ontwikkelingsplan Bedrijvenpark De Vaart" gereedgekomen. (zie ook 1.2 van dit hoofdstuk).

2. In figuur 1, 2, 3 en 10 is de verbindingsweg naar de Markerwaard binnen het gebied van de Oostvaardersplassen gelegen, terwijl de Oostvaardersplassen als "Natuurgebied" zijn aangegeven.

De betreffende figuren zijn slechts bedoeld om het betreffende plangebied in relatie met de wijdere omgeving toe te lichten. In zoverre op deze afbeeldingen de ligging van bepaalde elementen afwijkt van terzake gemaakte afspraken, is deze aangepast.

Met betrekking tot delen van De Vaart die grenzen aan de Oostvaardersplassen wordt verwezen naar het ontwerpplan ex artikel 11 van De Vaart-Noord (gedeeltelijk) en Oost.

3. Het gebied dat in het plan de bestemming "Recreatie" heeft gekregen, kan niet gerekend worden deel te vormen van de 9000 ha "Bos"-bestemming die in de discussie over de verdeling van de gronden in het kader van het Convenant over de spoorlijn is overeengekomen.

Hoewel het Convenant niet als toetsingskader voor bestemmingsplannen gebruikt kan worden, kan ter informatie opgemerkt worden, dat het onderhavige plan via de bestemming "Uit te werken gebied voor recreatie (U-R)" circa 34 ha bijdraagt aan de hoofdbestemming bos- en verblijfsrecreatie uit het Convenant.

4. Ten aanzien van de opzet van het plan, wordt verwezen naar de opmerkingen van de waarnemend Natuurbeschermingsconsulent in zijn bezwaarschrift n.a.v. het ontwerpplan De Vaart-II van 14 oktober 1981, nr. 31973/AW.

Binnen de grenzen van het plangebied zijn twee hoofdbestemmingen te onderscheiden.

Op het voor bedrijvigheid bestemde gebied is gestreefd naar een maximaal aandeel van uitgeefbaar terrein. Het zuidelijke deel van het gebied is bestemd voor recreatieve doeleinden. Dit gebied maakt tevens deel uit van de grootschalige groene stadsrandgebieden. In dit deel van de groene stadsrand is plaats voor recreatieve activiteiten die wegens eventueel mogelijke milieueffecten niet in aan woonbuurten grenzende groenzones passen.

5. De Provinciale Gelderse Electriciteitsmaatschappij (PGEM) bericht bij brief d.d. 18 mei 1982, kenmerk Jur/JB/Dlu het volgende:

1. In de lijst van categorie A-inrichtingen worden "transformatorstations" genoemd, terwijl hier "onderstations" moeten zijn bedoeld.

De lijst is letterlijk ontleend aan het Besluit van 15 oktober 1981 waarin de A-inrichtingen zijn opgenomen, zoals bedoeld in artikel 16 van de Wet geluidhinder. Hierin wordt onder III.b gesproken van transformatorstations. Aangenomen wordt dat daarmee wel de voorzieningen worden bedoeld die door de PGEM onderstations worden genoemd.

2. Op de gronden bestemd voor "bedrijfsvoering" zijn ondermeer openbare nutsbedrijven toegelaten. Worden hier ook transformatorruimten toe gerekend?

Transformatorruimten (huisjes) worden gerekend tot gebouwen van openbaar nut. Voor deze gebouwen is nu een algemene vrijstellingsbevoegdheid opgenomen als het om gebouwen van geringe afmetingen gaat (artikel 4).

3. In artikel 8 "Recreatie" wordt geen mogelijkheid gegeven om transformatorruimten op te richten, terwijl deze voorzieningen wel noodzakelijk zijn.

Zie antwoord onder 2 hierboven.

6. De Maatschappij tot Exploitatie van Stadsverwarming Almere (MESA) te Arnhem, bericht bij brief d.d. 14 mei 1982, kenmerk Jur/JB/Dlu het volgende:

Aangezien nog niet is besloten of en hoe warmtelevering in het onderhavige gebied zal plaatsvinden, kan het plan nog niet in detail worden bekeken.

Nu het plan is gewijzigd in een uit te werken plan zijn de mogelijkheden verder verruimd om in de toekomst de eventueel nodige voorzieningen voor de aanleg van stadsverwarming te realiseren. Tezijnertijd zal met deze voorzieningen bij de uitwerking van het plan rekening worden gehouden. De wegprofielen zoals die in de toelichting zijn opgenomen bieden voldoende ruimte om stadsverwarming technisch mogelijk te maken.

7. De Hoofdingenieur-Directeur voor Landinrichting, Grond- en Bosbeheer te Zwolle, bericht bij brief d.d. 29 maart 1982, kenmerk 2749, het volgende:

- 1.a In het overleg over de uitwerking van het Convenant inzake de oppervlakteverdeling van Zuidelijk Flevoland is door de RIJP de kaart "Hoofdbestemmingen Zuidelijk Flevoland" voorgelegd. Deze kaart geeft voor het onderhavige plangebied twee hoofdbestemmingen aan: "Bebouwd gebied" en "Bos". Het "Bebouwd gebied" is in dit plan uitgewerkt tot terreinen bestemd voor "Bedrijfsvoering". Deze uitwerking geeft mij geen aanleiding tot opmerkingen, met dien verstande dat ik constateer dat windmolens met een maximale hoogte van 40 meter op bedrijfsterreinen zijn toegestaan.

De regeling met betrekking tot windmolens is gewijzigd; windturbines mogen slechts worden toegelaten op bedrijventerreinen indien de hoogte, gemeten tot aan de (wieken)as niet méér bedraagt dan 35 m en uitsluitend indien de aanvaardbaarheid van de situering en de hoogte d.m.v. een procedure van vrijstelling wordt beoordeeld.

Van de overige opmerkingen is kennis genomen.

- 1.b Met betrekking tot de in opmerking 1.a genoemde hoofdbestemming "Bos", wordt geconstateerd dat het niet voor bedrijfsvoering aangegeven middengebiet nu voor "Recreatie" is bestemd, en waar actieve recreatievoorzieningen, alsmede inrichtingen voor dieren en storende activiteiten zoals slipscholen, motorcrossbanen, etc. kunnen worden gerealiseerd. Als de eerder genoemde Convenantkaart een bindend karakter krijgt wordt geadviseerd deze bestemming "Recreatie" te wijzigen in bestemming "Bos".

Voor het antwoord op deze opmerking wordt verwezen naar de beantwoording van opmerking 3 van Staatsbosbeheer te Lelystad (zie onder 4.3 van dit hoofdstuk).

2. Voor de toetsing van het ontwerpplan is een structuurplan van het gehele gebied De Vaart gewenst.

In het najaar van 1982 is het "Ontwikkelingsplan Bedrijvenpark De Vaart" als een Flevobericht uitgebracht (zie ook 1.2 van dit hoofdstuk).