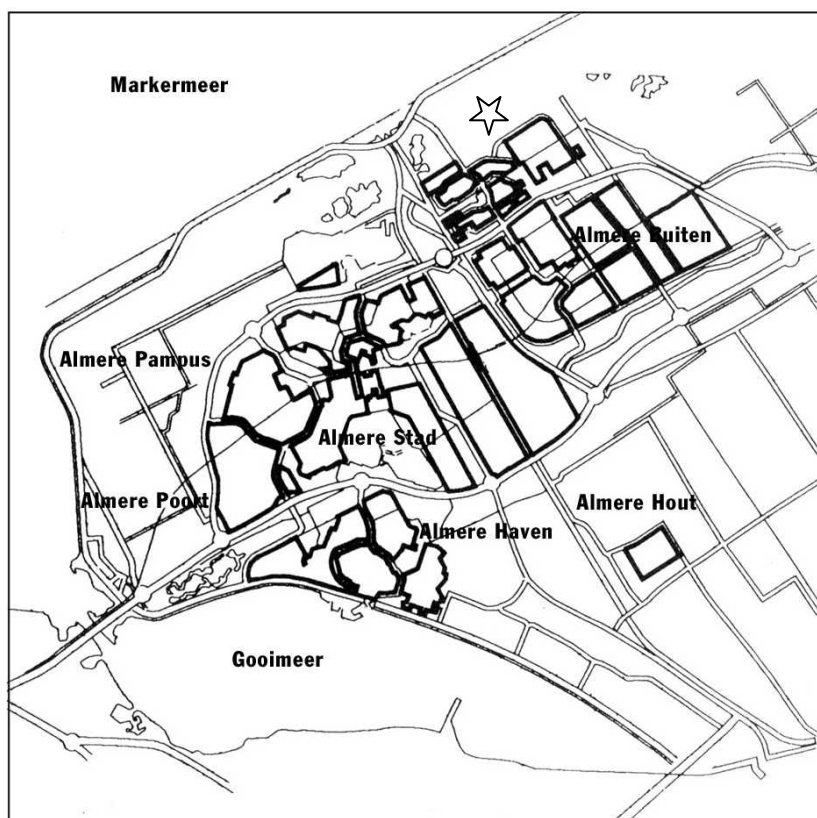


bestemmingsplan *“De Vaart IV/VI”*

september 2003



Dienst Stedelijke Ontwikkeling

Bestemmingsplan De Vaart IV/VI

documentnr. 53874

september 2003

Opdrachtgever

Gemeente Almere
Stadhuisplein 1
1315 HR ALMERE

datum vrijgave

beschrijving revisie

goedkeuring

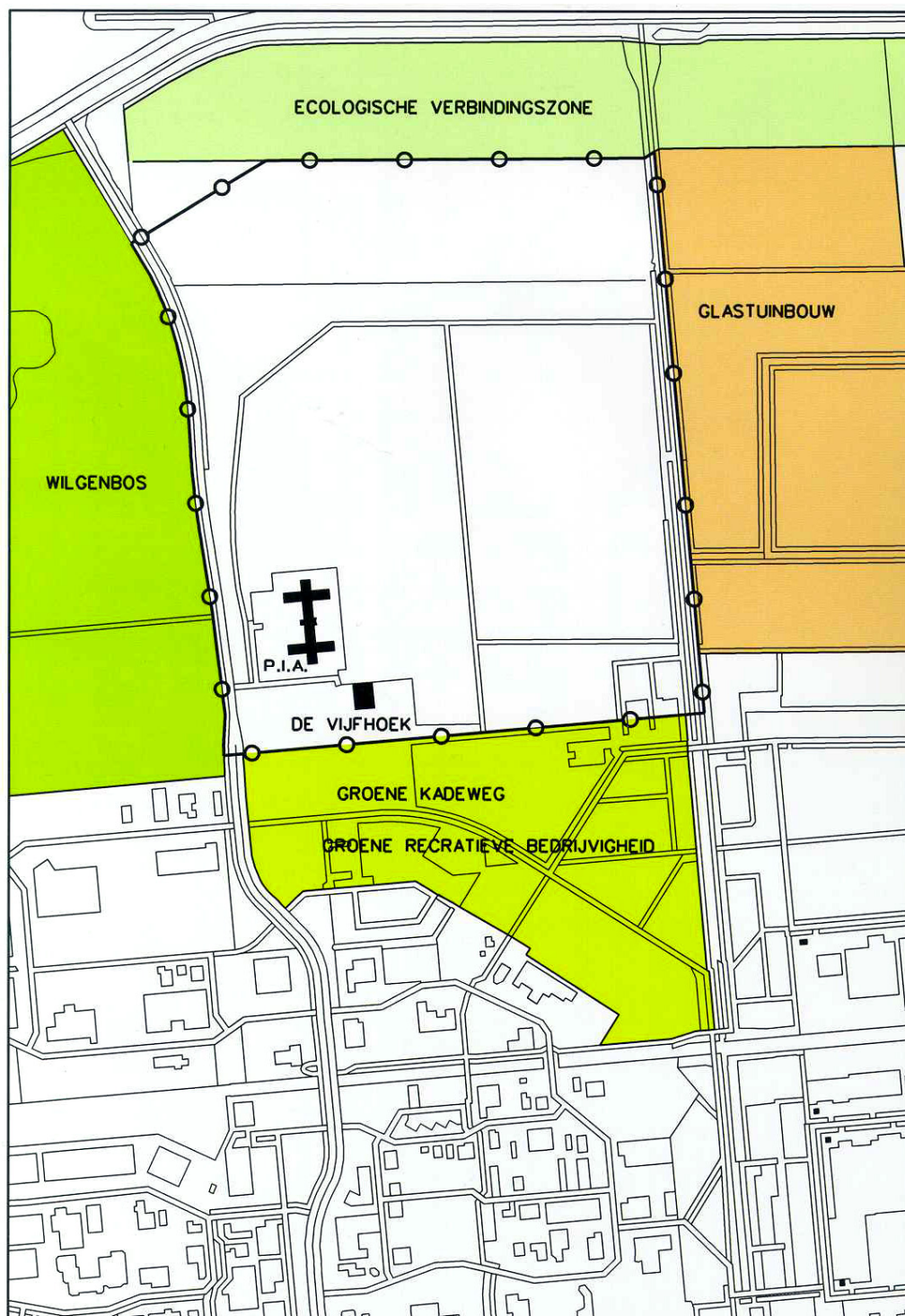
vrijgave

Vastgesteld bestemmingsplan De Vaart IV/VI

A. van 't Riet

R. Dijkman

	Inhoud	Blz.
1	Inleiding	3
1.1	Algemeen	3
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	3
1.3	Geschiedenis en huidig gebruik	4
1.4	Milieueffectrapport	4
1.5	Planvorm	5
1.6	Vigerende bestemmingsplannen	5
2	Beleidskader	7
2.1	Rijksbeleid	7
2.2	Provinciaal beleid	11
2.3	Gemeentelijk beleid	13
3	Uitgangspunten De Vaart IV/VI	19
3.1	Algemeen	19
3.2	Nadere uitwerking ontwikkelingsvisie De Vaart IV/VI	19
3.3	OPAL	20
3.4	Integrale Milieuzonering De Vaart IV/VI	21
3.5	Notitie variantenonderzoek De Vaart IV/VI/ Groene Kadeweg	21
3.6	Waterplan	21
3.7	Energievisie	22
3.8	Uitgiftestrategie	22
3.9	Parkmanagement	23
4	Planbeschrijving	25
4.1	Waarborging van het duurzaamheidsconcept	25
4.2	Het Milieueffectrapport	25
4.3	Inrichtingsplan	31
4.4	Duurzaamheidstoepassingen	33
5	Milieuaspecten	35
5.1	Milieuzonering	35
5.2	Geluid	37
5.3	Vogelrichtlijn	38
5.4	Archeologie	39
5.5	Bodemkwaliteit	41
5.6	Luchtkwaliteit	41
5.7	Water	42
6	Juridische planbeschrijving	45
6.1	Bedrijven	45
6.2	Servicepunt	45
6.3	Bijzondere doeleinden	46
6.4	Openbaar gebied	46
6.5	Archeologische waarden	46
7	Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid	47
7.1	Economische uitvoerbaarheid	47
7.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	47
7.3	Inspraakreacties	47
7.4	Raadsbesluit	49
8	Milieueffectrapportage	53
9	Overleg ex artikel 10 BRO	57
Bijlage 1	Toelichting Staat van Bedrijfsactiviteiten	



kaart 1: plangebied en directe omgeving

1 Inleiding

1.1 Algemeen

De voorspoedige uitgifte van gronden op het bedrijventerrein De Vaart I, II en III maakt de ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein noodzakelijk.

Voorliggend bestemmingsplan voorziet dan ook in een planologische regeling om een uitbreiding van De Vaart in noordelijke richting mogelijk te maken. Het nieuwe terrein De Vaart IV/VI vormt met ca. 128 bruto ha. een substantiële uitbreiding van het bestaande, ongeveer 250 ha. grote bedrijventerrein De Vaart.

De Vaart IV/VI is onderdeel van het project **Oostvaardersplassen-Almere (OPAL)** dat opgenomen is in het Uitvoeringsprogramma Gebiedsgericht Milieubeleid 1996-1999 van de provincie Flevoland. Voor het OPAL-gebied wordt een integrale gebiedsgerichte ontwikkeling voorgestaan teneinde bestaande en geplande functies duurzaam en evenwichtig in te passen. Naast het beoogde (industriële) terreinprofiel vormt dit een belangrijke randvoorwaarde voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein.

In dit hoofdstuk wordt kort ingegaan op zowel het plangebied van De Vaart IV en VI als op het omliggende gebied. Tevens wordt ingegaan op de motieven die ten grondslag hebben gelegen aan het opstellen van het onderhavige bestemmingsplan. Tenslotte wordt een overzicht gegeven van de vigerende bestemmingsplannen die met dit bestemmingsplan worden vervangen.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het bedrijventerrein De Vaart ligt in het noorden van Almere, direct ten noorden van de kern Almere-Buiten, tussen de Buitenring en de Oostvaardersdijk.

Het plangebied De Vaart IV/VI wordt met de klok mee begrensd door een ecologische verbindingszone "De Vaart" in het noorden, het glastuinbouwgebied Buitenvaart in het oosten, in het zuiden door de groenzone boven de Groene Kadeweg (het 'groene hart' geheten) aansluitend aan het bestaande industrieterrein De Vaart, en aan de westkant door het Wilgenbos, een kerngebied in de nationale ecologische hoofdstructuur (zie kaart 1).

Zoals hierboven blijkt, wordt de directe omgeving van De Vaart IV/VI gekenmerkt door een diversiteit aan functies. Het 'groene hart' is onderdeel van een groen raamwerk dat als een 'kruis' het gebied De Vaart doorsnijdt. Hij fungeert als een groene scheidingszone en maakt dat De Vaart IV en De Vaart II niet aaneengroeien en het karakter als bedrijvenpark behouden. In deze groene zone is, zoals aangegeven in het vigerende bestemmingsplan De Vaart IV, ruimte voor grondgebonden recreatief medegebruik.

De ecologische verbindingszone "De Vaart" verbindt de natuurgebieden de Lepelaarsplassen met de Oostvaardersplassen via het Wilgenbos. Het betreft een nationale verbindingszone voor natte en oevergebonden natuur. Kortom, aan de afronding van het industrieterrein De Vaart zullen vanwege de aard van de (groene) omgeving hoge eisen worden gesteld. Deze eisen hangen nauw samen met de toekomstige milieu-effecten en de noodzakelijke inpassing in het landschap.



Kaart 2: Directe omgeving bedrijventerrein De Vaart IV/VI

1.3 Geschiedenis en huidig gebruik

Eind jaren '70 werd begonnen met de aanleg van bedrijventerrein De Vaart. Door de enorme grootte is hij in fasen aangelegd. Het plangebied De Vaart IV is in 1980 opgespoten. Door verminderde belangstelling in de jaren '80 voor vestiging op De Vaart is een deel van het bedrijventerrein, aangeduid met De Vaart V en VI, bestemd voor glastuinbouw. Ook is in die periode besloten om tussen de Lepelaarsplassen en de Oostvaardersplassen een ecologische zone aan te leggen. Hierdoor is het gebied van De Vaart VI drastisch verkleind. Begin jaren '90 zijn de overgebleven gronden van de Vaart VI opgespoten. In de afgelopen tien jaar zijn aan de zuidkant van De Vaart IV gronden uitgegeven aan een recyclingbedrijf en is de Penitentiare Inrichting Almere ("Almere Binnen"), ofwel de gevangenis in het gebied gebouwd.

Het overgrote deel van het plangebied, dat 128 ha. groot is, is thans nog in gebruik voor agrarische doeleinden of ligt braak in afwachting van de ontwikkeling van het bedrijventerrein. Daarnaast bevinden zich, zoals gezegd, in het zuidelijk deel van het plangebied de gevangenis en het (circa 7 hectare grote) recyclingbedrijf De Vijfhoek.

1.4 Milieueffectrapport

Bij de voorbereiding van realisatie van een bedrijventerrein groter dan 150 ha. dient een procedure van milieueffectrapportage (m.e.r.)¹ te worden doorlopen. Ondanks dat de omvang van het terrein De Vaart IV/VI 128 ha. bedraagt heeft het College van burgemeester en wethouders van Almere in overleg met de Provincie Flevoland besloten, vanwege de

1. De afkorting m.e.r. betekent milieueffectrapportage en staat voor de procedure, het instrument

ligging tussen gevoelige gebieden (Oostvaardersplassen en Wilgenbos), tot het uitvoeren van de m.e.r.-procedure voor De Vaart IV/VI.

De locatie van het bedrijventerrein staat niet meer ter discussie, met andere woorden er is sprake van een inrichtingsMER². Doelstelling van de m.e.r. is om inzichtelijk te maken wat de milieugevolgen zijn van een aantal inrichtingsalternatieven, op basis waarvan in dit bestemmingsplan keuzes zijn gemaakt omtrent de inrichting.

In dit bestemmingsplan is het voorkeursalternatief gedefinieerd en uitgewerkt, waarbij de resultaten van het MER afgewogen zijn tegen de andere belangen, zoals economische of maatschappelijke belangen. In hoofdstuk 4 wordt in een schema de keuze en de verantwoording daarvoor weergegeven.

Het MER wordt gelijktijdig met dit voorontwerpbestemmingsplan Bedrijventerrein De Vaart IV/VI ter inzage gelegd. Op dat moment kan iedereen opmerkingen maken over het MER; daarnaast wordt advies gevraagd aan de wettelijke adviseurs (waaronder de onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. en de Regionale inspecteur milieuhygiëne) en vindt het overleg ex artikel 10 BRO over het bestemmingsplan plaats. Het MER, de inspraakreacties en de adviezen worden gebruikt bij de verdere besluitvorming over het project.

1.5 Planvorm

Het bestemmingsplan maakt de realisatie van een nieuw (duurzaam) bedrijventerrein mogelijk. De juridische planvorm is in eerste instantie afgestemd op de ontwikkelingsfunctie, waarin begrepen het kunnen realiseren van de bouwplannen. In tweede instantie is het plan gericht op de beheers- en gebruiksfunctie na de ingebruikname van de afzonderlijke locaties.

Voor de ontwikkeling van het nieuwe duurzame bedrijventerrein is gekozen voor een enigszins gedetailleerde planvorm. De gedetailleerdheid komt vooral tot uitdrukking op de plankaart en wordt vooral ingegeven door de milieuzonering en het inrichtingsplan. De flexibiliteit komt vooral tot uitdrukking in de voorschriften.

Hiermee kan, binnen de randvoorwaarden zoals die onder meer worden weergegeven in de beschrijving in hoofdlijnen en in de bouwvoorschriften het voorgestane beeld worden gerealiseerd.

1.6 Vigerende bestemmingsplannen

Voor het plangebied gelden thans de volgende bestemmingsplannen, te weten:

- De Vaart IV (1983);
- De Vaart IV 2^e herziening (1994), betreffende de vestiging van de Penitentiaire Inrichting Almere (PIA);
- Verbindingszone De Vaart (1998).

De plannen worden grotendeels of geheel door het voorliggende bestemmingsplan vervangen.

2. MER staat voor milieueffectrapport: het document dat onderdeel is van de procedure.

2 Beleidskader

In dit hoofdstuk wordt een overzicht geboden van het ruimtelijk relevante beleid voor de gemeente Almere en specifiek voor het plangebied. Dit beleidskader vormt de basis voor eventuele ontwikkelingen in het plangebied en vormt een onderbouwing van de beleidskeuzes die zijn gemaakt.

2.1 Rijksbeleid

Ruimte voor Economische Dynamiek

Centrale doelstelling in het rijksbeleid is het streven naar een zo groot mogelijke bijdrage van alle Nederlandse regio's aan de ontwikkeling van werkgelegenheid en welvaart. Dit is verwoord in de nota Ruimte voor Economische Dynamiek van november 1997, een verkennende analyse van ruimtelijk-economische ontwikkelingen tot 2010. De provincie Flevoland verdient in dat kader aandacht. Het kernpunt van de economische problematiek in deze provincie is dat het aantal arbeidsplaatsen achterblijft bij de omvang van de (groeierende) bevolking. Hierdoor is sprake van een omvangrijke pendelstroom tussen het "nieuwe" en het "oude" land. Versterking van de regionaal-economische structuur is daarom een belangrijke doelstelling van het ruimtelijk-economisch beleid. Dit zal moeten resulteren in een verminderde automobiliteit, hetgeen tevens een belangrijke doelstelling is in zowel het nationale ruimtelijke ordeningsbeleid als in het nationale mobiliteitsbeleid.

Vierde Nota over de ruimtelijke ordening Extra (Vinex)

Het ruimtelijk beleid van de rijksoverheid is weergegeven in de 'Vierde nota over de ruimtelijke ordening Extra' (1990), de zogenaamde Vinex en geldt voor de periode van 1995 tot 2005. Deze nota dient als nadere uitwerking van het beleid zoals dat is opgenomen in de in 1988 verschenen 'Vierde nota over de ruimtelijke ordening'. De Vinex is bedoeld om de doelstellingen uit het milieubeleid zo duidelijk mogelijk te integreren in het ruimtelijk beleid.

Almere heeft in dit kader als zogenaamde 'Vinex-locatie' een bijzondere ontwikkelingstaak gekregen, welke inhoudt dat in de genoemde periode tot 2005 circa 30.000 woningen gebouwd mogen worden. Een dergelijke groei zal, gelet op het Vinex-beleid om de verkeersmobiliteit zoveel mogelijk te beperken, gepaard moeten gaan met een evenredige ontwikkeling van de werkgelegenheid.

Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening

In december 2000 heeft het Kabinet de nota "Ruimte maken, Ruimte delen" als voorname uitgebracht; de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening. Dit is deel 1 van de zogenaamde "Planologische Kernbeslissing" (PKB) Nationaal Ruimtelijk Beleid. Na inspraak en bestuurlijk overleg (deel 2, najaar 2001) heeft de regering in december 2001 een standpunt ingenomen (deel 3) waarover de Tweede Kamer en de Eerste Kamer zich in het voorjaar van 2002 gaan uitspreken. Tenslotte wordt de definitieve PKB vastgelegd in deel 4. De verwachting is dat de eindversie in het tweede kwartaal van 2002 afgerond is.

Er is op dit moment sprake van grote ruimtevrage, elkaar verdringende functies en steeds meer behoefte aan kwaliteit. Uitgangspunt van de Vijfde Nota is zuinig ruimtegebruik met behoud van ruimtelijke contrasten; ruimtelijke kwaliteit, verschillen en decentralisatie.

Om dit te bereiken zijn een aantal beleidsinstrumenten in het leven geroepen. Op het contourenbeleid en het locatiebeleid zal hieronder nader worden ingegaan.

In de Vijfde Nota over de ruimtelijke ordening worden 'bundelingsgebieden' geïntroduceerd, waarbinnen het grootste deel van de verstedelijking moet plaatsvinden. Daarbinnen worden 'rode contouren' aangegeven. Rode contouren geven de exacte begrenzing aan van het stedelijke gebied waarbinnen de functies wonen en werken zich mogen ontwikkelen. De opgave is om binnen deze contour te voorzien in de vraag naar woningen en bedrijfsruimten, in de eerste plaats door voortdurende aanpassing (transformatie) van het bestaande bebouwde gebied. Buiten de contour mag in principe niet gebouwd worden.

Gemeenten bepalen de ligging van de rode contouren. De provincies leggen ze vast in streekplannen. De Vijfde Nota geeft handvatten voor het vastleggen van de rode contouren.

De doelstelling van het nieuwe locatiebeleid is een zodanige vestiging van bedrijven en voorzieningen dat een optimale bijdrage wordt geleverd aan de versterking van de vitaliteit van de stedelijke netwerken en de steden en dorpen. Hierbij spelen naast bereikbaarheid ook economische ontwikkelingsmogelijkheden (bieden van ruimte voor werkgelegenheid door het creëren van voldoende geschikte vestigingsplaatsen voor bedrijvigheid en voorzieningen), ruimtelijke kwaliteit (waaronder efficiënt ruimtegebruik, kwaliteit en variatie in vestigingsmilieus, functiemenging) en kwaliteit van de leefomgeving (veiligheid, emissies, geluid). Buiten de rode contouren is geen vestiging van bedrijven en voorzieningen toegestaan. Binnen de rode contouren worden drie typen vestigingsmilieus onderscheiden:

- centrummilieu: concentraties op en rond de knopen in het stedelijke netwerk (bijvoorbeeld stationsomgeving, binnenstad, stadsdeelcentrum);
- specifieke werkmilieus: bedrijventerreinen en multimodale locaties langs vervoersassen en bijzondere winkel- en recreatiecomplexen;
- gemengde milieus: kleinschalige centra op wijk- en buurtniveau en individuele verspreide vestigingen.

Rijksnormen zoals die er nu zijn voor de indeling van locaties ("ABC") en voor het gebruik daarvan (zoals parkeernormen, branchebeperkingen of minimale vloeroppervlakten) komen te vervallen. Het rijk wil wel intensief ruimtegebruik bevorderen. Dit houdt in dat ten opzichte van de huidige situatie over het geheel genomen op hetzelfde grondoppervlak een groter vloeroppervlak wordt gerealiseerd. In het stedelijk gebied dienen minimum bouwhoogten te worden vastgesteld. Aan gemeenten wordt gevraagd een actief onderling afgestemd parkeerbeleid te voeren, gericht op meer betaald parkeren en het voorkomen van parkeeroverlast.

Landsdeel West (Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland) moet ongeveer 38% van de landelijke ruimtebehoefte voor wonen en circa 36% voor werken opvangen. Dit zet een grote druk op de ruimtelijke inrichting van zowel de stedelijke als de groene ruimten. Maar gelijktijdig biedt deze dynamiek de mogelijkheid om kwaliteitsgebreken aan te pakken. De centrale opgave van het landsdeel is meer regie, gericht op een duurzaam evenwicht tussen stad en land.

In de PKB 5^e Nota is Almere aangegeven als een knooppunt in het stedelijk netwerk 'de Deltametropool'. De steden in het netwerk moeten afspraken maken over de locatie van grote nieuwe woonwijken, bedrijventerreinen en recreatiegebieden om tot zuiniger ruimtegebruik te komen (intensiveren en functies combineren). Hierdoor kan circa eenderde deel van de ruimtevraag binnen bestaand stedelijk gebied worden opgevangen.

Eveneens eenderde deel wordt geacommodeerd door uitleg van steden en dorpen op de randstadring. Het nog resterende derde deel van de ruimtevraag zal worden verdeeld over Almere en de randzone van het Groene Hart. Buiten de rode contouren is in het kader van landschapsreconstructie een beperkte mogelijkheid voor bebouwing.

Anticiperend op zeespiegelstijging wordt aan het IJsselmeer ruimte gereserveerd voor dijkverzwaring, gecombineerd met het ontwikkelen van ondiepe vooroevers.

Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer

Naast het bepaalde hierover in de Vinex is het mobiliteitsbeleid door het rijk mede geformuleerd in het 'Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer'.

Het beleid in beide nota's is er op gericht het autoverkeer in de stedelijke agglomeraties terug te dringen en de bereikbaarheid voor het goederenverkeer en het noodzakelijk autoverkeer te waarborgen. Dit heeft als consequentie dat de vestiging van bedrijven en voorzieningen met een bepaald mobiliteitsprofiel op locaties met een bijbehorende ontsluiting voor fiets, auto en openbaar vervoer (bereikbaarheidsprofiel) moet worden bevorderd.

Het 'Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer' maakt hierbij onderscheid in A, B en C locaties. A-locaties zijn gelegen in de stadscentra, dicht bij het station, en zijn minder goed bereikbaar met de auto. Als mobiliteitsprofiel van de bedrijven en voorzieningen geldt hier een hoge arbeids- en/of bezoekersintensiteit. B-locaties: zijn zowel per openbaarvervoer als met de auto goed te bereiken. B-locaties zijn geschikt voor bedrijven met een matige arbeids- en/of bezoekersintensiteit en een matige auto-afhankelijkheid. C-locaties: zijn gelegen aan de rand van de stad, hebben een directe aansluiting op het hoofdwegennet en zijn moeilijk bereikbaar met het openbaarvervoer.

Bij de voorbereiding van de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening heeft ook een heroriëntatie plaatsgehad van het ABC-locatiebeleid. Daarbij zijn verbeteringsvoorstellen gepresenteerd (TNO/Inro, 2000) waarbij het beleid een meer gebiedsspecifieke invulling krijgt. Oplossingen worden gezocht zowel in de mogelijkheid om met financiële middelen het gewenste beleid te realiseren als in een decentralisatie van het locatiebeleid naar de regio's. In beide gevallen blijft het uitgangspunt het juiste bedrijf op de juiste plaats.

Ruimte voor regio's

In de onderhavige nota (1995) wordt het ruimtelijk-economisch beleid beschreven tot het jaar 2000. Ofschoon de economie van de provincie Flevoland een forse groei kent, is er nog steeds een tekort aan arbeidsplaatsen. Hierdoor is een omvangrijke pendelstroom naar het 'oude land' ontstaan. De werkgelegenheid in Flevoland onderscheidt zich bovendien van het landelijk beeld doordat de industrie en de transportsector zwak zijn vertegenwoordigd.

De zakelijke dienstverlening en groothandelsbedrijven zijn daarentegen relatief sterk vertegenwoordigd.

Meer aandacht wordt gevraagd voor de toekomstige ruimteclaims. Basis hiervoor zijn de uitkomsten van de studie "Ruimte voor economische activiteit", waarin een verkennende analyse van de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden voor economische activiteiten is uitgevoerd. Een van de belangrijkste uitkomsten van dit onderzoek is dat op termijn (tot 2005) onvoldoende ruimte aanwezig is voor economische activiteiten. Het blijkt dat vooral grote tekorten dreigen bij terreinen voor zware industrie, transport en distributie en hoogwaardige bedrijven. In dit verband worden onder andere de regio's Amsterdam, Hilversum, Amersfoort en Utrecht genoemd. Deze dreigende tekorten in de aangrenzende regio's bieden kansen voor de economische ontwikkeling van Almere.

Bedrijfslocatiemonitor - Regionale verkenningen 2010

In deze publicatie van de ministeries van VROM, EZ en V&W (1998) is per regio de aard en omvang van de ruimtevraag, voortkomend uit de groei van het bedrijfsleven, verkend tot 2010. Dat is bekeken bij verschillende economische scenario's, zodat rekening is gehouden met de onzekerheid die inherent is aan toekomstverwachtingen. De berekende ruimtevraag (op basis van ongewijzigd beleid) is hierbij vergeleken met het aanbod dat uit de plannen voor nieuwe bedrijfslocaties kan worden afgeleid. De gegevens die betrekking hebben op de gehele provincie Flevoland, geven aan dat in alle scenario's tussen 1995 en 2010 rekening gehouden moet worden met een toenemende ruimtevraag naar bedrijven-terreinen. De belangrijkste ruimtevragende sectoren zijn de groothandel, de vervoerssector en de zakelijke diensten. De behoefte aan industrieterreinen en distributieterreinen is relatief klein. In het meest defensieve scenario bedraagt de toename van de ruimtevraag tot 2010 520 ha (distributie 30 ha, gemengd 450 ha en industrie 40 ha). Geconstateerd wordt dat het aanbod van ca. 500 ha (direct uitgeefbaar c.q. harde plannen) voor 2005 al opgesoupeerd zal zijn. Ofschoon plannen bestaan voor nog eens 700 ha (zogenoeten 'zachte' plannen) zal hiermee grote haast gemaakt moeten worden, zeker in het geval van een meer voorspoedig economisch scenario.

Nota Ruimtelijk-economisch beleid, Dynamiek in netwerken

Deze in 1999 verschenen nota is de opvolger van Ruimte voor Regio's. Hierin worden nieuwe beleidslijnen geschetst om het vestigingsklimaat te versterken. Het kabinet wil met deze nota de samenwerking met provincies en gemeenten bevorderen en aan de versterking van de ruimtelijk-economische structuur van ons land een nieuwe impuls geven. De nota gaat onder meer in op de ontwikkeling van een netwerkeconomie, de ruimtevraag voor bedrijventerreinen en het economisch beleid van steden en provincies. Het beleidsinstrumentarium wordt vernieuwd en uitgebreid, onder meer met een nieuwe tenderregeling voor provinciale investeringsprogramma's en een Stadseconomiebudget. Het nieuw geformuleerde beleid kent twee pijlers: het ruimtelijk-economisch netwerk versterken en de economische potenties in de regio's benutten. Deze uitgangspunten zijn vervolgens vertaald in een aantal concrete beleidsacties. Een in dit kader belangrijke doelstelling is het zorgen voor voldoende ruimte voor economische activiteiten in steden (en corridors). Op basis van de gegevens uit de Bedrijfslocatiemonitor (zie hierboven) wordt tot 2010 voor een aantal regio's al bij een lage economische groei een dreigend ruimtegebrek geconstateerd voor economische activiteiten; bij een hogere economische groei geldt dat ook voor een aantal andere regio's waaronder Flevoland.

Structuurschema Groene Ruimte (SGR)

De ecologische hoofdstructuur (EHS) is een belangrijk onderdeel van het Natuurbeleidsplan dat het ministerie van LNV in 1990 heeft opgesteld. De EHS is verder verwerkt in het SGR (1993). De EHS vormt de aaneenschakeling van alle belangrijke natuurgebieden in Nederland. De gebieden met een hoge natuurwaarde worden kerngebieden genoemd. Gebieden die nog niet deze waarden hebben, maar die op korte termijn kan worden vergroot worden 'natuurontwikkelingsgebieden' genoemd. De kern- en natuurontwikkelingsgebieden worden onderling verbonden door een netwerk van verbindingzones waardoor uitwisseling en migratie van flora en fauna tot de mogelijkheden gaat behoren. Kerngebieden in de omgeving van De Vaart IV/VI zijn de Oostvaardersplassen en Lepelaarsplassen. Het Wilgenbos is niet aangewezen als kerngebied. Tussen de beide plassen bevindt zich langs de Oostvaardersdijk een ecologische verbindingzone met een breedte van circa 250 meter.

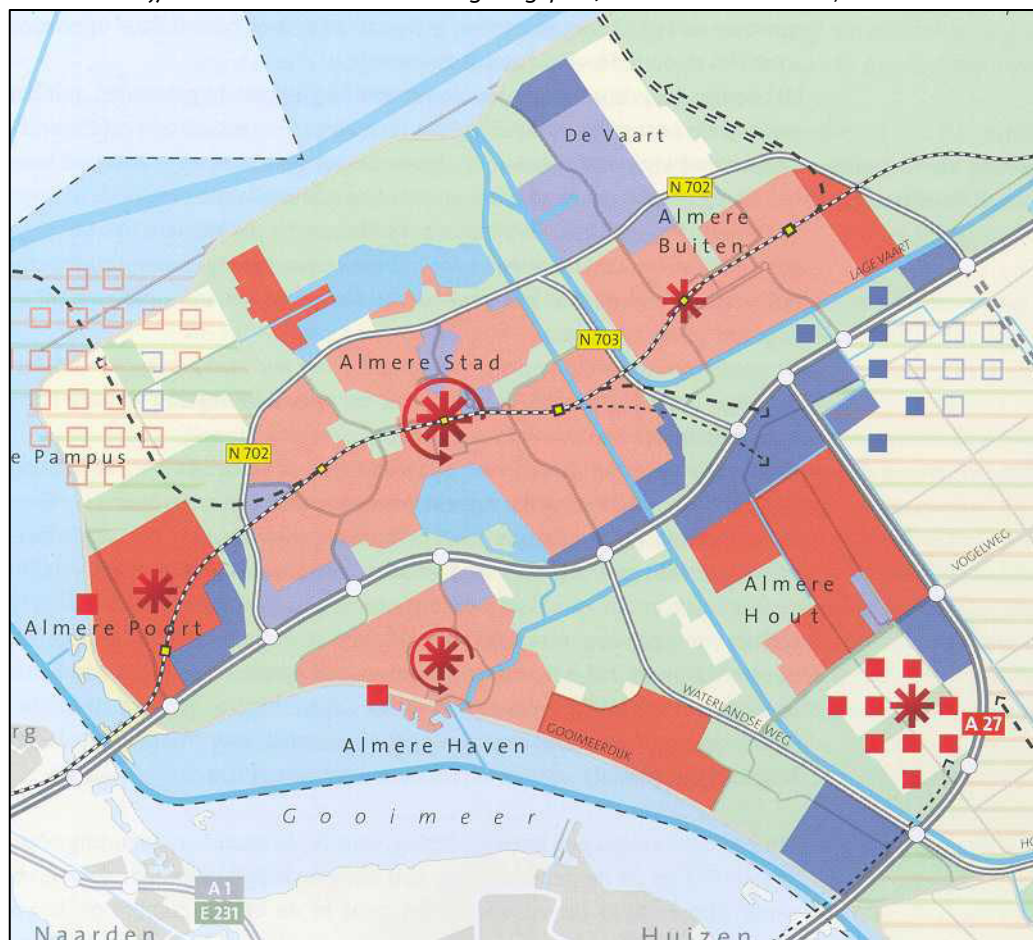
2.2 Provinciaal beleid

Omgevingsplan Flevoland

Het Omgevingsplan (2000) is in de plaats getreden van drie wettelijke plannen met een strategisch karakter: het streekplan, het milieubeleidsplan en het waterhuishoudkundig-plan. Het Omgevingsplan bevat een integraal omgevingsbeleid voor de korte en middel-lange termijn gebaseerd op een visie op de gewenste ontwikkeling in hoofdlijnen voor de lange termijn. Het Omgevingsplan bestaat uit drie met elkaar samenhangende delen: de Ontwikkelingsvisie 2030, het Beleidskader en ontwikkeling 2001-2005-2015 en het Uitvoeringsdeel. Naast het Omgevingsplan worden sectornota's opgesteld waarin het sectorspecifieke beleid wordt uitgewerkt. In de planvorming van het Omgevingsplan is rekening gehouden met de gevolgen van het vigerende natuurbesluit en wet- en regelgeving (zoals de Vogelrichtlijn). Hierdoor zijn natuureffecten van ruimtelijke keuzes en ingrepen maximaal meegewogen in het planproces.

Voor onderhavig bestemmingsplan zijn de volgende uitspraken relevant. In het plan zijn algemene doelstellingen geformuleerd ten aanzien van het stimuleren van (kansrijke, toekomstgerichte alsmede hoogwaardige en kennisintensieve) bedrijvigheid, het bevorderen van een strategische voorraad aan bedrijventerreinen die toegesneden is op de aard en omvang van de vraag en het beperken van de groei van vermijdbare automobilititeit. Voor wat betreft het laatste onderwerp is het locatiebeleid zoals dat in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (zie hierna) is verwoord integraal in het omgevingsbeleid opgenomen. Voor de vestiging van bedrijven (en voorzieningen) geldt nog steeds als uitgangspunt "het juiste bedrijf op de juiste plaats". Dit principe dient ook zo veel mogelijk in de differentiatie van bedrijventerreinen tot uiting te komen. Een dergelijke differentiatie sluit aan bij de door de provincie wenselijk geachte thematisering van bedrijventerreinen. Op grond hiervan is De Vaart gekwalificeerd als een C1-locatie.

Kaart 2: Bedrijfstereinlocaties Almere uit Omgevingsplan, waaronder De Vaart IV/VI



Voor C-locaties geldt als uitgangspunt dat de kantoorfunctie bij een bedrijf een ondergeschikte rol dient te hebben. Voor een C1-locatie geldt dat deze vanwege de goede ontsluiting een alternatief kunnen zijn voor kantoorhoudende bedrijven. De kantoorfunctie per bedrijfsvestiging mag daarbij niet meer bedragen dan 2000 m², tot een maximum van 50% van de totale bedrijfsoppervlakte, met onder voorwaarden een verruiming tot 3000m². Voor een C2-locatie geldt het maximum van 30% en 3000 m², met ook weer een mogelijke verruiming tot 5000m².

Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

Het locatiebeleid voor bedrijven (en kantoren) is erop gericht het "juiste bedrijf op de juiste plaats te vestigen". De provincie volgt in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan de lijn van het werkdocument 'Geleiding van de mobiliteit door locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen' (VROM, EZ, V&W - 1990). Hierin wordt voor Flevoland een regionale gebiedstypologie gehanteerd waarin alleen B- en C-locaties voorkomen. Flevoland kent thans nog geen A-locaties.

Het beleid zoals verwoord in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan vormt het uitgangspunt voor het ambitieniveau van de gemeente Almere inzake het beleid voor bedrijventerreinen. Het bedrijventerrein De Vaart IV/VI is op basis van het provinciaal beleid gekwalificeerd als een C1-locatie. De toevoeging '1' heeft betrekking op de locatie in de omgeving van een afslag van een autosnelweg/dubbelbaans autoweg. Het terrein is voornamelijk bereikbaar per (vracht)auto en heeft een directe aansluiting op de Buitenring (s106). Een ander kenmerk van deze locatie is de goede bereikbaarheid per auto alsmede de voldoende bereikbaarheid via het openbaar vervoer (een C2-locatie daarentegen scoort alleen op het punt van een goede bereikbaarheid per auto). Ter ondersteuning van het locatiebeleid wordt veelal een daarop afgestemd parkeerbeleid gevoerd. Voor A- en B-locaties zijn normeringen opgesteld ten aanzien van het maximum aantal parkeerplaatsen. Het beperken van de automobilititeit op C-locaties wordt nagestreefd door middel van een restrictief vestigingsbeleid.

Op C-locaties dient terughoudend omgegaan te worden met de vestiging van kantoren. Hiertoe zijn in het verkeers- en vervoersplan criteria gegeven ten aanzien van de maximale oppervlakte en aandeel van het kantoorhoudende deel van bedrijven op C-1 en op C-2 locaties en is aangegeven in welke situaties verruiming van deze oppervlakte mogelijk is. Het verschil in het bereikbaarheidsprofiel van de beide locaties komt tot uitdrukking in de (basis)regeling: op C1-locaties is de kantoorfunctie beperkt tot 50% van het totale b.v.o. terwijl dit voor een C2-locatie beperkt is tot 30% van het totale b.v.o., beide tot een maximum van 2.000m².

Zelfstandige kantoorvestigingen worden niet wenselijk geacht c.q. geweerd, tenzij voldoende waarborging bestaat dat binnen afzienbare tijd (vijf jaar) voldaan kan worden aan de criteria voor B-locaties, doordat het openbaar vervoer voldoet aan de bijbehorende criteria. Verandering van de locatiestatus is voor De Vaart IV en VI niet voorzien, derhalve zijn in dit plan zelfstandige kantoorvestigingen uitgesloten.

Voor alle grotere terreinen dient in principe een hoge kwaliteit van de bereikbaarheid per fiets te worden nagestreefd. Dit impliceert niet alleen aanwezigheid en aanleg van passende infrastructuur, maar ook een ligging in de directe nabijheid van een kern/bebouwde kom (met uitzondering van bedrijventerreinen met omgevingshinderlijke activiteiten), teneinde het fietsgebruik te stimuleren.

Uitvoeringsprogramma gebiedsgericht milieubeleid

Het bedrijventerrein De Vaart is onderdeel van het gebied Oostvaardersplassen-Almere West (OPAL) dat is opgenomen in het uitvoeringsgericht milieubeleid van de provincie Flevoland. Voor het OPAL-gebied wordt een integrale gebiedsgerichte ontwikkeling voorgestaan, waardoor bestaande en geplande functies duurzaam en evenwichtig worden ingepast. Eén van de projecten in het projectenplan OPAL is 'Duurzame ontwikkeling De Vaart'.

Archeologische Monumentenkaart Flevoland

Voor het gebied van de provincie Flevoland zijn, op basis van een selectie uit een groter bestand, de bekende archeologische vindplaatsen bepaald en opgenomen op een zogeheten Archeologische Monumentenkaart. De vindplaatsen zijn daarbij beoordeeld op basis van 'kwaliteit', 'zeldzaamheid', 'context'- en 'belevingswaarde'.

De Archeologische Monumentenkaart is met name bedoeld als hulpmiddel bij ruimtelijke beleids- en inrichtingsplannen en grootschalige grondwerkzaamheden. Voor een efficiënte bescherming van deze vindplaatsen dienen de nodige beheersmaatregelen te worden genomen. Naast een beschermende regeling op grond van de Monumentenwet 1988 (ex artikel 6), is het gewenst een beschermende regeling in het bestemmingsplan op te nemen. Hiermee wordt vooruitgelopen op het nog te ratificeren 'Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed' (Verdrag van Malta, 1992). Hierin is onder andere bepaald dat de ondertekende landen streven naar een regeling waarbij archeologische belangen tijdig worden betrokken bij het ruimtelijk ordeningsbeleid.

2.3 Gemeentelijk beleid

Stadsplan Almere 2005

In het Stadsplan (1992) is het beleid van het rijk en de provincie uitgewerkt. Ook hier is aandacht voor de woningbouwtaakstelling, de bevolkingsgroei en de toenemende uitgaande pendel. Voor de betreffende periode geldt een taakstelling voor de jaarlijkse groei van de werkgelegenheid van 1850 arbeidsplaatsen. De taakstelling is naar boven bijgesteld tot circa 3.000 arbeidsplaatsen overeenkomstig de door de gemeenteraad vastgestelde Kadernota economisch beleid. Naar aanleiding van de nota "Werk maken van Economie" van de Commissie Van der Zwan wordt het ambitieniveau op 4.000 arbeidsplaatsen gesteld. De huidige bedrijventerreinen zullen daartoe kwalitatief versterkt worden. Bovendien zullen er tijdig nieuwe bedrijfsterreinen moeten worden aangeboden.

In het Stadsplan is een (aanzet voor een) classificatie van bedrijventerreinen gemaakt teneinde te kunnen inspelen op de verwachte marktontwikkelingen. Deze ontwikkelingen wijzen op een toenemende behoefte aan een gerichte differentiatie van bedrijfslocaties. In opdracht van de gemeente Almere is deze classificatie verder uitgewerkt in de Bedrijventerreinstrategie Almere (1995). In deze studie is voor de diverse bedrijventerreinen op basis van hun specifieke kwaliteiten een marktconforme segmentering opgesteld, de raad heeft vervolgens deze segmentering in 1995 vastgesteld. Hierin heeft het bedrijventerrein De Vaart IV/VI de functie van 'Industrieterrein'. Deze functie is in overeenstemming met het in het 'Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan' beschreven beschreven mobiliteitsprofiel C1 gezien de ligging van het plangebied aan de afslag van een autosnelweg/dubbelbaans autoweg alsmede de goede bereikbaarheid per auto, alsmede een voldoende bereikbaarheid via het openbaar vervoer.

De Vaart IV/VI is één van de bedrijventerreinen die vanwege de bijzondere vestigingsmogelijkheden ruimte biedt aan bedrijven die voorheen niet voor Almere kozen. Hierbij wordt ruimte gereserveerd voor “megavestigingen” (zeer grote bedrijfsvestigingen met een oppervlakte van meer dan 20 ha.).

Ontwikkelingsvisie De Vaart IV/VI

Voor het in het stadsplan genoemde industrieterrein De Vaart IV/VI heeft in 1997 een uitwerking plaatsgevonden in een ontwikkelingsvisie. Daar deze op onderdelen verouderd is, volgt hieronder een overzicht van beleidsuitspraken in de visie die voor dit onderzoek relevant zijn:

- De beoogde functie is die van industrieel bedrijventerrein;
- Streefbeeld industrieel terrein:
 - marktsegment waarop gericht wordt is industrie, bouw, transport, opslag, groot-handel;
 - mogelijke voorzieningen: intermodale goederenopslag, bewaking/beveiliging, eventueel telematica en dienstenmarkten;
 - functionele inrichting van de openbare ruimte, circa 70% uitgeefbaar, ruime dimensionering infrastructuur, goede bewegwijzering;
 - op kavelniveau maximaal bebouwingspercentage 70%, parkeren op eigen terrein.
- De directe nabijheid van de ecologische verbindingzone stelt voor de ontwikkeling van het terrein het speciale vraagstuk van inpassing aan de orde. De ecologische zone moet daarbij worden beschouwd als randvoorwaarde;
- Bij een geïntegreerde ontwikkeling van beide terreinen is het van belang het oppervlak voor de milieucategorieën 4 en 5 op De Vaart IV te maximaliseren;
- Het is niet wenselijk op De Vaart windturbines te plaatsen;
- Gezien de auto-afhankelijkheid van het terrein is de ontwikkeling van zelfstandige kantoren uitgesloten;
- De terreinquotiënt bedraagt minimaal 40 arbeidsplaatsen per hectare;
- Het terrein zal door een busverbinding worden ontsloten, waarbij uitgegaan is van het criterium ‘binnen 400 meter aansluiting op het openbaar vervoer’.

Nota detailhandelsbeleid 1995-2000

In de nota "Detailhandelsbeleid 1995-2000" geeft de gemeente Almere op hoofdlijnen haar visie op de gewenste ontwikkelingen voor een groot aantal facetten op het gebied van detailhandel. De gemeente stelt zich in deze nota op het standpunt dat het functionele onderscheid tussen bedrijventerrein en winkelgebied gehandhaafd dient te blijven. Bedrijventerreinen zijn niet bestemd voor bedrijven die volgens de Standaard Bedrijven Indeling (SBI) tot de categorie detailhandel behoren.

Hier tegenover staan ontwikkelingen zoals de van rijkswege voorgestelde verruimde mogelijkheden van 'perifere detailhandel' en de mogelijkheid van 'grootschalige detailhandel -niet zijnde perifere detailhandel'. Verkoop van vrachtwagens en bedrijfsauto's behoort niet tot het door het rijk gedefinieerde begrip van PDV.

Gelet op het specifieke karakter van De Vaart IV/VI als industrieterrein, is thans reeds bepaald dat reguliere detailhandel hier niet wenselijk en passend wordt geacht. Ditzelfde geldt voor de zogenaamde produktiegebonden detailhandel. In de nota is aangekondigd dat vanwege de veelomvattendheid van het perifere detailhandelsbeleid hierover een afzonderlijke uitwerking volgt, waarin tevens aandacht zal zijn voor bovengenoemde verkoop van vrachtwagens en bedrijfsauto's. De nota "Vestigingsbeleid perifere detailhandel" voorziet hierin.

Nota vestigingsbeleid perifere detailhandel

De gemeente Almere schaaft zich achter het rijksbeleid ten aanzien van de 'perifere detailhandelsvestigingen (PDV)³', inclusief de verruiming van dit begrip met 'tuincentra' en de complete 'woninginrichtingsbranche'. Uitgangspunt voor het gemeentelijke beleid is dat in principe alle PDV-activiteiten gehuisvest kunnen worden, maar alleen niet op elke locatie. De toewijzing van PDV-branches dient daarom in verband hiermee gestuurd te worden op basis van de branche-specifieke vestigingsvoorkeuren waarbij ernaar gestreefd wordt om clustergevoelige branches te clusteren op enkele bestaande bedrijventerreinen. De positie van het bestaande themacluster (doe-het-zelf, wonen en vrije tijd) DoeMere zal in dit kader worden versterkt, zowel door een vergroting als door een brancheverbreiding (met bruin- en witgoed). In onderhavige nota is de ontwikkeling van een nieuw PDV-cluster op termijn op de nog te ontwikkelen locatie 'A6/A27' voorzien.

Daarnaast dient verspreid over Almere ruimte te worden gereserveerd voor die PDV-activiteiten die solitair gevestigd kunnen worden⁴. Dit betreft zowel PDV-activiteiten die op bedrijventerreinen (o.a. grove bouwmaterialen, brandgevaarlijke stoffen, caravans), als om activiteiten die elders gevestigd kunnen worden, zoals tuincentra (buitengebied) en boten (watergebonden).

In de nota is voor zowel de bestaande als nieuw te ontwikkelen bedrijventerreinen aangegeven wat de mogelijkheden zijn voor perifere detailhandelsvestigingen. Voor De Vaart IV/VI wordt in dit kader uitsluitend de vestiging van detailhandel in grove bouwmaterialen en brandgevaarlijke en milieuverstorende goederen mogelijk gemaakt. Tevens wordt de vestiging van caravanbedrijven, maar ook verkoopbedrijven van vrachtwagens en bedrijfsauto's, mits 'achterop' het bedrijventerrein en omzoomd, niet bij voorbaat uitgesloten. Vestiging is 'eventueel' mogelijk.

Spreidingsbeleid brandstoffenverkooppunt

In 1999 is een onderzoek uitgevoerd naar de markt voor motorbrandstoffen binnen Almere en de perspectieven die binnen deze markt tot circa 2010 kunnen worden verwacht. Het onderzoek geeft inzicht in de markt zodat bij de verdere ruimtelijke ontwikkeling van Almere zorg kan worden gedragen voor een in alle opzichten adequaat voorzieningenniveau.

In de huidige (1999) situatie is ruimte voor twee à drie nieuwe tankstations. Gegeven de geplande bevolkingsgroei tot circa 200.000 inwoners in 2010, kan het aantal tankstations met nog eens zes nieuwe vestigingen toenemen. Voor met name deze laatste groep tankstations wordt uitgegaan van solitaire stations (dus niet in combinatie met een autobedrijf). Deze bevinden zich op goed bereikbare locaties langs de lokale hoofdwegstructuur met een hoge verkeersintensiteit. De voorkeur hebben locaties waar de mogelijkheid bestaat tot een clustering met andere op 'behoefte' georiënteerde consumptievoorzieningen.

Voor De Vaart IV/VI betekent dit dat een brandstoffenverkooppunt niet aansluit bij dit beleid.

Horecanota

De gemeente Almere heeft een beleid ontwikkeld waarin per gebied(stype), te weten woongebieden, centra, bedrijventerreinen/kantoren, ontwikkelingsgebieden (Alme-

3. Tot perifere detailhandel wordt nu nog gerekend detailhandel in auto's, boten, caravans, detailhandel in brand- en explosiegevaarlijke en milieuverstorende stoffen, grove bouwmaterialen, bouwmarkten, tuincentra, keukens en sanitair en de gehele woninginrichting waaronder meubelen.

4. Conform de onderhavige nota worden geen PDV-vestigingen toegelaten op binnenstedelijke terreinen, uitgezonderd een bouwmarkt op 2J-west.

re Poort en Almere Hout) en buitengebied/stadscorridors/parken, de gewenste horeca-inrichtingen zijn aangegeven. Voor bedrijventerreinen of kantoorlocaties wordt het draagvlak (aantal werknemers op de locatie) als uitgangspunt genomen. Dat houdt in dat op binnenstedelijk bedrijventerreinen in principe geen horeca is toegestaan. Voor de overige (regionale) bedrijventerreinen, zoals De Vaart IV/VI, geldt dat de aanwezigheid van horeca een belangrijke aanvulling betekent van het pakket aan voorzieningen en als zodanig een bijdrage levert aan de kwaliteit en aantrekkelijkheid van werklocaties. Uitgangspunt is dat alleen die horecavestigingen worden toegelaten die op het bedrijventerrein zelf zijn gericht. Een uitzondering kan worden gemaakt voor het toelaten van de zogeheten weggebonden horeca. Een bedrijventerrein kan door de ligging ten opzichte van verkeersstromen of afslagen gunstig zijn gelegen voor dit type horecavestigingen. Toekomstige locaties als de A6/A27, Stichtse Brug en Almere Poort lenen zich goed voor de vestiging van weggebonden horeca.

De vestiging van een horecagelegenheid kan op het bedrijventerrein worden gekoppeld aan andere voorzieningen die op de werklocaties aanwezig zijn; dergelijke geconcentreerde voorzieningen fungeren als een zogeheten 'service-punt' ten behoeve van de op het terrein gevestigde bedrijven. De horecavestiging dient voorts op het bedrijfsleven aangepaste openingstijden te kennen (overdag).

Naast deze zelfstandige horecafunctie is de zogenaamde bedrijfsgebonden horeca in casu in het bedrijf geïntegreerde horeca in de vorm van een bedrijfsrestaurant of bedrijfskantine, op elk bedrijventerrein toegestaan.

Nota bedrijfswoningen op bedrijventerreinen

Over de toelaatbaarheid van bedrijfswoningen op bedrijventerreinen is beleid geformuleerd. Achterliggende reden hiervoor was de werkgelegenheidsdoelstelling van de gemeente (jaarlijks 4000 arbeidsplaatsen) en de mogelijke beperkingen die dergelijke woningen opleveren voor andere bedrijven. Om dit beleid gestalte te geven zijn de voor- en nadelen van bedrijfswoningen op een rijtje gezet en is aangegeven wat hiervan de consequenties zijn. Geconcludeerd wordt dat bedrijfswoningen vrijwel altijd beperkingen opleveren voor andere bedrijven; de minste beperkingen treden op waar alleen zeer lichte bedrijvigheid is toegelaten (binnenstedelijk terreinen).

Daarnaast blijkt de bedrijfseconomische noodzaak alleen in het geval van agrarische bedrijven een reële rol te spelen. Ook wordt de bijdrage aan de sociale veiligheid beperkt geacht zeker in het licht van efficiëntere alternatieven.

Als beleidslijn is dan ook gekozen voor een zeer terughoudende opstelling waar het gaat om het toelaten van bedrijfswoningen op bedrijventerreinen. Bij de uitwerking van deze beleidslijn is aangesloten bij de in Almere gehanteerde segmentering van bedrijventerreinen. Alleen op agrarische (bij recht) en binnenstedelijke terreinen (met vrijstelling) zullen nieuwe bedrijfswoningen worden toegelaten. Voor alle overige terreinen, en dus ook de industriële terreinen, geldt dat hier geen bedrijfswoningen zijn toegestaan.

Nota bouwhoogten

Uitgangspunt voor deze nota is geweest het ordenen en expliciteren van verschillende factoren welke van belang zijn voor de bouwhoogte en welke hebben bijgedragen tot een visie op bouwhoogte. Afhankelijk van locatie, tijd en visie is bouwhoogte het resultaat van verschillende op elkaar inwerkende factoren, zoals programmatische en conceptuele wensen, financieel-economische, ruimtelijke en beleidsmatige mogelijkheden en beperkingen. Door het toekennen van locaties waar een grotere hoogte wenselijk is (bijvoorbeeld het zakencentrum in het centrum van Almere-Stad, ten noorden van het NS-station) kan aan bepaalde delen van de stad een profiel worden gegeven. In de nota is voor verschillende geografische gebieden, te weten het stadscentrum, de stadsdeelcen-

tra, woon- en werkgebieden, een visie op de gewenste bouwhoogte ontwikkeld. Voor het onderhavige plangebied (werkgebied) worden geen specifieke hoogbouw- (> 20 m) locaties voorzien of wenselijk geacht. Belangrijke factoren die de bouwhoogte bepalen van de bedrijfsbebouwing zijn de bedrijfstechnische en bedrijfslogistieke kenmerken alsmede de situering van de bedrijfsbebouwing ten opzichte van de aangrenzende omgeving (b.v. woonbebouwing en natuurgebieden). Voor het bedrijventerrein De Vaart IV en VI heeft dit als consequentie dat een afweging dient plaats te vinden tussen enerzijds de voor de industriële functie benodigde bouwhoogte en de situering ten opzichte van de aangrenzende ecologische verbindingzone.

Masten en antennes ten behoeve van het mobiele telefoonnet

In verband met de uitbreiding van het aantal aanbieders van mobiele telefonie en de hiermee samenhangende verwachte uitbreiding van het aantal zendmasten en antennes in Almere, is een beleidsnotitie opgesteld waarin integraal beleid is neergelegd voor de situering van masten en antennes in Almere. Uitgangspunt is dat aanbieders zoveel mogelijk gebruik moeten maken van elkaars opstelpunten. Antennes dienen voorts zoveel mogelijk op (bestaande) verticale elementen (gebouwen, schoorstenen etc.) geplaatst te worden. Voordeel hiervan is, dat er geen zelfstandige masten nodig zijn. Voor het plaatsen van masten geldt dat deze niet zijn toegestaan in (toekomstige) woonwijken. Masten moeten voorts zo dicht mogelijk bij hoofdinfrastructuur gesitueerd worden en zo min mogelijk in natuurgebieden, parken en aan de rand van woonwijken.

Nota Prostitutiebeleid Almere

In de raadsvergadering van 14 december 2000 heeft de gemeenteraad de Nota Prostitutiebeleid Almere vastgesteld. In deze nota wordt het gemeentelijk beleid ten aanzien van seksinrichtingen, escortbureaus en sekswinkels vastgelegd in beleidsregels.

Zichtbare prostitutiebedrijven, zoals een seksclub en bepaalde andere bedrijven in de branche (zoals een seksbioscoop, seksautomatenhal, sekstheater, erotheek en sekswinkel) kunnen relatief de meeste overlast geven en kunnen daarom het beste geconcentreerd in uitgaansgelegenheden worden gelokaliseerd. Andere – zich minder profilerende – bedrijven (privé-huizen, erotische massagesalons en parenclubs) kunnen alleen aan de rand van een woonwijk gevestigd worden. In de praktijk betekent dit vestiging op een bedrijventerrein.

Voor De Vaart IV/VI wordt middels een wijzigingsbevoegdheid de mogelijkheid geboden tot de vestiging van één seksinrichting. De afstand tot de dichtstbijzijnde (bedrijfs)woning moet hierbij minimaal 50 meter bedragen.

3 Uitgangspunten De Vaart IV/VI

3.1 Algemeen

In 1997 is, vanwege de toegenomen behoefte aan bedrijventerrein, voor het gebied De Vaart IV, De Vaart VI en het ‘groene hart’ een ontwikkelingsvisie opgesteld. Deze visie is mede opgesteld om te voorkomen dat de potenties van het gebied verloren zouden gaan door ad-hoc initiatieven. In de “Ontwikkelingsvisie De Vaart IV/VI” (1997) is een groot aantal uitgangspunten weergegeven voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein als terrein voor zware bedrijvigheid. In de zomer van 1999 heeft het College van burgemeester en wethouders besloten dat het terrein bovendien een duurzaam karakter moet krijgen, mede op basis van de nota “Onderzoek duurzame ontwikkeling bedrijventerrein De Vaart IV en VI”. Vervolgens is uitwerking gegeven aan de (te onderzoeken) duurzaamheidsaspecten. Dit heeft geresulteerd in rapportages over de volgende onderwerpen:

- milieuzonering;
- geluidzonering;
- energieplan;
- variantenonderzoek De Vaart IV/VI – Groene Kadeweg;
- waterplan;
- parkmanagement;
- uitgiftestrategie

Een milieu-effectrapportage naar de inrichting van het terrein is gelijktijdig met dit bestemmingsplan in procedure gebracht.

In de navolgende paragrafen wordt kort ingegaan op deze onderzoeksrapportages en op de keuzes die bestuurlijk zijn gemaakt.

3.2 Nadere uitwerking ontwikkelingsvisie De Vaart IV/VI

In meerdere nota's die in de jaren negentig zijn verschenen zijn wisselende profielen voor De Vaart IV en VI weergegeven. De meest recente inzichten echter geven aanleiding de industriële functie uit te breiden en de in de eerdere rapporten aangegeven functie voor megavestigingen grotendeels te herzien.

De behoefteraming is vergeleken met het uitgiftetempo, hetgeen leidt tot een scenario waarbij de vraag het aanbod voorbij gaat. Dit kan betekenen dat de gemeentelijke doelstelling van werkgelegenheidsgroei onder druk komt te staan.

De ontwikkelingsvisie geeft een groot aantal uitgangspunten voor de verdere ontwikkeling van het bedrijventerrein:

1. De Vaart IV/VI wordt geïntegreerd ontwikkeld ten behoeve van het industriële marktsegment;
2. Het minimum kaveloppervlak bedraagt 2.000 m². Voorts zijn er kavels in drie categorieën, variërend van 2.000 tot 30.000 m²;
3. Zelfstandige kantoorontwikkeling wordt uitgesloten;
4. Vestiging van een eventuele megavestiging wordt op voorhand niet uitgesloten;
5. Detailhandel wordt op De Vaart IV/VI uitgesloten met uitzondering van brand- en explosiegevaarlijke stoffen, grove bouwmaterialen, boten en caravans. De locatie hiervan moet zodanig zijn, dat de vestigmogelijkheden voor categorieën 4 en 5

- zo weinig mogelijk worden ingeperkt. Ook is detailhandel op kleine schaal toegestaan in het facilitypoint;
6. Bedrijfswoningen worden uitgesloten. Met het verschijnen van de Nota Bedrijfswoningen worden bedrijfswoningen op De Vaart IV/VI niet toegestaan;
 7. Windturbines worden in verband met nabije vogelgebieden uitgesloten;
 8. Verkeer/ontsluiting:
 - I. Minimaal twee aansluitpunten vanaf de Grote Vaartweg;
 - II. Aansluitpunten in de vorm van een rotonde;
 - III. Profiel interne ontsluitingsweg bedraagt 30 m;
 - IV. Parkeren op eigen terrein, parkeernorm minimaal 1 parkeerplaats per 100 m² bruto vloeroppervlak (b.v.o.), afhankelijk van de bedrijfsactiviteit;
 - V. Laad- en losruimte en ruimte om te manoeuvreren eveneens op eigen terrein;
 - VI. Het terrein zal door een busverbinding worden ontsloten;
 - VII. Reservering van het eventueel door te trekken tracé naar Buitenvaart voor een busbaan blijft gehandhaafd;
 - VIII. Het Jaap Edenpad en de route langs de Grote Vaart blijven hun functie als langzaam verkeersroute behouden;
 9. Bij de ontwikkeling van de terreinen wordt geen rekening gehouden met een eventuele aftakking binnen het plangebied van de mogelijke railontsluiting richting het Markermeer.

3.3 OPAL

Het bedrijventerrein maakt onderdeel uit van het **Oostvaardersplassen-Almere (OPAL)**-project, waarin het doel is om, voor een duurzame ontwikkeling van het gebied, de functies werken, wonen, natuur en recreatie met elkaar in evenwicht te brengen. Voor De Vaart IV/VI betekent dit concreet dat de planvorming tot stand is gekomen in overleg met diverse belanghebbende partijen in het gebied, te weten de (lokale) overheden, natuur- en milieu-instanties en werkgeversorganisaties⁵. Uitgangspunt van dit overleg is om tot een integrale duurzame ontwikkeling van een bedrijventerrein te komen voor de hogere milieucategorieën (4 en 5), rekening houdend met de omgevingsfactoren (ecologische verbindingszone, Wilgenbos, etc.).

Omdat er op de bestaande en aan te leggen bedrijventerreinen in de provincie Flevoland nauwelijks ruimte is voor de plaatsing van bedrijven uit milieucategorie 5 is er vanuit de OPAL-partners op aangedrongen om in het laatste deelgebied van het bedrijventerrein De Vaart zoveel mogelijk bedrijven uit milieucategorie 5 toe te laten. Daarbij is door alle partijen het belang aangegeven om deze locaties daadwerkelijk voor bedrijven in dit segment te reserveren en niet uit te geven aan minder zware bedrijven.

Andere bedrijvenlocaties binnen Almere zijn niet geschikt voor bedrijven uit milieucategorie 5, met name vanwege de ligging in de directe nabijheid van (toekomstige) woningen.

5. In het Bestuurlijk Overleg OPAL hebben de volgende partijen zitting: gemeente Almere, Provincie Flevoland, Waterschap Zuiderzeeland, Hydron (voorheen Flevolandsche Drinkwater Maatschappij), Vereniging Bedrijfskring Almere, Kamer van Koophandel Flevoland, Werkgeversvereniging Midden-Nederland, Staatsbosbeheer, Stichting Flevolandschap, Milieuraad Almere en de Westelijke Land- en Tuinbouworganisatie.

3.4 Integrale Milieuzonering De Vaart IV/VI

Bij dit OPAL-project speelt integrale milieuzonering een belangrijke rol. De nabijheid van hoge natuurwaarden van de ecologische verbindingszone De Vaart en Oostvaardersplassen, Wilgenbos en Lepelaarsplassen, alsmede de Penitentiare Inrichting Almere (PIA), glastuinbouw en het groene kadeweggebied pleiten voor een integrale afweging van de milieuzones in relatie tot de benutting van de beschikbare ruimte.

Hiertoe is een integrale milieuzonering opgesteld, teneinde het bedrijventerrein De Vaart IV/VI zo efficiënt en zo flexibel mogelijk in te richten waarbij de bestaande milieukwaliteit van de omgeving niet in gevaar wordt gebracht.

In Hoofdstuk 5 'Milieuaspecten' wordt de wijze waarop tot de uiteindelijke milieuzonering tot stand is gekomen en de afwegingen die daarbij zijn gemaakt, toegelicht.

3.5 Notitie variantenonderzoek De Vaart IV/VI/ Groene Kadeweg

Onderzocht is wat de mogelijkheden zijn om het bedrijventerrein naar het zuiden op te schuiven waardoor minder hinder voor de ecologische verbindingszone ontstaat. Hiertoe zijn een aantal varianten ontwikkeld waaruit een keuze is gemaakt. De gekozen variant houdt het volgende in:

- Realisatie van een 100 meter brede groenzone op het bedrijventerrein ten zuiden van de ecologische verbindingszone;
- Realisatie van een vrijliggende recreatieve fietsroute in deze groenzone;
- Realisatie van opslagbekkens voor (hergebruik van) regenwater voor bedrijven;
- Laten vervallen van oorspronkelijk plan om aan de rand van de ecologische verbindingszone bedrijven uit de lagere milieucategorieën te vestigen;
- Geplande ontsluitingsweg aan de noordzijde van het bedrijventerrein komt te vervallen. Bedrijven sluiten met hun achterzijde aan op de groenstrook;
- Groene Kadeweg-gebied blijft beschikbaar voor hinderlijke recreatieve bedrijvigheid in een groene setting.

3.6 Waterplan

Het "Waterplan De Vaart IV/VI" (oktober 1999) beschrijft opties voor de invulling van een duurzaam watersysteem op het bedrijventerrein. Op basis hiervan zijn de volgende keuzes gemaakt:

Oppervlaktewater

Het oppervlaktewater zal in de vorm van een gesloten ring rondom het bedrijventerrein worden aangelegd.

Natuurvriendelijke oevers

Daar waar mogelijk zullen natuurvriendelijke oevers worden aangelegd. In ieder geval worden deze in de noordelijk gelegen watergang aangelegd, welke is gelegen in het wateropvanggebied in de noordrand van het bedrijventerrein grenzend aan de ecologische verbindingszone.

Afkoppelen hemelwater

Regenwater dat afstroomt van verharde oppervlakken –ook die van bedrijven- wordt via filterbermen gezuiverd en wordt daardoor schoner afgevoerd naar het oppervlaktewater. De filterbermen zijn gesitueerd langs beide zijden van de wegen en hebben tot effect dat de kwaliteit van het oppervlaktewater aanzienlijk minder verontreinigd zal worden. Filterbermen, afvoersystemen, ringgracht, bassins, natuurvriendelijke oevers en flexibel peil worden uitgewerkt in de projectgroep waterhuishoudkundig inrichtingsplan De Vaart IV. Hierin is het Waterschap Zuiderzeeland vertegenwoordigd. Na uitwerking van het plan zal dit door het bestuurlijk overleg worden geaccordeerd. Hemelwater dat van de relatief schone daken komt, kan rechtstreeks naar het regenwatersysteem worden afgevoerd, voorzover er niet-uitlogbare bouwmaterialen zijn gebruikt, danwel op open terrein gestald of opgeslagen.

Peilverhoging

Peilverhoging naar minimaal –5.50 m NAP wordt bewerkstelligd om de kweldruk te verminderen en daardoor de waterkwaliteit te verbeteren. Om de waterkwaliteit te optimaliseren en droge perioden te kunnen overbruggen, wordt in naastliggend plangebied (ten noorden van de glastuinbouw) een seizoensberging gerealiseerd.

Flexibiliteit dwarsprofielen

Dwarsprofielen van wegen en overige infrastructuur dienen flexibel te kunnen worden ingericht, waarbij de opties worden opgehouden voor (waar nodig) infrastructuur voor energie, water en groen. Voor water betekent dit de mogelijkheid van een tweede waterleidingnet (voor industriewater).

3.7 Energievisie

In 1999 is in opdracht van de gemeente Almere een energievisie opgesteld, waarin de analyses op strategisch niveau zijn vertaald naar concrete aanbevelingen:

Acquisitie/toewijzing

De gemeente stelt criteria op voor vestiging, acquisitie en locatietoewijzing. Hiermee kan de gemeente invloed uitoefenen op de energiebehoefte van de bedrijven die zich gaan vestigen. Dit biedt de grootste kansen voor de daadwerkelijke realisatie van duurzame oplossingen, zoals bijvoorbeeld hergebruik van restwarmte.

Flexibele infrastructuur

Flexibele invulling van de energie-infrastructuur vormt een afwegingskader bij het opstellen van definitieve stratenprofielen in verband met reservering voor ondergrondse leidingen. Voor een maximale flexibiliteit kan uitgegaan worden van een breedte per zijde van de weg van ca. 8,5 meter. Deze afstand is nodig op die locaties waar de vestiging van bedrijven in de hogere milieucategorieën (grootste warmtebehoefte, -overschot) is toegestaan en de meeste energie-uitwisseling nodig is. Een kleinere afstand kan bijvoorbeeld langs de ecologische verbindingzone worden aangehouden.

3.8 Uitgiftestrategie

De notitie Uitgiftestrategie De Vaart IV/VI heeft tot doel inzicht te verschaffen in de instrumentele, organisatorische, procedurele en financiële mogelijkheden om kwaliteit te realiseren en ook op langere termijn te behouden.

De uitgifte wordt gezien als schakel tussen de planvorming en het daadwerkelijke gebruik van het bedrijventerrein. Tijdens de planvormingsfase zijn de toekomstige gebruikers niet bekend, al is er wel een globaal beeld gevormd. Daarom moet het bestemmingsplan flexibel zijn. Daarnaast zullen zo duidelijk mogelijk de voorwaarden vastgelegd moeten worden waar het nieuwe bedrijventerrein moet voldoen.

Echter, geconstateerd wordt dat er veelal een verschil is tussen de goede voornemens enerzijds en de resultaten in de praktijk anderzijds. Hiervoor worden meerdere redenen aangedragen. Ten eerste blijken plannen star te zijn, ze spelen onvoldoende in op maatschappelijke veranderingen en zijn gemaakt vanuit de gedachte dat in de planvormingsfase alle ontwikkelingen kunnen worden voorzien. Ten tweede blijkt dat, om verschillende redenen, de kwaliteitseisen 'vergeten' worden bij de uitgifte van de gronden. De kwaliteit van het bedrijventerrein kan derhalve al bij de uitgifte worden gemaakt of gebroken.

Omdat momenteel het aanbod aan bedrijfsterreingrond schaars is zijn er kansen om de voorgestane kwaliteit, door sturing en het stellen van eisen aan de kopers daadwerkelijk te realiseren. Overigens blijft uitgifte altijd een proces van onderhandelen, waarbij de uitkomst niet van tevoren vaststaat.

Bij de uitgifte van de grond start de communicatie met en tussen de bedrijven. De uitgifte wordt daarom gezien als de start van het parkmanagement. Dit houdt in dat de parkmanagementorganisatie er bij de uitgifte al moet staan.

3.9 Parkmanagement

In het eindrapport Parkmanagement De Vaart I, II, III en IV/VI wordt geconcludeerd: "Parkmanagement als serviceconcept – gericht op het optimaal functioneren van een bedrijventerrein en de daarop gevestigde bedrijven – is onmisbaar voor het verbeteren van het kwaliteitsniveau en het vasthouden van een kwaliteitsniveau van het beheer, het onderhoud en de facilitaire dienstverlening op bedrijventerreinen."

Op bestaande bedrijventerreinen is invoering van parkmanagement alleen mogelijk via vrijwillige deelname van de daar gevestigde ondernemers. Op het nieuw uit te geven bedrijventerrein De Vaart IV/VI vergroot parkmanagement de mogelijkheden op verduurzaming van het bedrijventerrein en de kwaliteit ervan. De verplichting tot deelname kan hier worden afgedwongen in de (grond)koopovereenkomst. Deze overeenkomst bevat tevens een kettingbeding voor eventuele volgende kopers en gebruikers van de grond.

De dienstverlening van parkmanagement dient een stapsgewijze opbouw te hebben om onderscheid te kunnen maken tussen het verplichte of vrijwillige karakter van de dienstverlening op een nieuw respectievelijk bestaand bedrijventerrein en de kosten van dienstverlening op een juiste wijze toe te delen. Deze dienstverlening onderscheidt een Basispakket, Verbreed Basispakket en Pluspakket.

Het Basispakket geldt voor De Vaart als geheel en bestaat uit de werkzaamheden die op elk bedrijventerrein noodzakelijk zijn en nu worden geregeld door de gemeente. Het gaat om de civiele activiteiten van regulier onderhoud, reparatie en beveiliging. Het parkmanagement formuleert ten aanzien van deze activiteiten de kwaliteitseisen waaraan de uitvoerende partij dient te voldoen en controleert deze.

De ondernemers die zich gaan vestigen op De Vaart IV/VI zullen zich moeten conformeren aan het voorgestane duurzaamheidsniveau. De afname van collectieve voorzieningen die

de kwaliteit van een bedrijventerrein bepalen bovenop het basispakket (het verbreed basispakket) zijn bewegwijzering, onderhoud van de buitenruimte en energiediensten. Tenslotte is het mogelijk, dat bedrijven door stimulering, coördinatie en begeleiding van het parkmanagement kiezen voor extra modules van dienstverlening door gespecialiseerde marktpartijen. Deze commerciële dienstverlening kan bestaan uit afvalverwijdering, milieudiensten, kinderopvang, postverzorging en koeriersdiensten, verzekering van onroerende zaken in relatie tot beveiliging van het bedrijventerrein en vervoersmanagement.

Naast een grootschalige aanpak voor het gehele bedrijventerrein De Vaart IV/VI kan ook op kleinere schaal de samenwerking tussen individuele bedrijven worden gestimuleerd.

4 Planbeschrijving

4.1 Waarborging van het duurzaamheidsconcept

De Vaart IV/VI wordt ontwikkeld als een duurzaam bedrijventerrein. Teneinde dit duurzaamheidsprofiel te waarborgen worden de ruimtelijk relevante aspecten in het bestemmingsplan vastgelegd. Dit gebeurt in de voorschriften, op de plankaart en in de plantoelichting. De keuze hoe deze duurzaamheidsaspecten worden vastgelegd, bijvoorbeeld ruimtelijk vastleggen op de plankaart en/of regelen via de voorschriften (en wellicht zonder een ruimtelijke begrenzing), is er een die bepaald wordt door de gewenste mate van flexibiliteit. De economische ontwikkeling valt niet op voorhand te voorspellen en vast te leggen, hetgeen pleit voor voldoende flexibiliteit teneinde te kunnen inspelen op tijden dat het economisch minder goed gaat dan wel een wijziging in de vraag naar bedrijfsterrainen optreedt. Tegelijk zal het gewenste duurzaamheidsprofiel voldoende verzekerd moeten worden en mag het niet zo zijn dat voornemens op de lange duur verwateren of vergeten worden ten behoeve van een gemakkelijke gronduitgifte. Kortom, het bestemmingsplan zal de belangrijkste ruimtelijk relevante duurzaamheidsaspecten zo goed mogelijk moeten waarborgen en tegelijk over voldoende flexibiliteit moeten beschikken.

Niet-ruimtelijk relevante aspecten zullen langs een ander spoor gewaarborgd moeten worden. Hiervoor zijn diverse instrumenten beschikbaar. Genoemd kunnen worden de milieuvergunning, uitgifte, beheerplan en parkmanagement. Juist deze veelheid aan instrumenten maakt het noodzakelijk om voor dit traject een duidelijke strategie te ontwikkelen: wie, wanneer etc.

Voor het verlenen van milieuvergunningen aan zich te vestigen bedrijven geldt dat ALARA-vergunningseisen (as low as reasonably achievable) als uitgangspunt worden gehanteerd.

Voor het bestemmingsplan is het gewenst om ook van die aspecten die geen regeling vinden in het juridische deel van het bestemmingsplan, in de plantoelichting een zo compleet mogelijk beeld te schetsen van de toekomstige ontwikkeling van De Vaart IV/VI.

In de navolgende paragrafen zullen, op basis van het stedenbouwkundig inrichtingsplan en de uitgevoerde m.e.r., de keuzes worden besproken die zijn gemaakt ten behoeve van de inrichting van het bedrijventerrein zoals vastgelegd in dit bestemmingsplan. De verkaveling wordt in paragraaf 4.3 besproken, en in 4.4 wordt de wijze waarop duurzaamheidsaspecten in dit bestemmingsplan worden vastgelegd aangeduid.

4.2 Het Milieueffectrapport

In het Milieueffectrapport (MER) zijn naast twee inrichtingsalternatieven (basisalternatief en optimalisatiealternatief) het 'meest milieuvriendelijke alternatief' (MMA) uitgewerkt. Bij de formulering van de alternatieven bij de inrichting en het beheer van het bedrijventerrein worden diverse bouwstenen onderscheiden. Het betreft de milieuthema's waterhuishouding, ecologische en landschappelijke structuur, verkeersstructuur, ruimtelijke opzet, energie en duurzaam bouwen en parkmanagement.

Op grond van de keuzes gemaakt in OPAL-verband voor de inrichting (ruimtelijke configuratie) van De Vaart IV/VI staat de ruimtelijke opzet voor het bedrijventerrein op hoofdlijnen vast. Hierbij is op diverse onderdelen al rekening gehouden met enkele belangrijke milieu-uitgangspunten.

Het optimalisatiealternatief is gericht op het beperken van eventuele negatieve milieugevolgen van het basisalternatief.

Het meest milieuvriendelijke alternatief is gebaseerd op het optimalisatie-alternatief met voornamelijk in de beheerfase een aantal extra's.

Uitgangspunt van het alternatievenonderzoek van dit MER is nagaan waar ten opzichte van het basisalternatief nog verdere milieuwinst geboekt kan worden. In het MER is het minimaliseren van milieubelasting voor de omliggende natuurgebieden het belangrijkste aandachtspunt.

In onderstaande schema's wordt per thema het voorkeursalternatief uit te doen gedaan aan de hand van de keuzes per item voor het basisalternatief of het optimalisatie-alternatief (indien ze afwijken van elkaar) en de achterliggende argumentatie daarvoor.

4.2.1 Ruimtelijke opzet

ruimtelijke opzet			
<i>basisalternatief</i>	<i>optimalisatiealternatief</i>	<i>voorkeursalternatief</i>	<i>argumenten voor keuze</i>
milieuzonering	milieuzonering plus maatregelen	optimalisatie alternatief (met bufferzone)	
geluidzone 2001	verkleinen geluidzone	basisalternatief	geluidzone is recent beperkt en wordt vastgesteld i.o.m. GS; zal in een paraplubestemmingsplan geregeld worden
achterkanten bufferzone	achterkanten bufferzone	beide	
geen bedrijfswoningen	geen bedrijfswoningen	beide	
verkeersbewegingen niet bepalend voor bedrijfslocaties	locatie koppelen aan verkeersbewegingen	optimalisatiealternatief	verwerkt in zonering en maakt deel uit van uitgifte-strategie
standaard ruimtegebruik	intensief ruimtegebruik	basisalternatief	past niet in opzet/uitgifte

De ruimtelijke opzet en hoofdstructuur van het terrein zijn in het basisalternatief en in het optimalisatie-alternatief nagenoeg gelijk. Het basisalternatief komt immers voort uit een inrichtingsvoorstel en milieuzonering die gebaseerd zijn op de aanwezigheid van gevoelige functies, met name de omliggende natuurgebieden.

Voor het gehele bedrijventerrein De Vaart geldt een 'Geluidzone Industrielawaai'. Het is in principe mogelijk om deze geluidzone in te perken richting natuur, waardoor in het optimalisatiealternatief de geluidsruimte beperkter is dan in het basisalternatief. Echter, omdat de geluidzone voor het hele terrein De Vaart recent is bijgesteld (verkleind) en vastgesteld door Gedeputeerde Staten van de provincie Flevoland, zal niet opnieuw een nog kleinere zone worden vastgesteld. Bij de uitgifte en afgifte van milieuvergunningen wordt rekening gehouden met de aanwezige geluidsruimte op het terrein. Bij de MER-beoordeling is er vanuit gegaan dat alle beschikbare geluidsruimte door de bedrijven wordt ingevuld. Dit is dus een worst-case scenario, waarbij ervan wordt uitgegaan dat alle bedrijven gelijktijdig alle geluidsbronnen op volle toeren gebruiken. In werkelijkheid zal deze situatie zich niet of nauwelijks voordoen; op een gemiddelde dag zal het geluidsniveau lager zijn. Voor de nacht- en avondperiode moet volgens de Wet geluidhinder zelfs

een correctie met 5 respectievelijk 10 dB(A) toegepast worden. De werkelijke geluidsniveaus zullen in de avond- en nachtperiode dus beduidend lager liggen.

Bedrijven die op De Vaart IV/VI aan de noordzijde tegen de bufferzone zijn gelegen moeten de bebouwing en onsluiting met de voorzijde naar de weg richten. Tevens moet worden voorkomen dat aan de achterzijde van de percelen, gericht naar de bufferzone, laad- en losactiviteiten en werkzaamheden plaats vinden. Deze zullen vooral naast de gebouwen moeten plaatsvinden.

In het optimalisatiealternatief is uitgegaan van intensief ruimtegebruik, teneinde inefficiënt gebruik van gronden te voorkomen. Gezien het profiel van het terrein, een specifiek bedrijventerrein met hogere milieucategorieën, zal intensief ruimtegebruik niet actief kunnen worden gestimuleerd. Alleen aan de zijde van de Hoge Vaartweg wordt een minimum bebouwingspercentage gehanteerd.

4.2.2 Waterhuishouding

waterhuishouding			
<i>Basisalternatief</i>	<i>Optimalisatiealternatief</i>	<i>Voorkeursalternatief</i>	<i>argumenten voor keuze</i>
ophogen tbv bouwrijpmaken 1m	ophogen tbv bouwrijpmaken 1m	beide	
peil 5,5 –NAP	peil minimaal 5,5 –NAP	Optimalisatiealternatief	Verbeteren waterkwaliteit
strak waterpeil	flexibel waterpeil	flexibel waterpeil, volgens uit te voeren studie (voorkeursalternatief blijkt technisch onhaalbaar)	voor zover mogelijk en wenselijk, optimaliseren waterkwaliteit, vasthouden/bergen goed water
opslag regenwater in bufferzone	opslag regenwater centraal onder bedrijventerrein	basisalternatief	
filterbermen + verbeterd gescheiden riool	filterbermen+ gescheiden riool	optimalisatiealternatief	
waterberging 3 tot 4 ha	waterberging 7 ha	optimalisatiealternatief	
alleen natuurlijke oevers in bufferzone	natuurlijke oevers gehele terrein	Zoveel mogelijk optimalisatiealternatief, doch minstens in bufferzone en langs oostelijke gracht	voor zover mogelijk
75% verharding gehele terrein	66 % verharding gehele terrein	optimalisatiealternatief	
geen hergebruik water	gebruik industriewater	optimalisatiealternatief	optioneel, mogelijkheden zijn aanwezig

Het oppervlaktewater binnen het bedrijventerrein wordt gescheiden van het oppervlaktewater buiten het plangebied. Rond het bedrijventerrein wordt daartoe een (gesloten) ‘gracht’ aangelegd. Conform het waterplan wordt het waterpeil opgezet van 6,20 –NAP naar 5,50 –NAP. Waterafvoer vindt plaats in zuidelijke richting naar de Kottertocht. Ter hoogte van het Groene Kadeweg-gebied zijn twee stuwen voorzien (verval naar 6,20 –NAP). Voor de afwatering van het kassengebied zal, aan de westzijde in dit gebied, een nieuwe sloot worden aangelegd. Deze sloot is onderdeel van een geheel eigen stelsel van watergangen op en rond het kassengebied. Er is daardoor geen onderlinge invloed op de waterhuishouding tussen De Vaart IV/VI en het kassengebied.

Na studie blijkt flexibel waterpeil niet mogelijk vanwege het aan te leggen rioleringssysteem. Teneinde alsnog de waterkwaliteit zoveel mogelijk te optimaliseren zal in het naastgelegen gebied ten noorden van het kassengebied een seizoensberging worden aangelegd. In droge perioden kan water worden ingelaten vanuit deze seizoensberging.

In het profiel van het openbaar gebied zijn zogenaamde filterbermen opgenomen, bedoeld om regenwater te zuiveren afkomstig van verharde oppervlakken, waarna het gezuiverde water afgevoerd kan worden naar het oppervlaktewater. In de bufferzone in het noorden van het bedrijventerrein is een waterbuffer voor regenwater opgenomen. In totaal zal 7 hectare ingericht worden specifiek voor waterberging. Het opslaan van regenwater zal niet in een ondergronds bassin onder het terrein plaatsvinden, wegens de kosten die dit met zich meebrengt.

Naast natuurlijke oevers in de bufferzone zal op het terrein zoveel mogelijk een natuurlijke inrichting van de oevers plaatsvinden.

Deze duurzaamheidstoepassingen worden zowel in de plantoelichting als in de beschrijving in hoofdlijnen beschreven.

Ten aanzien van het gebruik van industriewater, wordt bedoeld dat zo min mogelijk drinkwater wordt gebruikt door hergebruik van afval- of industriewater. Industriewater is water dat kan worden gebruikt voor spoelwater, maar ook voor andere industriële toepassingen. Daarnaast is dit water geschikt voor toiletspoeling, bluswater en voor het besproeien van groenvoorzieningen.

4.2.3 Landschappelijke en ecologische structuur

landschappelijke en ecologische structuur			
<i>basisalternatief</i>	<i>optimalisatiealternatief</i>	<i>voorkeursalternatief</i>	<i>argumenten voor keuze</i>
bufferzone van 100m langs terrein zonder specifieke natuurfunctie	verder doorgetrokken bufferzone van 100m met primair natuurfunctie	basisalternatief	bufferzone wordt wel landschappelijk ingepast en aangelegd
geen maatregelen verbinding ecozone-wilgenbos	goede verbinding d.m.v. verkeersmaatregelen	basisalternatief	aansluiting op provinciaal wegennet
geen bijzonder beheer bermen	natuurlijk beheer bermen	basisalternatief	
heldere groenstructuur bomen en gras	heldere groenstructuur, filterbermen en rietstroken	optimalisatiealternatief	
natuurlijke oevers in bufferzone, elders civieltechnisch	gehele terrein natuurlijke oevers	basisalternatief +	zie water
geen afscherming aan noordzijde	landschappelijke inpassing aan noordzijde door wilgen en riet	optimalisatiealternatief	
max. bouwhoogten 8m aan rand en 18m centraal	max. bouwhoogte 8m aan rand en 18m. centraal	beide	
geen maatregelen ter beperking lichtuitstraling	beperken uitstraling verlichting in ecologische verbindingszone	optimalisatiealternatief	door beplanting in buffer zone/ milieu-vergunningseisen

Ten zuiden van de ecologische verbindingszone wordt in de noordrand van het bedrijventerrein een bufferzone van 100 m ingericht. voor. De zone met als primaire doel waterberging krijgt een inrichting van water met oevers. Tevens is deze zone bedoeld ter beperking van de hinder van het bedrijventerrein naar de ecologische zone. Oevers worden ingericht met riet en opgaande bomen. Om te voorkomen dat de bufferzone droogvalt, wordt gestreefd naar een koppeling van het watersysteem van deze zone met de ecologische verbindingszone, waardoor (optioneel) water vanuit het Broekbos ingelaten kan worden. Het Broekbos wordt aangelegd tussen het glastuinbouwgebied oostelijk van onderhavig plangebied en de ecologische verbindingszone.

Een bouwhoogte van maximaal 12 meter langs de bufferzone vergroot de inpassing van de bedrijfsgebouwen en verkleint de invloed van het bedrijventerrein op de ecologische zone.

De ecologische verbindingzone verbindt de Oostvaardersplassen met het Wilgenbos en de Lepelaarsplassen. Het grootste obstakel dat dieren moeten nemen is de Grote Vaartweg. Onder deze weg liggen faunapassages van 2 maal 3 meter breed voor fauna via land, en eenmaal 5 meter breed via water. De weg wordt (nu reeds) intensief gebruikt. Er zullen geen extra verkeersremmende maatregelen worden genomen, daar de weg een verbinding met het provinciaal wegennet vormt en de twee aan te leggen rotondes bij de entrees van De Vaart IV/VI ook het verkeer al afremmen.

Op het bedrijventerrein worden maatregelen getroffen om de uitstraling van verlichting naar de ecologische verbindingzone te beperken door voor de nachtperiode eisen aan de verlichting te stellen.

Op het bedrijventerrein zullen oevers, zoveel mogelijk, natuurvriendelijk worden ingericht. De filterbermen die op het gehele terrein liggen, zullen een inrichting conform hun functie krijgen.

4.2.4 Verkeersstructuur

verkeersstructuur			
basisalternatief	optimalisatiealternatief	voorkeursalternatief	argumenten voor keuze
	2 aansluitpunten Grote Vaartweg	2 aansluitpunten Grote Vaartweg	beide
interne ontsluitingslus	interne ontsluitingslus	beide	
aansluiting fietsverkeer aan noordzijde Jaap Edenpad	aansluiting fietsverkeer aan noord- en zuidzijde Jaap Edenpad	optimalisatiealternatief	veilig voor fietsers
centraal op terrein fietspad	vrijliggende fietsverbinding centraal door plangebied	basisalternatief	vrijliggend gaat ten koste van effectieve verkaveling
2 bushaltes	2 bushaltes	beide	
geen verkeersremmende maatregelen	verkeersremmers op Grote Vaartweg	optimalisatiealternatief	d.m.v. rotondes, geen andere snelheidsremmers
geen vervoersbeperkende prikkels	vervoersmanagement	optioneel	mogelijkheden ikv parkmanagement
alleen eigen parkeerplaatsen	collectief gebruik parkeerplaatsen	basisalternatief	
geen fietsenstallingen bij haltes	stalling fiets bij OV-halte	optimalisatiealternatief	fietsklemmen bij haltes is standaard in Almere

Als gevolg van de komst van het bedrijventerrein neemt het verkeer bij de aansluiting van de Grote Vaartweg op de Buitenring toe met ongeveer 10% en met 6% op de Hogering. Op de Polderdreef neemt het verkeer toe met 5%. Het verkeer op de Oostvaardersdijk neemt bij het basisalternatief vooral toe in westelijke richting (+75%). In oostelijke richting (Oostvaardersplassen) is de toename meer beperkt (+15%). Bij het optimalisatiealternatief is dat nog altijd 60%. Doordat bij de aanleg van de wegen destijds ruim is gedimensioneerd, biedt de toename van verkeer door De Vaart IV/VI qua wegcapaciteit geen problemen. Vooral bij de aansluiting op de Grote Vaartweg zal het druk worden. Voor het verwerken van de intensiteit kan worden volstaan met één rijstrook per richting.

De Grote Vaartweg is onderdeel van de hoofdwegenstructuur van Almere. Het terrein wordt vanaf de Grote Vaartweg op twee punten ontsloten. Deze aansluitingen krijgen de vorm van rotondes. Een u-vormige ontsluitingslus op het bedrijventerrein verbindt de rotondes met elkaar. De rotondes worden voorzien van oversteekplaatsen voor het fietsverkeer, dat op die manier veilig het bedrijventerrein kan bereiken. Fietsroutes gaan over het bestaande Jaap Edenpad langs de oostzijde van het plangebied (noord-zuid) en een fietspad tussen de Vijfhoek en het Groene Kadeweg-gebied (oost-

west). Deze fietspaden vormen verbindingen met het langzaamverkeersnetwerk van Almere-Stad en Almere-Buiten. Tevens is noordelijk van het bedrijventerrein, tussen de bufferzone en de ecologische verbindingszone, een fietspad geprojecteerd. Op het bedrijventerrein zelf maakt de fietser gebruik van de hoofdrijbaan.

Rekening is gehouden met twee openbaar vervoerhaltes, welke zodanig zijn gesitueerd dat hierdoor nagenoeg het gehele terrein binnen de bereikbaarheid (straal van max. 400 m) van de bus is komen te liggen. Het openbaar vervoer i.c. de bus maakt gebruik van de bestaande infrastructuur van het bedrijventerrein. De gereserveerde verbinding met de Buitenvaart is slechts bedoeld voor de lijndienst (en eventueel hulpdiensten in geval van calamiteit).

Het nieuwe bedrijventerrein trekt natuurlijk veel verkeer. Met goed vervoersmanagement kan het aantal niet-noodzakelijke autoritten van en naar het bedrijventerrein worden teruggebracht. Daarbij kan worden gedacht aan een vervoersplan voor personeel, waarbij gebruik van collectief- of openbaar vervoer en gebruik van de fiets wordt gestimuleerd, maar ook aan logistiek management.

4.2.5 Duurzaam bouwen en energie

duurzaam bouwen en energie			
<i>basisalternatief</i>	<i>optimalisatiealternatief</i>	<i>voorkeursalternatief</i>	<i>argumenten voor keuze</i>
centrale energie voorziening, distributie en omzetting bij bedrijven (outsourcing)	centrale energie voorziening, distributie en omzetting bij bedrijven (outsourcing)	beide	
standaard acquisitie	acquisitie richten op groot energie intensief bedrijf als kern met utility centre	basisalternatief	mogelijk gebruik restwarmte Vijfhoek
flexibele invulling ondergrondse energie- infrastructuur	flexibele invulling ondergrondse energie-infrastructuur	beide	
geen matching locaties bedrijven	afstemming warmtevraag en aanbod bij locatie van bedrijven	optimalisatiealternatief	uitgifte strategie gericht op bij elkaar brengen vraag en aanbod van warmte en energie
bouwvoorschriften obv duurzaam en energiezuinig bouwen, energiebesparingsonderzoek als onderdeel milieuvergunningaanvraag	bouwvoorschriften obv duurzaam en energiezuinig bouwen, energie besparingsonderzoek als onderdeel milieuvergunningaanvraag	beide	
standaard energielevering	centrale energievoorziening, inkoop enz.	optioneel	onderdeel van parkmanagement
geen actieve herplaatsing	herplaatsing bedrijven van buiten terrein in het kader van benutting restwarmte	optioneel	dmv uitgiftestrategie en acquisitie

Bij de ontwikkeling van De Vaart IV/VI heeft het creëren van flexibiliteit ten behoeve van energie-oplossingen aandacht. Hierdoor worden kansen op energiegebied, zowel op korte als op lange termijn, optimaal benut. Het gaat hierbij om de uitwisseling van restwarmte, gezamenlijke energie-opwekking of duurzame energie-opwekking (zonne-energie), maar ook om het collectief inkopen en/of onderhouden van energie-installaties.

In de ruime straatprofielen is ruimte gereserveerd om in toekomstige (energie-) infrastructuur te voorzien. De haalbaarheid van collectieve voorzieningen is moeilijk in te schatten, door het ontbreken van inzicht in de te vestigen bedrijven. Omdat bij een langzaam vollopen van het terrein elk bedrijf afzonderlijk investeert in een energie-installatie is het,

om op een collectief systeem te kunnen overstappen, nodig dat de verantwoordelijkheid voor installaties bij de leverancier te leggen (outsourcing). Bij aanleg zal de gemeente energie-intensieve bedrijven gaan werven, waarbij de centrale energievoorziening als basis voor distributie naar omliggende bedrijven kan dienen. De gemeente zal bedrijven met een warmte-overschot plaatsen naast bedrijven met een warmtevraag.

Voor de inrichting van het terrein worden de nationale Pakketten Duurzaam Bouwen als minimum gehanteerd.

4.2.6 **Parkmanagement**

parkmanagement			
<i>basisalternatief</i>	<i>optimalisatiealternatief</i>	<i>voorkeursalternatief</i>	<i>argumenten voor keuze</i>
basispakket	verbreed basispakket	groeimodel	optioneel verbreed pakket afhankelijk van interesse bedrijven

De kwaliteit van het beheer en het onderhoud zal met parkmanagement op het gewenste niveau worden gebracht en gehouden.

In het basisalternatief wordt uitgegaan van een basispakket voor parkmanagement. De werkzaamheden in dit basispakket zijn civiele activiteiten van onderhoud en reparatie op het terrein (zoals schoonhouden). De gemeente blijft verantwoordelijk voor groot-onderhoud zoals wegrenovaties. Bij het optimalisatie-alternatief conformeren de ondernemers op het terrein zich aan het gekozen duurzaamheidsbeleid en nemen zij bovenop het basispakket nog meer collectieve voorzieningen af, zoals bewaking, bewegwijzering en energiediensten.

Er is gekozen voor een groeimodel, waarbij in ieder geval het basispakket beginpunt is.

4.2.7 **Meest Milieuvriendelijke alternatief (MMA)**

Het voorkeursalternatief dat de basis is van dit plan bevat een aantal punten uit het MMA. Dit zijn: het afvoeren van water van *alle* verharde oppervlakken naar filterbermen; de keuze voor bedrijven tot cascadering, waarbij bedrijf A het afvalwater van B gebruikt (optioneel); een goede landschappelijke inpassing door wilgenbeplanting van de bufferzone en zoveel mogelijk een natuurlijke inrichting van oevers.

4.3 **Inrichtingsplan**

Het inrichtingsplan vormt, samen met de milieuzonering, de basis voor het opstellen van de plankaart. Het inrichtingsplan is zodanig uitgewerkt (infrastructuur, situering van groen en water, verkavelingswijze) dat een gedetailleerde plankaart is ontstaan. Op de plankaart is slechts de hoofdverkeersstructuur opgenomen. Eventuele nevenontsluitingen zijn mogelijk voor de ontsluiting van individuele bedrijfskavels, maar omdat de ligging ervan pas na gronduitgifte kan worden bepaald, zijn deze niet in het verkavelingsplan en op de plankaart opgenomen.

In de openbare ruimte, met een profielbreedte van circa 37 m, zijn alle boven- en ondergrondse infrastructurele voorzieningen ondergebracht.

Op de bedrijfskavels dient tussen de openbare ruimte en de rooilijn (bebouwingsgrens) een strook van 20 meter per bedrijfskavel onbebouwd te zijn. Deze ruimte mag gebruikt worden voor parkeren. Opslag van materialen en goederen is in deze zone aan de voorzijde van de bebouwing niet toegestaan.

De toelaatbare hoogte van de bebouwing kent een opbouw naar binnen toe. De bebouwing mag aan de binnenzijde van het plan hoger worden dan aan de buitenranden. Hierdoor ontstaat een geleidelijke overgang naar het kassengebied aan de oostzijde, het Groene kadeweggebied aan de zuidzijde en de ecologische zone aan de noordzijde van De Vaart. Op de hogere gedeelten van het terrein geldt een maximum bouwhoogte van 18 meter, met een vrijstellingsmogelijkheid naar 24 meter.

De representatieve zijde van gebouwen, de entrees en het kantoorgedeelte, is gericht naar de openbare ruimte. Langs de Grote Vaartweg dient de bebouwing met de representatieve gevel naar deze weg gericht te zijn. Hier geldt ook een minimum bebouwingspercentage, alsmede een minimum bouwhoogte voor de gebouwen.

Langs de noordrand dienen de bedrijven als vrijstaande elementen te worden gerealiseerd. Hier kan het parkeren tussen de bedrijven worden gerealiseerd.

Voor het gehele terrein geldt dat de erfafscheidingen gerealiseerd dienen te worden in de vorm van een transparant hekwerk in combinatie met een haag. Een en ander wordt voor wat betreft de aanleg en het beheer verwezenlijkt bij de gronduitgifte en het parkmanagement.

Onderhavig terrein biedt ruimte aan een zogenaamd 'facilitypoint'. Dit is een bijzondere vestiging die functies kan herbergen als bijvoorbeeld crèche, vergaderruimten, catering-faciliteiten en winkelvoorzieningen voor bezoekers en werknemers van bedrijven. Ook heeft dit facilitypoint of servicepunt een belangrijke functie bij het parkmanagement, dat belangrijke taken krijgt inzake het beheer van het terrein. De locatie in de zuidwesthoek is zodanig gekozen, dat de functies enigszins centraal op het bedrijventerrein De Vaart komt te liggen en zo ook voor de huidige bedrijven van De Vaart I, II en III een aanvullende functie heeft.

Tenslotte bevat het terrein een aantal wijzigingsbevoegdheden in verband met mogelijke uitbreiding van het bedrijf Vijfhoek in oostelijke richting. De ontsluiting naar het Groene kadeweggebied die nu op de plankaart vastligt, verdwijnt daarmee. Om een alternatieve ontsluiting mogelijk te maken kan met een wijzigingsbevoegdheid een nieuwe ontsluiting in de zuidzijde van het plangebied worden gerealiseerd, o.a. in verband met goede bereikbaarheid bij calamiteiten.

4.4 Duurzaamheidstoepassingen

Ieder schaalniveau kent eigen duurzaamheidsaspecten. Voor De Vaart IV/VI zijn duurzaamheidsaspecten allereerst per thema uitgewerkt. Deze uitwerking heeft plaatsgevonden als onderdeel van de thematische onderzoeken. Zo zijn het eerder benoemde energieplan en waterplan opgesteld, waarin naast allerlei andere keuzes, ook voorstellen zijn opgenomen vanuit duurzaamheidsoogpunt.

De relevante aspecten die voortkomen uit alle opgestelde nota's zijn daar waar mogelijk verwerkt in het verkavelingsplan.

Vervolgens moet er vanuit het oogpunt van duurzaamheid aandacht zijn voor de situering van bedrijven ten opzichte van elkaar. Dit is bijvoorbeeld van belang bij de mogelijkheden

van het gebruik van restenergie (bijv. warmte) van andere bedrijven, maar ook bij het gebruik van collectieve voorzieningen (bijv. parkeerruimte) en faciliteiten (bijv. een gezamenlijk bedrijfsrestaurant).

Deze aspecten zullen verder dienen te worden uitgewerkt in het kader van de acquisitie van bedrijven.

In de verkaveling is voorts rekening gehouden met de mogelijkheden voor duurzaamheidstoepassingen op kavelniveau en gebouwniveau. Hierbij kan worden gedacht aan de interne noord-zuidoriëntering van gebouwen ten behoeve van specifieke bedrijfsfuncties. De pakketten Duurzaam Bouwen dienen hierbij als basis.

Deze duurzaamheidsaspecten vallen buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan en zullen daarom hier niet verder worden uitgewerkt.

5 Milieuaspecten

5.1 Milieuzonering

Milieuzonering is het aanbrengen van een ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende en milieugevoelige functies ter bescherming of vergroting van de leefkwaliteit. Bij milieuzonering wordt uitgegaan van milieunormen met een ruimtelijke dimensie. Het gaat om in afstanden uit te drukken aspecten als geluid, geur, stof en gevaar.

In het onderzoek 'Integrale milieuzonering De Vaart IV/VI' is getracht, door het aanbrengen van de milieuzonering, het bedrijventerrein zo efficiënt en zo flexibel mogelijk in te richten waarbij de bestaande milieukwaliteit van de omgeving niet in gevaar wordt gebracht. Gekozen is voor een vorm van milieuzonering met externe werking, waarbij een ruimtelijke scheiding wordt aangebracht door middel van **inwaartse zonering**. Dit betekent dat bij de invulling van een bedrijventerrein minder belastende activiteiten op kleine afstand en meer belastende bedrijven op een grotere afstand van een gevoelige functie worden toegelaten. Hierdoor worden de meest milieubelastende bedrijven omringd door minder milieubelastende bedrijven.



kaart 3: milieuzonering

Het bedrijventerrein wordt begrensd door de ecologische verbindingszone in het noorden, het Wilgenbos in het westen, glastuinbouw in het oosten en het Groene Kadeweggebied in het zuiden. Naast deze gebieden, gelegen rondom het plangebied, bevindt zich op het terrein de Penitenciaire Inrichting Almere (PIA).

Met deze inventarisatie is aan ieder gebied/object een gebiedstypering toegekend en zijn de specifieke kenmerken in beeld gebracht. De gebiedstypering is verricht aan de hand van de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' (1999) en is van belang om te kunnen bepalen welke bedrijven zich waar binnen het terrein kunnen vestigen.

De bescherming van het Groene Kadeweggebied kan niet plaatsvinden vanwege de reeds bestaande vestiging van recyclingbedrijf 'De Vijfhoek'. Dit bedrijf is direct ten noorden van deze zone gevestigd en bestrijkt bijna de gehele breedte van de zone.

Omgeving/ object	Typering
Ecologische verbindingszone	Natuurgebied ('Natuur')
Wilgenbos	Natuurgebied ('Bos')
Groene Kadeweggebied	Bedrijvigheid
Glastuinbouw	Bedrijvigheid
PIA	Gevangenis (hetgeen vergelijkbaar is gesteld met ambachtelijke bedrijvigheid)

In de VNG-brochure is een bedrijvenlijst opgenomen. Deze bedrijvenlijst geeft per bedrijfssoort de minimale afstanden ten opzichte van een rustige woonwijk aan. Aangezien in deze situatie geen sprake is van een rustige woonwijk zijn de minimale afstanden aan de hand van de gebiedstypering gecorrigeerd.

Om voldoende bescherming van de omgeving te waarborgen is een tweede specifieke correctie toegepast. Per gebied en object is aangegeven voor welke milieuaspecten de omgeving gevoelig is en derhalve bijzondere aandacht verdienen.

Uit deze inventarisatie is het volgende naar voren gekomen:

Omgeving/ object	Bijzonder gevoelig voor:
Ecologische verbindingszone en Wilgenbos	Geur, geluid (waaronder verkeer), luchtverontreiniging
Groene Kadeweggebied	-
Glastuinbouw	stof
PIA	externe veiligheid

Om milieuschade te voorkomen worden, met name in de nabijheid van de ecologische verbindingzone, bedrijven geweerd die hoog scoren op de aspecten geur, geluid of luchtverontreiniging, alsmede bedrijven met een verkeersaantrekkende werking. De hinder veroorzaakt door stof (glastuinbouw) zal in de milieuvergunning worden geregeld.

Deze werkwijze heeft geresulteerd in een milieuzonering waarbij voor onderscheiden zones een specifieke selectie van toegestane bedrijven is gemaakt. Op kaart 3 zijn de zonecontouren aangegeven. Bij deze kaart hoort een bedrijvenlijst waarop per bedrijfs-categorie is aangegeven waar op het bedrijventerrein vestiging mogelijk is (zie Staat van Bedrijfsactiviteiten). De letters A, B, C en D betreffen een nadere onderverdeling van de milieuzonering in verband met de maatgevende milieu-aspecten als geluid, veiligheid, stof en geur die voor omliggende gevoelige bestemmingen bepalend zijn. De zone A 1 t/m 4 biedt bescherming aan de ecologische verbindingzone. De zone B2 t/m 4 biedt bescherming aan het Wilgenbos. De zone C 1 t/m 4 biedt bescherming aan de PIA, terwijl de zone D 2 t/m 4 bescherming biedt aan de glastuinbouwzone.

De verkaveling is grotendeels afgestemd op de milieuzonering. In sommige gevallen ligt een kavel in meer dan één zone. Voorkomen moet worden dat een bedrijf zich slechts op een deel van een kavel kan vestigen louter omdat voor het andere deel een lagere milieucategorie geldt.

Als op een kavel een gedifferentieerd regime geldt ten aanzien van toegestane milieuhinder, kan op twee manieren hieraan worden voldaan:

- de vestiging van een bedrijfstype dat overeenkomt met de laagst toegestane milieucategorie;
- De vestiging van een bedrijfstype uit de hogere milieucategorie waarbij door een zodanige inrichting van de kavel de 'zwaardere' onderdelen van het bedrijf op grotere afstand van de gevoelige bestemming worden gesitueerd, danwel door het treffen van milieutechnische maatregelen waardoor wordt voldaan aan deze zonering.

5.2 Geluid

Voor het bedrijventerrein 'De Vaart' is in het kader van art. 53 van de Wet Geluidhinder een geluidszone vastgesteld (Koninklijk Besluit 1992) met een aantal geluidscontouren.

Naar aanleiding van de ontwikkeling van de Vaart IV/VI is geluidonderzoek verricht naar de aanwezige geluidszonering van De Vaart. Door de aanleg van de ecologische verbindingzone wordt immers het uiteindelijke terrein De Vaart kleiner dan oorspronkelijk gedacht. Per saldo is dit een positieve ontwikkeling. Op basis hiervan is een nieuwe geluidszone De Vaart 2001 opgesteld (zie afbeelding), die nog dient te worden vastgesteld en verwerkt in een bestemmingsplan (een parapluplan).



Bij de MER-beoordeling is er vanuit gegaan dat alle beschikbare geluidsruimte door de bedrijven wordt ingevuld. Dit is dus een worst-case scenario, waarbij ervan wordt uitgegaan dat alle bedrijven gelijktijdig alle geluidsbronnen op volle toeren gebruiken. In werkelijkheid zal deze situatie zich niet of nauwelijks voordoen; op een gemiddelde dag zal het geluidsniveau lager zijn. Voor de nacht- en avondperiode moet volgens de Wet geluidhinder zelfs een correctie met 5 respectievelijk 10 dB(A) toegepast worden. De werkelijke geluidsniveaus zullen in de avond- en nachtperiode dus beduidend lager liggen.

5.3 Vogelrichtlijn

Het Rijk heeft de Oostvaardersplassen en de Lepelaarsplassen aangewezen als 'Speciale beschermingszone in het kader van de Europese vogelrichtlijn'. Ook het Markermeer, dat aansluit op beide natuurgebieden, is aangewezen als vogelrichtlijngebied. Dit gebied kan niet los worden gezien van beide natuurgebieden, omdat veel vogelsoorten waaronder aalscholvers voor hun voedselvoorziening afhankelijk zijn van het Markermeer.

In het plangebied zijn door het Sovon veldonderzoek (1998-2000), alsmede door veldwaarnemingen (voorjaar 2001) een kolonie van 12-33 oeverwaluizen (rode lijst, beschermde soort) en een Blauwborst (genoemd in de Europese Vogelrichtlijn) waargenomen.

Uit hetzelfde Sovon veldonderzoek blijkt dat in het Wilgenbos en in de ecologische verbindingsszone enkele vogels voorkomen die voorkomen in de Europese Vogelrichtlijn of op de rode lijst.

Het Markermeer is bij vele soorten vooral in trek als fourageergebied en overwinteringsgebied en/of rustplaats. Een deel hiervan komt voor in het gebied langs de Oostvaardersdijk.

Voor de Oostvaardersplassen wordt voor 29 soorten de 1%-norm van de Noordwesteuropese populatie overschreden, waaronder de Aalscholver (met 8% van de gehele internationale populatie de grootste kolonie van West-Europa) en de Lepelaar (18% van de internationale populatie). Veel van de aanwezige soorten broeden hier, terwijl andere soorten het gebied in het winterseizoen als slaappleats gebruiken.

16 Soorten die op de rode lijst voor bedreigde diersoorten zijn geplaatst broeden in de Oostvaardersplassen.

Ook in de Lepelaarsplassen komen, weliswaar geringer in omvang, maar toch grote populaties Aalscholvers en Lepelaars voor. In totaal broeden in de Lepelaarsplassen 13 vogelsoorten die op de rode lijst voor bedreigde diersoorten staan.

Uit het onderzoek dat in het kader van dit MER is uitgevoerd blijkt dat ter plaatse van het Wilgenbos (Kerngebied EHS) en de ecologische verbindingszone tussen de Oostvaardersplassen en het Wilgenbos significant negatieve effecten op de vogelpopulatie worden verwacht. De significant negatieve effecten worden veroorzaakt door een verhoogd geluidsniveau ten opzichte van de huidige situatie. Nogmaals wordt aangegeven dat het hier een 'worst case' scenario betreft, waarbij uitgegaan is van verstoring van vogels bij een geluidsbelasting van 42 dB(A) en meer en voor de effecten uitgegaan is van de maximale geluidsemissie bij bedrijven (alle geluidsbronnen tegelijkertijd maximaal gebruikt), die zich in werkelijkheid waarschijnlijk niet of nauwelijks voor zal doen.

Indien dat het geval is, is er een zwaarwegend maatschappelijk belang dat deze aantasting rechtvaardigt? Gezien de doelstelling om de woonwerk-balans van Almere meer in evenwicht te brengen, moeten er voldoende en gedifferentieerde bedrijfsterreinen ontwikkeld worden. Op de rest van De Vaart worden nu ook al bedrijven in hogere milieucategorieën toegelaten. Verder is er in Almere, gezien de nabijheid van woningen, onvoldoende alternatief voor De Vaart IV/VI.

Dus wordt op grond van overwegingen geconcludeerd dat binnen de bestaande gemeentegrenzen van Almere geen reële alternatieve locaties zijn voor de bedrijfscategorieën als bedoeld op De Vaart IV/VI.

In het MER is tenslotte aandacht voor mogelijke verzachtende ('mitigerende') maatregelen die genomen kunnen worden om het verlies van de wezenlijke kenmerken en waarden zoveel mogelijk te beperken.

5.4 Archeologie

De gemeente Almere heeft zich ten doel gesteld om de archeologie nadrukkelijk een plaats te geven in het ruimtelijk ontwikkelingsproces. Hiermee loopt zij inzake het archeologisch beleid vooruit op de bepalingen die zijn gesteld in het Verdrag van Malta van 1992. De hoofdlijnen van het archeologiebeleid van de gemeente zijn beschreven in *De schatkamer van Almere. Beleidsnota Archeologische Monumentenzorg gemeente Almere 2001-2003*. In deze beleidsnota stelt de gemeente zich tot doel om een representatief deel van haar behoudenswaardig archeologisch erfgoed duurzaam in de bodem (in situ) te behouden en bij ruimtelijke planvorming te streven naar inpassing van archeologische waarden.

Het archeologisch erfgoed van de gemeente Almere omvat steentijdvindplaatsen en scheepswrakken uit historische tijden. In de steentijd was het grondgebied van Almere bewoond. Voorzover wij nu weten woonde men bij voorkeur op de hoger gelegen van het rijk geschakeerde dekzandlandschap. Dit dekzandlandschap verdween door de latere zeespiegelstijging onder water, waarin sinds de Middeleeuwen schepen zijn vergaan. Deze schepen worden nu weer als scheepswrakken in de polder teruggevonden. Deze scheepswrakken en het oude dekzandlandschap met bijbehorende bewoningssporen in de ondergrond van Almere zijn zeer goed bewaard. Dit is uniek, niet alleen voor Nederland, maar ook in internationaal opzicht.

Op of nabij het toekomstige bedrijventerrein De Vaart IV/VI zijn drie terreinen van archeologische betekenis op de Archeologische Monumentenkaart aangeduid: nummer 26A-A22 (resten scheepswrak), 26A-A01 (pleistocene opduikingen), 26A-A11 (1 pleistocene opduiking).

Om eventuele archeologische vindplaatsen in kaart te brengen is er vlakdekkend archeologisch vooronderzoek uitgevoerd om het reliëf van de pleistocene ondergrond in kaart te brengen. Het pleistocene dekzandlandschap is hiermee in kaart gebracht en wordt gekenmerkt door een vrij vlak dekzandlandschap met een aantal diepe geulen.

In vervolg op het archeologisch booronderzoek is de tweede fase-onderzoek afgerond voor het bedrijventerrein. Op grond hiervan zijn vier terreinen met vondstlocaties waargenomen. De gemeente zal er naar streven om daar waar het binnen redelijke grenzen mogelijk is, vondstlocaties te vrijwaren van beschadiging. In geval van beschadiging kan gelegenheid worden gegeven tot archeologische waarnemingen (niet te verwarren met archeologische opgraving) zodat meer informatie wordt verkregen over de inhoudelijke betekenis van dit soort locaties die ook elders in Almere zijn aangetroffen. De vondstlocaties worden via het bestemmingsplan derhalve planologisch beschermd als "gebied met mogelijke archeologische waarde" en gekoppeld aan een aanlegvergunning. Doel hiervan is om gelegenheid te geven voor het doen van archeologische waarnemingen wanneer ter plaatse bodemingrepen zijn vorgenommen.

De bestemming "gebied met mogelijke archeologische waarde" is gekoppeld aan een stelsel van wijzigingsbevoegdheden teneinde een bestemmingswijziging mogelijk te maken op basis van de resultaten van het onderzoek. Dit onderzoek zal tot doel hebben vindplaatsen te begrenzen waarna zij getoetst kunnen worden aan de door de Rijksoverheid vastgestelde waarderingscriteria die inmiddels zijn vastgelegd in de Kwaliteitsnorm voor de Nederlandse Archeologie. Indien blijkt dat De Vaart IV/VI behoudenswaardige vindplaatsen bevat zal er een selectieadvies geschreven worden waarin aangegeven wordt op welke wijze zij behouden dienen te worden.

Voor gronden waar blijkens het onderzoek geen "behoudenswaardige archeologische vindplaatsen van (inter)nationaal belang" voorkomen, kan de bestemming 'gebied met mogelijke archeologische waarde' vervallen. Voor delen waar wel 'behoudenswaardige archeologische vindplaatsen van (inter)nationaal belang' voorkomen, dient de bestemming te worden gewijzigd in 'archeologisch waardevol terrein'. Aan deze bestemming wordt een aanlegvergunningstelsel gekoppeld ter bescherming van de archeologische waarden.

Naast de prehistorische resten bevindt zich in de gemeente Almere een groot aantal scheepswrakken die zichtbaar zijn in het huidige oppervlak. Het is aannemelijk dat er onder het oppervlak nog meer scheepswrakken liggen. Men dient dan ook rekening te houden met het feit dat scheepswrakken aangetroffen kunnen worden bij het uitvoeren van grondwerkzaamheden. Wanneer men op dergelijke objecten stuit dient men te

handelen conform de bepalingen van de Monumentenwet 1988, artikel 47, met dien verstande dat vondstmelding bij de stadsarcheoloog van de gemeente plaatsvindt.

5.5 Bodemkwaliteit

De bodem bestaat uit een holocene kleiige deklaag (dikte 2 tot 7 meter) die plaatselijk zandig is ontwikkeld (zandbanen). In het noordwestelijke deel van het terrein ligt een zandbaan aan de oppervlakte, hier ontbreekt de kleiige deklaag. De inklinking van de deklaag door rijping van het kleiige materiaal gaat nog steeds door. Onder de deklaag bevindt zich een voornamelijk grofzandig watervoerend pakket. Ter voorbereiding op de ontwikkeling van het gebied is reeds een laag zand met een dikte van circa 1 meter opgespoten. Hiermee bevindt het terrein zich op circa 3.8 meter -NAP.

Hoewel er in het verleden op een deel van het plangebied zuiveringsslib is uitgereden, is er historisch gezien geen reden te veronderstellen dat er verontreinigingen in het gebied aanwezig zijn. Dit wordt mede bevestigd door in het gebied verricht bodemonderzoek. De resultaten van het verkennend bodemonderzoek van het gebied zijn beschreven in het rapport Verkennend (water)bodemonderzoek. De Vaart IV/VI, Cauberg-Huygen, docnr. 20010439-1, d.d. 17 juli 2001. Uit het verkennend bodemonderzoek is gebleken dat er ter plaatse van het ontwikkelingsgebied geen verontreinigingen van betekenis aanwezig zijn. De vastgestelde milieuhygiënische bodemkwaliteit vormt geen belemmering voor het beoogde gebruik van de locatie. Opgemerkt dient te worden dat het terrein van recyclingsperron de Vijfhoek en de penitentiaire inrichting geen deel hebben uitgemaakt van het onderzoek. Op deze locaties zijn uit de diverse bodemonderzoeken overigens ook geen ernstige bodemverontreinigingen naar voren gekomen.

5.6 Luchtkwaliteit

Op 19 juli 2001 is het Besluit Luchtkwaliteit in werking getreden. Hierdoor zijn overheden verplicht bij besluiten waarbij het aspect luchtkwaliteit aan de orde is, verplicht de grenswaarden genoemd in het Besluit in acht te nemen voor gevoelige bestemmingen. In 2010 moet aan deze grenswaarden worden voldaan, en ze zijn als volgt:

- koolmonoxide: 6000 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ als 98-percentiel, 8 uurgemiddelde;
- stikstofdioxide: 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ als jaargemiddelde (80 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ als 98-percentiel, uurgemiddelde;
- benzeen: 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ als jaargemiddelde;
- zwaveldioxide: 830 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ als jaargemiddelde;
- lood: 0,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ als jaargemiddelde;
- zwevende deeltjes: 90 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ als 98-percentiel.

Met name de norm voor stikstofdioxide is aanmerkelijk aangescherpt.

De volgende functies kunnen worden onderscheiden als gevoelige functies:

- woonbestemmingen (incl. tuinen);
- scholen, ziekenhuizen, verzorgingshuizen en andere gebouwen waar zich gevoelige groepen bevinden (incl. tuinen en verblijfsruimten);
- sportvelden, fiets- en wandelpaden.

In en direct langs het plangebied De Vaart IV/VI zijn een aantal wegen voorzien. Hiervoor zijn met het meest recente CAR-II programma (versie 2.1, TNO-MEP) op basis van een worst-case scenario kwantitatieve berekeningen uitgevoerd. Hierbij wordt rekening

gehouden met de cumulatie van de uitstoot van bedrijven en overige wegen in de omgeving.

Bij de worst-case benadering is uitgegaan van de hoogst voorkomende intensiteit binnen het gebied (Grote Vaartweg vanaf de Groene Kadeweg tot de Oostvaardersdijk: 5000 mvt/etmaal) en het grootst voorkomende aandeel vrachtverkeer (7%vrachtverkeer). De wegen zijn normale stadswegen met weinig tot geen bomen en aan weerszijden bebouwd (typering 3b).

Voor de maatgevende weg (Grote Vaartweg) is berekend wat de minimale afstand is waarop wordt voldaan aan de grenswaarden volgens het Besluit Luchtkwaliteit. Bij de worst-case benadering worden de grenswaarden op basis van de thans beschikbare gegevens zelfs op 5 meter uit het hart van de weg niet overschreden in 2010. Hieruit blijkt dat bij alle wegen wordt voldaan aan de grenswaarden op een afstand van 5 meter uit de as van de weg. Hierbinnen zijn geen gevoelige bestemmingen gepland.

In het plangebied zullen geen grote (openbare) parkeergarages met meer dan 1500 plaatsen, komen.

De luchtverontreiniging veroorzaakt door de op het terrein te vestigen bedrijven dient op basis van de vergunningverlening (Wet Milieubeheer en AMVB's) te worden beoordeeld.

5.7 Water

Grondwater

In het hele gebied is sprake van een kwelsituatie. Oppervlaktewater uit het Markermeer kwelt op in het plangebied. Het grondwater heeft door de kwel uit het Markermeer en zoute kwel uit diepe grondlagen een relatief hoog chloridegehalte. Het polderpeil bevindt zich op 6.2 –NAP. Met de ontwikkeling van De Vaart IV/VI zal dit opgezet worden tot minimaal 5.5-NAP.

Oppervlaktewater

De inrichtingseisen uit het verleden (landbouwkundig van aard) hebben ertoe geleid dat er relatief weinig bergingscapaciteit is en er snel met uitmalen moet worden begonnen. Het polderpeil bevindt zich momenteel op 6.2 –NAP. Met de ontwikkeling van De Vaart IV/VI zal dit opgezet worden tot 5.5-NAP. Het oppervlaktewater binnen het bedrijventerrein zal worden gescheiden van het oppervlaktewater buiten het plangebied. Rond het bedrijventerrein wordt daartoe een (gesloten) 'gracht' aangelegd. Waterafvoer vindt dan plaats in zuidelijke richting naar de Kottertocht. Ter hoogte van het Groene Kadeweggebied zijn buiten de ringgracht twee stuwen voorzien (verval naar 6,20 –NAP). Voor de afwatering van het kassengebied zal, aan de westzijde in dit gebied, een nieuwe sloot worden aangelegd. Deze sloot is onderdeel van een geheel eigen stelsel van watergangen op en rond het kassengebied. Er is daardoor geen onderlinge invloed op de waterhuishouding tussen De Vaart IV/VI en het kassengebied.

Het grachtpand zal een verhoogd peil van NAP-5.50 krijgen en in het naastliggend plangebied zal seizoensberging worden aangelegd ten behoeve van de waterkwaliteit en waterhuishouding.

Het rioleringsstelsel zal gescheiden zijn, met aangelegde filterbermen om afgevoerd regenwater in op te vangen, te filtreren en via de ondergrond, waaronder drainage, af te voeren.

Vanwege het bijzondere karakter van het gebiedseigen oppervlaktewater dat optioneel kan worden ingezet als industriewater is het niet toegestaan uitloogbare bouwmaterialen en/of –goederen op te slaan op open terrein danwel toe te passen in gebouwen en bouwwerken.

6 Juridische planbeschrijving

In dit hoofdstuk wordt uiteengezet welke gedachten aan de juridische regeling ten grondslag hebben gelegen en hoe deze uiteindelijk is vormgegeven.

Uitgangspunt bij de planvorm voor het bestemmingsplan is, dat het plan globaal is daar waar mogelijk en gedetailleerd daar waar nodig, waarbij de grootst mogelijke mate van flexibiliteit wordt nagestreefd. Voor het bedrijventerrein De Vaart IV/VI wordt daarom gekozen voor een enigszins gedetailleerd bestemmingplan.

De gedetailleerdheid komt vooral tot uitdrukking op de plankaart en wordt ingegeven door de milieuzonering en het inrichtingsplan. De flexibiliteit komt vooral tot uitdrukking in de voorschriften.

Het bestemmingsplan kent de volgende bestemmingen: Bedrijfsdoeleinden, Servicepunt, Bijzondere doeleinden, Verkeersdoeleinden, Groenvoorzieningen en Water. De duurzaamheidsaspecten die ruimtelijk vertaald kunnen worden zijn opgenomen in de Beschrijving in hoofdlijnen, bouwvoorschriften en gebruiksvoorschriften.

6.1 Bedrijven

Aan de gebieden waar bedrijven gevestigd kunnen worden, wordt de bestemming *Bedrijfsdoeleinden* toegekend. Om inzicht te krijgen in de toegestane milieubelasting van de bedrijven is een milieuzonering opgesteld die afgestemd is op de bijzondere kwaliteiten van de omgeving. Dit heeft geresulteerd in een zonering waarbij voor elke zone een specifieke bedrijvenlijst van toepassing is (zie § 5.1 Milieuzonering).

De Staat van bedrijfsactiviteiten is als bijlage bij de voorschriften opgenomen. Teneinde flexibiliteit te betrachten is onder bepaalde condities vrijstelling mogelijk van de Staat van Bedrijfsactiviteiten.

In de beschrijving in hoofdlijnen worden de specifieke voorwaarden die aan inrichting en bedrijfsbebouwing worden gesteld vastgelegd.

Op de plankaart is vastgelegd wat minimum- en maximum bebouwingspercentages zijn en de minimum- en maximumbouwhoogtes. Het bebouwingspercentage is gerelateerd aan het bebouwingsvlak. Dat gedeelte dat buiten het bebouwingsvlak valt, telt niet mee in de percentageberekening.

Een vrijstelling in maximumbouwhoogte wordt geboden in de voorschriften.

Op de plankaart is met een pijl aangeduid waar een extra interne terreinontsluitingsweg mogelijk wordt gemaakt. Op de plankaart en in de voorschriften is door middel van een wijzigingsbevoegdheid vastgelegd waar een bedrijfsbestemming kan worden gelegd op de verkeersbestemming en B(z) bestemming. Hierdoor zal een (calamiteiten-) ontsluiting vervallen. Tegelijkertijd dient dan ook een nieuwe ontsluiting te worden gecreëerd. Hiervoor is ook een wijzigingsbevoegdheid opgenomen.

6.2 Servicepunt

Aan het terrein waar het servicepunt gevestigd kan worden is de bestemming *Servicepunt* toegekend. Binnen de bestemming kan op het terrein bebouwing worden opgericht ten behoeve van parkmanagement en serviceverlening aan de bedrijven. Dit omvat onder andere een horeca-instelling, detailhandel en een kinderopvang.

Ten behoeve van de flexibiliteit is het mogelijk om (voor een deel van) de bestemming te wijzigen in de bestemming Bedrijfsdoeleinden.

6.3 Bijzondere doeleinden

De Penitentiare Inrichting Almere (PIA) is een zogenaamde gesloten gevangenis met 288 cellen in vijf bouwlagen. Aan de PIA is de bestemming *Bijzondere doeleinden* toegekend. Bij beoordeling van de milieusituatie (ten aanzien van veiligheid) is wel uitgegaan van een langdurig verblijf, omdat het een voor 'bewoning' bestemd gebouw is. Op het terrein van de PIA mogen verder voorzieningen ten behoeve van de bestemming worden gerealiseerd, zoals bijvoorbeeld parkeervoorzieningen en groen.

6.4 Openbaar gebied

In het openbaar gebied wordt een veelheid aan daarin passende aan functies toegestaan. Het daarbij om de bestemmingen *Verkeersdoeleinden*, *Water* en *Groendoeleinden*. De bestemming *Verkeersdoeleinden* wordt toegekend aan de ontsluitingswegen in het plangebied. Binnen deze bestemming is een aantal daarin passende gebruiksvormen toegestaan, zoals parkeren en groen- en waterpartijen (bermen, bermsloten). In de bestemming *Water* zijn naast sloten en waterpartijen ook oevers en bermen met groenvoorzieningen toegelaten.

De bestemming *Groendoeleinden* is gelegd op een strook grond in het verlengde van de noord-zuid lopende interne ontsluitingsweg. Binnen de bestemming mogen groen- en waterpartijen worden aangelegd.

6.5 Archeologische waarden

Ter bescherming van het bodemarchief is een voorschrift opgenomen. De bestemming "Gebied met mogelijke archeologische waarde" is gelegd op de terreinen waar nog onvoldoende archeologisch onderzoek heeft plaatsgevonden. Voordat een ingreep in de bodem mag plaatsvinden, dient een aanlegvergunning te worden aangevraagd. Middels een wijzigingsbevoegdheid kan, naar aanleiding van de uitkomsten van archeologisch onderzoek de bestemming vervallen bij het ontbreken van archeologische waarden, of omgezet worden in een bestemming "Archeologisch waardevol terrein". De bestemming "Archeologisch waardevol terrein" dient een aanlegvergunningstelsel te bevatten, zodat bij een ingreep advies dient te worden gevraagd aan de provinciaal archeoloog.

7 Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.1 Economische uitvoerbaarheid

Het bestemmingsplan De Vaart IV/VI bestrijkt het gebied ten noorden van Almere-Buiten, tussen de Buitenring en de Oostvaardersdijk.

Voor het gebied De Vaart IV/VI is een exploitatiebegroting met prijspeil 1 januari 2001 opgesteld. Hierin is opgenomen 802.563 m² netto uitgeefbaar terrein, waarvan reeds 106.325 m² is uitgegeven. Daarnaast wordt ten laste van de grondexploitatie het openbaar gebied ingericht. Het totaal in te richten c.q. reeds ingericht openbaar gebied is groot 475.237 m². De totale oppervlakte van De Vaart IV/VI bedraagt 1.277.800 m².

Op basis van deze gegevens is sprake van positief sluitende begrotingen.

Bij het opstellen van de inrichtingsplannen (keuze te gebruiken materialen et cetera) dient deze exploitatie als leidraad voor de toetsing van ruimtelijke aspecten alsmede voor vaststelling van de beschikbare budgetten.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het voorontwerp bestemmingsplan is onderhevig aan inspraak. Dit houdt in dat het plan vier weken ter inzage is gelegd. Tijdens de inspraakperiode heeft een informatieavond plaatsgevonden.

Het voorontwerp-bestemmingsplan wordt ook naar meerdere (ambtelijke) instanties gestuurd voor het zogenaamde artikel 10 overleg. Bijvoorbeeld de provincie Flevoland en de Inspectie ruimtelijke ordening wordt hun mening gevraagd over het bestemmingsplan.

De reacties zijn verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan. Dit ontwerpplan heeft vier weken ter visie te liggen. Gedurende deze periode zijn schriftelijke zienswijzen ingediend bij de gemeenteraad. De gemeenteraad stelt het bestemmingsplan vast, rekening houdend met de ingediende zienswijzen. Indieners van zienswijzen zijn uitgenodigd voor een hoorzitting.

Na vaststelling vraagt de gemeente goedkeuring van het bestemmingsplan aan Gedeputeerde Staten van Flevoland. In het kader van deze procedure wordt het plan weer vier weken ter inzage gelegd. In deze periode kunnen degenen die zienswijzen hebben ingediend bij de gemeenteraad en het niet eens zijn met de beslissing van de raad hierover bedenkingen indienen bij Gedeputeerde Staten;

Tegen de beslissing omtrent goedkeuring kunnen degenen die een zienswijze hebben ingediend bij de gemeenteraad en bedenkingen bij Gedeputeerden Staten, beroep instellen bij de Raad van State in Den Haag.

7.3 Inspraakreacties

Inspraakreacties zijn ingestuurd door:

1. P.J.M. van den Bemt, Toernooiveld 99, 1359 JV Almere
2. Fam. List-Molenaar, Nieuwstraat 19, 1353 BW Almere
3. Stichting Vogel- en Natuurwacht 'Zuid-Flevoland', p.a. Slagbaai 9, 1317 AA Almere

Hieronder volgt een samenvatting van de bezwaren.

1. Heeft ernstig bezwaar tegen ontwikkeling van bedrijventerrein De Vaart IV/VI. De beste wijze van duurzame ontwikkeling van het Oostvaardersplassengebied is er *niet* bouwen.
2. Bouwen op deze plek is desastreus voor het natuurgebied de Oostvaardersplassen. Bouw op een andere plek verder landinwaarts. Bouw niet voor geldelijk gewin hier.
3. Acht een industriële/kantoorbestemming in het gebied tussen de PIA en de ecologische verbindingszone niet wenselijk vanwege zeer hoge natuurwaarden van omliggende gebieden. Beter kan het gebied als een robuuste ecologische verbindingszone worden ingericht, met ruimte voor natuurgerichte recreatie. De natuurontwikkeling kan tevens worden gebruikt als compensatie voor bouwplannen elders in de gemeente. Er zijn voor een bedrijventerrein voldoende alternatieve locaties in de gemeente waar geen conflicten met de beschermende werking van Europese richtlijnen optreden of met nationale natuurwetgeving.

gemeentelijke reactie:

De ontwikkeling van bedrijventerrein De Vaart IV/VI is vastgelegd in het Omgevingsplan Flevoland, vastgesteld door Provinciale Staten op 2 november 2000. Met dit bestemmingsplan staat de locatie dan ook niet langer ter discussie.

Voorts is het nieuwe bedrijventerrein niet gelegen in het Oostvaardersplassengebied, en gaat de realisatie ervan niet ten koste van dit natuurgebied.

Centrale vraag in de milieueffectrapportage is een zo goed mogelijke inpassing van het bedrijventerrein. In het bestemmingsplan is op grond van de geschetste alternatieven het voorkeursalternatief verwerkt. Dit voorkeursalternatief wordt gezien als de beste optie met inachtnaam van de verschillende randvoorwaarden en belangen. Met bescherming van de natuurwaarden is in de mer ook rekening gehouden. Langs de ecologische verbindingszone tussen Wilgenbos en Oostvaardersplassen wordt een groene zone gepland, die een geleidelijke overgang tussen ecologische verbindingszone en bedrijven moet vormen en tevens als (visuele) buffer dienst kan doen. Aan de oostzijde van het bedrijventerrein ligt een glastuinbouwgebied, waardoor de uitstraling van het bedrijventerrein op de Oostvaardersplassen minimaal is. Overigens is bij de milieuzonering op het terrein rekening gehouden met de natuurwaarden in Wilgenbos en de ecologische verbindingszone.

Gelijktijdig met de terinzagelegging van het bestemmingsplan heeft het MER ter inzage gelegen. Inmiddels is een eindadvies van de Commissie MER ontvangen. Op de inhoud van dit MER-advies wordt in hoofdstuk 8 ingegaan. Op basis van deze adviezen kan de inhoud van het bestemmingsplan nog worden aangepast.

De ontwikkeling van de (industriële) bedrijvigheid in de gemeente is zeer noodzakelijk om de groei van het aantal inwoners enigszins in balans te houden met de groei van het aantal arbeidsplaatsen. De reden van ontwikkeling van dit laatste deel van De Vaart is dus niet "geldelijk gewin". Alternatieve locaties zijn er momenteel nog wel, maar op langere termijn zal het grondgebied van de gemeente Almere grotendeels verstedelijkt zijn. Aangezien het soort bedrijvigheid dat op De Vaart IV/VI wordt toegelaten in hogere milieucategorieën kan vallen, is een bedrijventerreinlocatie in de nabijheid van woningen uit milieu-oogpunt ongeschikt. Zo is er momenteel reeds een recyclingbedrijf met compostering (mogelijke geuroverlast) gevestigd.

7.4 Raadsbesluit

De Raad van de gemeente Almere heeft op 25 september 2003 besloten het bestemmingsplan De Vaart IV/VI conform raadsvoorstel gewijzigd vast te stellen.

Het Raadsvoorstel luidde als volgt:

1. de zienswijzen ontvankelijk verklaren;
2. de zienswijzen verwerpen;
3. ambtshalve het bestemmingsplan als volgt aanpassen:
 - Redactionele aanvullingen in paragraaf 5.5 Bodemkwaliteit;
 - De uitkomsten van het archeologisch vooronderzoek verwerken;
4. het bestemmingsplan De Vaart IV/VI gewijzigd vaststellen;
5. op grond van artikel 24 derde lid juncto artikel 8 derde lid aanhef en onder d van de Tijdelijke referendumwet besluiten dat over het raadsbesluit geen referendum kan worden gehouden.

Toelichting op het raadsvoorstel

Algemeen

Het betreft hier een uitbreiding aan de noordzijde van het bedrijventerrein De Vaart. De Vaart IV/VI is onderdeel van het project Oostvaardersplassen-Almere (OPAL) dat opgenomen is in het Uitvoeringsprogramma Gebiedsgericht Milieubeleid 1996-1999 van de provincie Flevoland. Tevens is het opgenomen in het Omgevingsplan Flevoland.

Het voorontwerp bestemmingsplan heeft vanaf 4 maart 2002 gedurende vier weken ter inzage gelegen. Naar aanleiding hiervan zijn 3 zienswijzen en 14 overlegreacties (artikel 10 Besluit op de Ruimtelijke Ordening) binnengekomen. Onze reactie op de ingediende zienswijzen en de overlegreacties is terug te vinden in het ontwerpbestemmingsplan waarmee wij op 26 februari 2003 hebben ingestemd. Het ontwerpbestemmingsplan is ter kennis gebracht van de commissie voor Stedelijke Ontwikkeling en heeft vanaf 3 maart 2003 tot en met 31 maart 2003 ter inzage gelegen.

Zienswijzen naar aanleiding van het ontwerp-bestemmingsplan

Tijdens de ter inzage termijn van het ontwerpbestemmingsplan zijn twee zienswijzen ingediend door het Het Flevo-landschap en de Stichting Vogel- en Natuurwacht 'Zuid Flevoland'. Deze zijn derhalve ontvankelijk verklaard.

Op 12 en 13 mei 2003 is gelegenheid gegeven tot het geven van een mondelinge toelichting op de ingediende zienswijzen. Hiervan is gebruikgemaakt door Stichting Vogel- en Natuurwacht 'Zuid Flevoland'.

De zienswijzen worden hieronder kort samengevat weergegeven.

- *Het Flevo-landschap*

Vanwege de geluidseffecten van het bedrijventerrein op het Wilgenbos, waar enkele bedreigde vogelsoorten voorkomen, wordt gevraagd een geluidwerende voorziening aan te brengen.

Tevens wordt gevraagd om het parkmanagement en de individuele bedrijven te verplichten om uitstraling van licht 's nachts tegen te gaan en in elk geval verlichtingsbronnen aan de zijde van de natuurgebieden af te schermen.

- *Stichting Vogel- en Natuurwacht 'Zuid Flevoland'*

De keuze een bedrijventerrein op deze locatie, gelegen tussen de Lepelaarsplassen en de Oostvaardersplassen, te realiseren is onjuist. Dit gebied hoort als hoofdfunctie natuur te krijgen, eventueel aangevuld met natuurvriendelijke recreatie.

Overwegingen naar aanleiding van de ingediende zienswijzen

Ten aanzien van de zienswijze overwegen wij het volgende.

- *Het Flevo-landschap*

Het bedrijventerrein De Vaart is een gezoneerd bedrijventerrein in het kader van de Wet geluidhinder. Met deze zonering is de op basis van een rekenmodel opgetelde maximale geluidsproductie van de bedrijven op het bestaande en te ontwikkelen deel van De Vaart vastgelegd. Deze zone is neergelegd in het bestemmingsplan Geluidzonering De Vaart dat momenteel in procedure is.

Voorts is voor De Vaart IV/VI een milieuzonering opgesteld. Deze zonering geeft de maximaal toelaatbare milieucategorie aan per locatie. Bij het opstellen van de zonering zijn de omgevingsfactoren en hun specifieke kenmerken bepalend geweest.

Met deze maatregelen zijn alle mogelijkheden die geboden worden om in een bestemmingsplan bescherming te geven aan specifieke omgevingsfactoren aangewend.

Eventuele andere maatregelen, zoals de gevraagde geluidwerende voorzieningen (die gelet op het voorgaande overigens niet noodzakelijk zijn) en beperkingen van de overlast door de verlichting op het terrein, vallen buiten het bereik van het bestemmingsplan. Een bestemmingsplan kan niet de verplichting opnemen om bouwwerken op te richten of anderszins maatregelen (milieu) te treffen.

Mede vanwege de ligging van het gebied nabij enkele natuurgebieden is gekozen de procedure van milieueffectrapportage (m.e.r.) te doorlopen. In dit Milieu Effect Rapport (MER) is ook met de bescherming van de natuurwaarden rekening gehouden. In het MER is aangegeven dat door de OPAL-structuur eigenlijk al het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) is uitgewerkt. Het voorkeursalternatief dat de basis is voor het bestemmingsplan komt grotendeels overeen met het MMA. De verschillen hebben geen betrekking op de natuurlijke inpassing van het bedrijventerrein in de omgeving.

- *Stichting Vogel- en Natuurwacht 'Zuid Flevoland'*

De Vaart IV/VI is onderdeel van het project Oostvaardersplassen-Almere (OPAL), waarvan ook natuur- en milieuorganisaties deel uitmaken, dat opgenomen is in het Uitvoeringsprogramma Gebiedsgericht Milieubeleid 1996-1999 van de provincie Flevoland. Hierin is vastgelegd dat de bestaande en geplande (industriële) functies duurzaam en evenwichtig worden ingepast.

De Vaart IV/VI is voorts opgenomen in het Omgevingsplan Flevoland (2000). Het gebied is op de Plankaart van het Omgevingsplan aangegeven als 'Bedrijfsgebied: Te ontwikkelen'. Onderhavig bestemmingsplan is de uitwerking van dat besluit.

Mede vanwege de ligging van het gebied nabij enkele natuurgebieden is gekozen de procedure van milieueffectrapportage (m.e.r.) te doorlopen. In dit Milieu Effect Rapport (MER) is ook met de bescherming van de natuurwaarden rekening gehouden. In het MER is aangegeven dat door de OPAL-structuur eigenlijk al het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) is uitgewerkt. Het voorkeursalternatief dat de basis is voor het

bestemmingsplan komt grotendeels overeen met het MMA. De verschillen hebben geen betrekking op de natuurlijke inpassing van het bedrijventerrein in de omgeving.

Gelet op het voorgaande wordt voorgesteld de zienswijzen niet over te nemen en dus te verwerpen.

Ambtshalve aanpassingen

- *Redactionele aanvullingen in de toelichting, paragraaf 5.5 Bodemkwaliteit.*

Na de eerste alinea wordt aangevuld: "Hoewel er in het verleden op een deel van het plangebied zuiveringsslib is uitgereden, is er historisch gezien geen reden om te veronderstellen dat er verontreinigingen in het gebied aanwezig zijn. Dit wordt mede bevestigd door het in het gebied uitgevoerde bodemonderzoek.

De resultaten van het verkennend bodemonderzoek van het gebied zijn beschreven in het rapport Verkennend (water)bodemonderzoek. De Vaart IV/VI, Cauberg-Huygen, docnr. 20010439-1, d.d. 17 juli 2001. Uit het verkennend bodemonderzoek is gebleken dat er ter plaatse van het ontwikkelingsgebied geen verontreinigingen van betekenis aanwezig zijn. De vastgestelde milieuhygiënische bodemkwaliteit vormt geen belemmering voor het beoogde gebruik van de locatie. Opgemerkt dient te worden dat het terrein van recyclingsperron de Vijfhoek en de penitentiare inrichting geen deel hebben uitgemaakt van het onderzoek. Op deze locaties zijn uit de diverse bodemonderzoeken overigens ook geen ernstige bodemverontreinigingen naar voren gekomen." De laatste alinea in deze paragraaf komt te vervallen.

- *De uitkomsten van het archeologisch vooronderzoek*

Voor het plangebied wordt momenteel een archeologisch vooronderzoek gehouden. Voor gebieden die zijn onderzocht en waar geen archeologische vindplaatsen zijn, geldt de bedrijfsbestemming. Gebieden waarvan de resultaten nog niet bekend zijn krijgen voorsnog een dubbelbestemming als gebied met mogelijke archeologische waarden. Aan deze bestemming is een aanlegvergunningstelsel gekoppeld om de mogelijke aanwezige archeologische waarden te waarborgen voor versterking. De bestemming is tevens gekoppeld aan een stelsel van wijzigingsbevoegdheden teneinde op basis van de resultaten van het onderzoek een bestemmingswijziging mogelijk te maken. Voor gronden waar blijkens het onderzoek geen "behoudenswaardige archeologische vindplaatsen van (inter)nationaal belang" voorkomen, kan de bestemming 'gebied met mogelijke archeologische waarde' vervallen. Voor delen waar wel "behoudenswaardige archeologische vindplaatsen van (inter)nationaal belang" voorkomen, dient de bestemming te worden gewijzigd in 'archeologisch waardevol terrein'. Aan deze bestemming wordt een aanlegvergunningstelsel gekoppeld ter bescherming van de archeologische waarden.

- *Tijdelijke referendumwet*

Op grond van de Tijdelijke referendumwet dient uw raad een besluit te nemen over de referendabiliteit van bepaalde raadsbesluiten. Daaronder vallen die raadsbesluiten waarbij een bestemmingsplan wordt vastgesteld. Op grond van de Trw wordt een bestemmingsplan uitgesloten van een referendum."

8 Milieueffectrapportage

Ter ondersteuning van de besluitvorming over het bestemmingsplan De Vaart IV/VI is een milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen. Het Milieu Effect Rapport (MER) heeft vanaf 4 maart 2002 gedurende vier weken ter inzage gelegen. Op de met het bestemmingsplan gecombineerde informatieavond op 18 maart 2002 is een toelichting gegeven op het MER en is gelegenheid gegeven voor reacties op het bestemmingsplan en het MER.

inspraakreacties

Er zijn geen inspraakreacties ontvangen.

oordeel Commissie voor de m.e.r.

Bij de beoordeling van het MER heeft de Commissie kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen van het bevoegd gezag (artikel 10-reacties).

De Commissie heeft getoetst:

- aan de richtlijnen van het MER, zoals vastgesteld op 5 juli 2001;
- op eventuele onjuistheden;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER.

De Commissie heeft geoordeeld dat **de essentiële informatie in het MER aanwezig** is. Dit houdt in dat de Commissie op hoofdlijnen accoord is met het MER.

In de toelichting op het oordeel en aanbevelingen voor de besluitvorming gaat de Commissie op enkele punten nader in. Hieronder volgen deze punten, aangevuld met onze reactie en de wijze waarop er in de besluitvorming mee wordt omgegaan.

Meest milieuvriendelijke alternatief en compensatie

1. Het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) komt als op zichzelf staand alternatief niet goed uit de verf.

In het MER is nadrukkelijk aangegeven dat De Vaart IV door middel van de OPAL-structuur eigenlijk reeds als het MMA is uitgewerkt. Het mma komt voor het grootste deel overeen met het optimaliseringsalternatief. In samenspraak met andere binnen het gebied aanwezige bestuursorganen zoals provincie, waterschap en anderen zoals SBB, Stichting Flevolandschap, Milieuraad VBA, KvK, VNO NCW heeft het bedrijventerrein vorm gekregen. Dit heeft tot gevolg gehad dat afgezien is van de ontwikkeling van De Vaart IV en dat er binnen De Vaart IV veel aandacht is geweest voor de omliggende natuurgebieden. De in de mer voorgestelde varianten verschillen daardoor slechts op details. Het MMA is daardoor eigenlijk niet als realistisch te beschouwen, denk hierbij aan het niet realiseren van het bedrijventerrein, afsluiten van de Grote Vaartweg e.d. Door het lange en moeizame OPAL-proces zijn de getroffen mitigerende maatregelen moeilijk meer te onderscheiden en worden deze voor feitelijk aangenomen (bijv. de (reeds aanwezige) faunapassage ter plaatse van de ecologische verbindingzone onder de Grote Vaartweg en het aanleggen van rotondes bij de aansluitingen van De Vaart IV/VI op deze weg). Hierdoor wordt er wellicht een te zware verwachting gewekt van compensatie.

De te verwachten effecten zoals benoemd in de mer werden destijds reeds veroorzaakt door de vastgestelde 50 dB(A) contour van 1992. Door de huidige werkwijze en aanpassing van de contour door middel van het vaststellen van de 50 dB(A) contour van 8

jan. 2002 zijn reeds mitigerende maatregelen genomen. In tegenstelling tot het opvullen van de geluidruimte van de oude contour is gekozen voor het beperken van de geluidruimte per kavel. Hierdoor is de bestaande contour enorm gesaneerd. De bestaande 42 dB(A) contour lag tot ver in het Markermeer en de nieuwe ligt om en nabij de Oostvaardersdijk. Deze genomen maatregelen laat zich moeilijk vertalen de mer.

Los daarvan wordt nog steeds gestreefd naar natuurcompensatie. Hiervoor is een plan van aanpak geschreven dat in overleg met de provincie Flevoland en LNV zal worden uitgewerkt. Tenslotte is besloten dat er geen industriewater wordt opgeslagen in de bufferzone, waardoor de inrichting van de bufferzone conform het MMA nog (afhankelijk van de inbreng van de projectgroepleden) milieuvriendelijker kan worden ingevuld.

- a. Om de negatieve effecten van de aanleg van het bedrijventerrein tussen de diverse natuurgebieden teniet te doen moeten naast de uitvoering van het optimalisatiealternatief en het realiseren van mitigerende maatregelen ook compenserende maatregelen worden genomen. Afsluiten van de Grote Vaartweg voor verkeer tussen De Vaart IV/VI en de Oostvaardersdijk levert een substantiële compensatie op voor het verlies aan natuurwaarden, om de volgende redenen:

- De Grote Vaartweg doorsnijdt de ecologische verbindingszone.

Onder de Grote Vaartweg ligt ter continuering van en ter plaatse van de ecologische verbindingszone sinds de aanleg van de ze weg een faunapassage voor kleine dieren. Dit zijn twee passages van ca. 3 meter breed via land en een passage via water van 5 meter breed.

- Afsluiting van de Grote Vaartweg leidt tot een afname van het vrachtverkeer en tot een toename van de vogelaantallen.

In het najaar van 2002 wordt een aanvang gemaakt met de dijkverzwaring van de Oostvaardersdijk. Na de verzwaring van de dijk zal de rijweg die op deze dijk ligt worden ingericht volgens de uitgangspunten van Duurzaam Veilig. Dit houdt in dat de maximum snelheid wordt teruggebracht tot 60 km/u en dat diverse snelheidsremmende maatregelen worden getroffen. Deze maatregelen zijn naast het vergroten van de verkeersveiligheid bedoeld ter vermindering van het aanbod vrachtverkeer.

- Als naast de Grote Vaartweg ook de Oostvaardersdijk ter plaatse van de Vaart IV/VI wordt afgesloten, moet al het doorgaand verkeer van de rijksweg A6 gebruik maken.

De Oostvaardersdijk heeft een naast de ontsluitingsfunctie voor doorgaand verkeer richting Lelystad en Enkhuizen (en verder) tevens een belangrijke recreatieve functie. Afsluiting van deze weg betekent dat recreanten moeten omrijden via Lelystad. De provincie Flevoland heeft samen met Rijkswaterstaat en de gemeenten Lelystad en Almere gekozen voor een andere optie, zoals die bij het vorige punt is besproken.

- b. De Commissie adviseert om mogelijkheden voor compensatie van verlies aan natuurwaarden, waaronder het afsluiten van de Grote Vaartweg ter hoogte van de ecologische verbindingszone, nader uit te werken en bij het besluit over het

bestemmingsplan aan te geven hoe hieraan invulling wordt gegeven.

Zie hiervoor de reactie onder 1 a.

2. Milieuzonering

De Commissie constateert dat als er ruimte blijft voor lichtere bedrijvigheid (categorie 1 en 2) dit ten koste gaat van de beschikbare ruimte voor zwaardere bedrijvigheid en beveelt aan om duidelijkheid te verschaffen over het al dan niet toestaan van lichtere bedrijvigheid, bijvoorbeeld in het bestemmingsplan.

Wij kiezen er voor om categorie 1 op het bedrijventerrein uit te sluiten, met uitzondering van de locatie van het servicepunt, waar voorzieningen worden mogelijk gemaakt, die in categorie 1 kunnen vallen.

Categorie 2 wordt niet uitgesloten. Indien namelijk een bedrijf dat theoretisch in categorie 3 thuishoort, aanvullende maatregelen treft waardoor het in categorie 2 wordt ingeschaald, zal deze worden 'gestraft' met uitsluiting van het bedrijventerrein.

3. Intensief ruimtegebruik

De Commissie is van mening dat er ruimtewinst te boeken is door intensiever gebruik van de ruimte.

Wij stimuleren het intensief gebruik van ruimte en gebouwen door ondernemers, en brengen bij de verdere realisatie van het bedrijventerrein de mogelijkheden hiervoor onder de aandacht. In het bestemmingsplan worden de harde randvoorwaarden reeds aangegeven.

4. Evaluatieprogramma

In het MER is een aanzet gegeven voor het evaluatieprogramma. Dit programma heeft als doel te voorkomen dat teveel consessies worden gedaan ten aanzien van de in het MER beschreven duurzaamheidsambities voor het bedrijventerrein. De Commissie beveelt aan om in het evaluatieprogramma specifiek aandacht te besteden aan de wijze waarop, en de mate waarin de vele duurzaamheidsmogelijkheden die in het MER worden genoemd daadwerkelijk worden gerealiseerd en zonodig maatregelen te treffen. De Commissie beveelt verder aan om in het evaluatieprogramma een onderzoek uit te voeren naar de geluidseffecten van het industrieterrein op vogelaantallen in de directe omgeving. Met name effecten op de (afname van de) aantallen broedvogels in het Wilgenbos is relevant.

De te verwachten effecten zoals benoemd in het MER werden destijds reeds veroorzaakt door de vastgestelde 50dB(A)contour van 1992. Door de huidige aanpassing van de contour (8 jan. 2002) zijn reeds mitigerende maatregelen genomen. In tegenstelling tot het opvullen van de oude contour is dus gekozen voor het benoemen van een maximale geluidruimte per kavel. Hierdoor is de oude contour enorm gesaneerd. De bestaande 42dB(A) contour lag tot ver in het Markermeer en de nieuwe ligt om en nabij de Oostvaardersdijk.

Verder wordt er nog gestreefd naar natuurcompensatie. Hiervoor is een plan van aanpak geschreven dat in overleg met de provincie Flevoland en LNV zal worden uitgewerkt.

9 Overleg ex artikel 10 BRO

Het bestemmingsplan De Vaart IV/VI is voor het overleg als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening gestuurd aan eenentwintig instanties:

1. Inspectie Ruimtelijke Ordening-West;
2. Inspectie Volkshuisvesting Noord-Holland en Flevoland;
3. Hoofd Afdeling ROV van de provincie Flevoland;
4. Inspectie Milieuhygiëne regio Noord-West;
5. Waterschap Zuiderzeeland;
6. Rijkswaterstaat, directie IJsselmeergebied;
7. Stichting Flevolandschap;
8. Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Flevoland;
9. Ministerie van Economische Zaken, Regio Noordwest;
10. Ministerie van Defensie, DGW&T directie Noord;
11. Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek;
12. Politie district Almere, t.a.v. preventieadviseur Keurmerk veilig wonen;
13. N.V. NUON;
14. Gastransport Services District Noord;
15. Tennet BV;
16. Flevolandse Drinkwater Maatschappij;
17. KPN Telecom, Vastgoed & Facilities;
18. Brandweer Almere;
19. Vereniging Bedrijfskring Almere;
20. Milieuraad Almere;
21. Staatsbosbeheer.

Van de personen of instanties corresponderend met de cijfers 1 (+ 2 en 4), 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 14, 15, 17, 18, 19 en 21 is een reactie ontvangen.

De instanties genoemd achter 10, 14, 15 en 17 geven aan geen belangen in het gebied te hebben, of geen opmerkingen over het plan te hebben.

Hieronder wordt *in cursief* de gemeentelijke beantwoording van de ingekomen artikel 10 reacties gegeven.

VROM-Inspectie Regio Noord-West

- a. De vrijstelling voor kantoorhoudendheid van bedrijven in artikel 3 lid 5 van de voorschriften is niet in overeenstemming met het vigerende locatiebeleid van het rijk.

De vrijstellingsbevoegdheid met de voorwaarden waaronder vrijstelling kan worden verleend is geheel in overeenstemming met het Omgevingsplan Flevoland. De provincie geeft derhalve in haar artikel 10-reactie aan dat de opgenomen verklaring van geen bezwaar van GS zelfs mag komen te vervallen.

Overigens zijn de in dit bestemmingsplan opgenomen maximummaten alleszins gebruikelijk en niet in strijd met de doelstellingen van het locatiebeleid, gezien de beperkende voorwaarden die zijn opgenomen voor het verlenen van de vrijstelling.

- b. De wijzigingsbevoegdheid in artikel 3 lid 6 onder c maakt een verruiming van het kantooroppervlak voor bedrijven mogelijk. Ook dit is niet in overeenstemming met het vigerende locatiebeleid van het rijk.

De provincie merkt in haar reactie over deze regeling op dat de wijzigingsbevoegdheid vooruit loopt op nieuw locatiebeleid. Met dit doel is deze wijzigingsbevoegdheid ook opgenomen. Hiermee wordt het bestemmingsplan toekomstgericht. Aangezien voor het toepassen van de wijzigingsbevoegdheid een artikel 11 WRO-procedure dient te worden gevolgd die goedkeuring van Gedeputeerde Staten vereist, zal van de wijzigingsbevoegdheid pas gebruik kunnen worden gemaakt als het locatiebeleid is aangepast.

- c. Op het bedrijventerrein is de vestiging van bedrijven in de zware milieucategorieën mogelijk. Verzocht wordt om de bedrijfscategorieën 1 en 2 uit te sluiten in het plan, omdat dit leidt tot een beperking van de beschikbare ruimte voor zware bedrijven.

Categorie 1 zal alsnog in de bestemming Bedrijfsdoeleinden worden uitgesloten. Wij zijn geen voorstander van het uitsluiten van categorie 2. Er wordt op allerlei manieren gestreefd naar het realiseren van duurzaamheidsaspecten op het terrein als geheel en bij individuele bedrijven. Dit kan als gevolg hebben dat een bedrijf dat conform de bedrijvenlijst in categorie 3 thuishoort, als gevolg van aanvullende maatregelen in categorie 2 terechtkomt. Dit bedrijf wordt dan 'gestraft' voor het doorvoeren van aanvullende duurzaamheidsmaatregelen.

Het uitgangspunt van De Vaart IV/VI is dat deze als bedrijventerrein voor bedrijven in zwaardere milieucategorieën is bedoeld. Het is het voorlopig laatste terrein in de regio voor dergelijke bedrijven. De acquisitie zal daarom met name op die bedrijven gericht zijn. Bij uitgifte zal hiermee rekening worden gehouden. Daarnaast wordt gewerkt met een specifiek samengestelde bedrijvenlijst waar het aandeel lichte bedrijven al zeer is beperkt.

- d. Vanuit oogpunt van efficiënt grondgebruik wordt in overweging gegeven het bebouwingspercentage langs de noordrand van het plangebied te verhogen. Verder wordt in overweging gegeven gezien de ligging van De Vaart IV/VI de maximaal toegestane bouwhoogte te vergroten.

Om doorzichten te realiseren naar de bufferzone is gekozen voor onbebouwde zones langs de perceelsgrenzen. Dit heeft tot gevolg dat het bebouwingspercentage beperkter is. We zien toch mogelijkheden om het maximum bebouwingspercentage te verhogen tot 75% zonder de stedenbouwkundige uitgangspunten voor deze bebouwingsstrook te verlaten.

De noordrand vormt de overgang van het bedrijventerrein naar de bufferzone en ecologische verbindingszone. Daarom is hier gekozen voor een beperkte maximum bouwhoogte in vergelijking met het overige terrein, waar ruime bouwhoogtes mogelijk zijn. Een verhoging van de bouwhoogte van 8 m naar 12 m past nog binnen de voorwaarden dat een overgang wordt gecreëerd tussen het terrein en de ecologische verbindingszone.

Op de rest van het terrein wordt daar waar in het voorontwerpplan 8 m de maximum maat is (langs de randen van het terrein), deze verhoogd tot 12 m, en daar waar deze nu 18 m bedraagt wordt met een vrijstellingsbevoegdheid voor een kwart van het perceel een vrijstelling naar 36 m mogelijk gemaakt.

- e. Aangedrongen wordt, vanwege de aanwezigheid van de PIA, de brief van Minister Pronk van 18 april 2002 inzake externe veiligheid bij het bestemmingsplan te betrekken, waarbij wordt erkend dat deze brief is verschenen na het verschijnen van het voorontwerpbestemmingsplan.

Bij het opstellen van het bestemmingsplan en de bijbehorende milieuzonering is uitgegaan van de normen uit het VNG-boekje “Bedrijven en milieuzonering”. Externe veiligheid was één van de bepalende factoren bij het opstellen van de milieuzonering. Hierdoor worden in het bestemmingsplan door het vastleggen van de milieuzonering in algemene zin reeds afstanden aangehouden tussen inrichtingen die een risico vormen in het kader van externe veiligheid en gevoelige bestemmingen. Voor het aspect externe veiligheid is vanaf de inrichtingsgrenzen van de PIA als gevoelige bestemming gerekend. Uitvoering en handhaving van het bestemmingsplan zal uiteindelijk de risico's op het gebied van externe veiligheid moeten beperken.

Naast het voornoemde heeft het ‘Besluit milieukwaliteitseisen voor externe veiligheid van inrichtingen’ nog een tweede werking en dat is ten tijde van uitgifte c.q. oprichten van een inrichting in de zin van de Wet milieubeheer. Voor onderhavig gebied is daarom een uitgiftestrategie bepaald. Onderdeel van deze strategie is een zogenaamde ‘locatiescan’ (milieuscan +). Een toekomstige gebruiker van het gebied krijgt een algemeen onderzoek aangeboden, waardoor de kansen en bedreigingen op milieugebied vooraf benoemd kunnen worden. De uiteindelijke borging van de risico's ten aanzien van externe veiligheid van inrichtingen vindt plaats ten tijde van het verlenen van de milieuvergunning en handhaving daarvan.

Samengevat is in het bestemmingsplan inwaarts gezoneerd vanaf gevoelige bestemmingen. In de nabijheid van de PIA is de vestiging van risicobedrijven op grond van de zonering uitgesloten. Bij uitgifte wordt vervolgens nog eens uitwaarts gezoneerd vanaf installatie c.q. processen welke een risico kunnen veroorzaken ten aanzien van externe veiligheid. Het ontwerp-Besluit is derhalve voldoende meegenomen in dit plan.

- f. Inzake de milieuzonering wordt het niet acceptabel gevonden dat op percelen waar twee milieucategorieën gelden, de hoogste categorie toelaatbaar wordt gesteld. Een bedrijf wordt in totaliteit ingedeeld in een bepaalde milieucategorie en die categorie is bepalend voor de locatie waarop vestiging is toegestaan.

Deze wijze van bestemmen wordt in het algemeen door de gemeente Almere toegepast (o.a. bedrijventerrein Sallandse kant). Als op een kavel een gedifferentieerd regime geldt ten aanzien van toegestane milieuhinder, kan op twee manieren hieraan worden voldaan:

- *De vestiging van een bedrijfstype dat overeenkomt met de laagst toegestane milieucategorie;*
- *De vestiging van een bedrijfstype uit de hogere milieucategorie waarbij door een zodanige inrichting van de kavel de ‘zwaardere’ onderdelen van het bedrijf op grotere afstand van de gevoelige bestemming worden gesitueerd, danwel door het treffen van milieutechnische maatregelen waardoor voldaan wordt aan de zonering.*

De toelichting zal op bovenstaand punt worden aangepast. Bij kaveluitgifte en het verlenen van bouw- en milieuvergunning zal conform bovenstaande lijn worden gewerkt.

- g. Tenslotte onderschrijft de Inspectie het standpunt van de provincie Flevoland ten aanzien van de mogelijkheid van “detailhandel op kleine schaal” binnen de functie servicepunt. Verzoek om het voorschrift aan te passen.

Zie beantwoording sub i. hieronder.

Hoofd afdeling ROV van de provincie Flevoland

- a. Uit het bestemmingsplan is niet op te maken welke in het MER genoemde mogelijke mitigerende en compenserende maatregelen worden genomen.

In het MER is nadrukkelijk aangegeven dat De Vaart IV door middel van de OPAL-structuur eigenlijk reeds als het MMA is uitgewerkt. In samenspraak met andere binnen het gebied aanwezige bestuursorganen zoals provincie, waterschap en anderen zoals SBB, Stichting Flevolandschap, Milieuraad VBA, KvK, VNO NCW heeft het bedrijventerrein vorm gekregen. Dit heeft tot gevolg gehad dat grotendeels afgezien is van de ontwikkeling van De Vaart VI en dat er binnen De Vaart IV veel aandacht is geweest voor de omliggende natuurgebieden. De in de mer voorgestelde varianten verschillen daardoor slechts op details. Het MMA is daardoor eigenlijk niet als realistisch te beschouwen, denk hierbij aan het niet realiseren van het bedrijventerrein, afsluiten van de Grote Vaartweg e.d. Door het lange en moeizame OPAL-proces zijn de getroffen mitigerende maatregelen moeilijk meer te onderscheiden en worden deze voor feitelijk aangenomen (bijv. de (reeds aanwezige) faunapassages ter plaatse van de ecologische verbindingzone onder de Grote Vaartweg en het aanleggen van rotondes bij de aansluitingen van De Vaart IV/VI op deze weg). Hierdoor wordt er wellicht een te zware verwachting gewekt van compensatie.

De te verwachten effecten zoals benoemd in de mer werden destijds reeds veroorzaakt door de vastgestelde 50 dB(A) contour van 1992. Door de huidige werkwijze en aanpassing van de contour door middel van het vaststellen van de 50 dB(A) contour van 8 jan. 2002 zijn reeds mitigerende maatregelen genomen. In tegenstelling tot het opvullen van de geluidsruimte van de oude contour is gekozen voor het beperken van de geluidruimte per kavel. Hierdoor is de bestaande contour enorm gesaneerd. De bestaande 42 dB(A) contour lag tot ver in het Markermeer en de nieuwe ligt om en nabij de Oostvaardersdijk. Deze genomen maatregelen laat zich moeilijk vertalen de mer.

Los daarvan wordt nog steeds gestreefd naar natuurcompensatie. Hiervoor is een plan van aanpak geschreven dat in overleg met de provincie Flevoland en LNV zal worden uitgewerkt. Tenslotte is vanwege het terugtrekken van Hydron besloten dat er op voorhand geen industrieel watersysteem wordt aangelegd en er derhalve geen industriewater wordt opgeslagen in de bassins in de bufferzone, waardoor de inrichting van de bufferzone conform het MMA waarschijnlijk nog (afhankelijk van de inbreng van de projectgroepleden) milieuvriendelijker kan worden ingevuld.

- b. Verzocht wordt om bedrijven in milieucategorie 1 en 2 uit te sluiten, daar het terrein bedoeld is voor de zware categorieën.

Zie de reactie onder b bij de Inspectie-VROM.

- c. Onder verwijzing naar de handreiking "Duurzame kwaliteit op bedrijventerreinen" en de conceptstudie "Efficiënt ruimtegebruik op bedrijventerreinen in Zuidelijk Flevoland" wordt in het kader van intensief ruimtegebruik voorgesteld om de maximale bouwhoogte te vergroten, alsmede een ondergrens op te nemen voor de bouwhoogte en het bebouwingspercentage.

In verband met beperking van de milieubelasting op de omgeving, met name aan de zijde van de bufferzone en het Wilgenbos, is besloten een geleidelijke overgang te creëren. Daartoe is de bouwhoogte langs de randen enigszins beperkt. Toch menen wij de bouwhoogte van 8 naar 12 m te kunnen verhogen zonder de uitgangspunten geweld aan te doen. Daar waar nu 18 m de maximum hoogte is, wordt deze 24 m met een vrijstelling voor een kwart van het gebied een hoogte van 36 m.

Het verplichtende karakter van een minimum bebouwingspercentage is niet werkbaar voor bedrijven in de zwaardere milieucategorieën, daar de bedrijfsprocessen niet noodzakelijkerwijs zijn verbonden aan meer bebouwing (bijv. afvalverwerkers). Alleen langs de Grote Vaartweg is een zone aanwezig met een minimum bebouwingspercentage van 25%.

De maximum bebouwingspercentages zullen wel worden verhoogd tot 100%, waarbij bij het verlenen van bouwvergunningen de parkeernorm leidend is. Voorkomen moet worden dat op de percelen geen ruimte overblijft voor laden en lossen en het parkeren van voertuigen en dat deze langs de openbare weg worden geparkeerd.

- d. De geluidszone voor De Vaart is in 1992 vastgesteld, terwijl u in de toelichting opmerkt dat deze recent is vastgesteld. Van een recent bijgestelde zone is de provincie niets bekend. Uit par.5.2 blijkt niet hoe de uitgangspunten van de totale zonering worden bewaakt.

De geluidszone uit 1992 is in de mer bij de autonome ontwikkeling als uitgangspunt gebruikt. In de rapportage Geluidzonering De Vaart is de geluidssituatie in 1999 bepaald. Op basis hiervan is een nieuwe geluidscontour overeengekomen. Ondertussen is een (thematisch) bestemmingsplan opgesteld waarin deze nieuwe, kleinere geluidszone wordt vastgelegd. Een kaart van deze geluidszone is in de toelichting opgenomen. Bewaking van deze nieuwe geluidszone vindt plaats bij de vergunningverlening.

- e. Verzocht wordt in de toelichting nader in te gaan op de totstandkoming van de milieuzonering, zodat duidelijk wordt waar de cijfers en letters, zoals opgenomen in de kolom 'zone' van de SvB voor staan. Ook ontbreekt in het zuidelijk deel een aanduiding 'toegelaten bedrijvencategorie'.

In de bijlage wordt een toelichting op de Staat van Bedrijfsactiviteiten gegeven. Deze zal nader worden aangevuld. Ter plaatse van het bedrijf Vijfhoek zal nog een toegelaten bedrijvencategorie worden opgenomen.

- f. Verzocht wordt in het ontwerpplan de uitkomsten van het verkennend en waarderend archeologisch bodemonderzoek weer te geven, waarin aangegeven wordt of en in welke mate er ruimte is voor behoud van belangrijke archeologische waarden.

Zodra er resultaten bekend zijn zal een en ander worden opgenomen in het ontwerpplan.

- g. Het Waterplan mist uitgangspunten van het nieuwe waterbeheer (startovereenkomst Waterbeleid 21^e eeuw). Ook wordt nauwelijks aandacht besteed aan de specifieke omstandigheid van een terrein met bedrijven in zwaardere milieucategorieën, zoals beperken van verspreiding van verontreiniging via water en de gevolgen en oplossingen bij een calamiteit.

Tenslotte wordt aangegeven dat peilfluctuaties onontkoombaar zijn, in verband met zware regenbuien en om verontreinigingen binnen het gebied te houden moet het systeem gescheiden van de omgeving kunnen functioneren.

Met betrekking tot het ontbreken van de uitgangspunten van de Commissie Waterbeheer 21e eeuw kan gemeld worden dat het Waterplan reeds eerder in nauwe samenwerking met de provincie en het waterschap tot stand is gekomen, namelijk in 1999. Overigens is bij de mer en de keuze van het voorkeursalternatief volledig rekening gehouden met duurzaam waterbeheer en dus met het uitgangspunt “eerst vasthouden, dan bergen en dan pas afvoeren”. De gekozen maatregelen met betrekking tot waterbeheer zijn dan ook in overeenstemming met het beleid van het waterschap. Met betrekking tot calamiteiten kan het volgende worden gemeld. In paragraaf 5.7 wordt beschreven dat het watersysteem van het bedrijventerrein in principe gescheiden zal functioneren van zijn omgeving. Rond het bedrijventerrein wordt daartoe een gesloten gracht aangelegd. Hierdoor kan bij een calamiteit verspreiding worden beperkt. Ook zal op plaatsen waar veel verontreiniging wordt verwacht onder de filterberm folie aangebracht waardoor verspreiding naar de bodem wordt voorkomen.

- h. Een kaart met daarop de indeling naar deelgebieden I t.e.m. VI en de straatnamen waarnaar verwezen wordt in de toelichting zou de leesbaarheid van het plan ten goede komen.

Een overzichtskaart van De Vaart IV/VI in zijn omgeving zal worden toegevoegd.

- i. Voorschriften/plankaart:
- art.1: kaartnr. ontbreekt;
Een kaartnummer wordt pas toegevoegd als plan in goedkeuringsfase is.
 - art. 3 lid2 sub e: voegt niets toe aan plan omdat in deze voorschriften niet wordt ingegaan op welstandseisen;
In lid 2 sub b worden in het kader van welstand toetsbare zaken benoemd.
 - art. 3lid 5: deze vrijstelling behoeft geen vvgb van GS;
De vrijstellingsbevoegdheid wordt aangepast.
 - art. 3 lid 6: vooralsnog akkoord met wijzigingsbevoegdheid, omdat nieuw beleid nog niet is ingevuld;
Kennis wordt genomen van het standpunt van de provincie.
 - art. 4: detailhandelsactiviteiten limiteren in schaal, zoals de toelichting aangeeft. Overigens laat de Staat van Bedrijfsactiviteiten detailhandel toe die hier niet thuishoort;
Ter plaatse van het servicepunt wordt gedacht aan onder andere een kiosk of supermarkt, in ieder geval kleinschalige detailhandel. In het voorschrift zal type detailhandel en oppervlakte per vestiging worden ingeperkt. Uit de Staat van Bedrijfsactiviteiten zal de detailhandel worden geschrapt.
 - Plankaart: onduidelijk is waarom er een aparte groenbestemming is opgenomen voor een strook aan de noordkant, terwijl deze ten dienste van parkeren staat;
De strook aan de noordzijde met een groenbestemming is nadrukkelijk niet voor parkeren bestemd. De bedoeling is een doorzicht naar de bufferzone te creëren

Parkeren zal in de strook bedrijventerrein langs de bufferzone wel tussen de bebouwing plaatsvinden.

Waterschap Zuiderzeeland

- a. De winning van industriewater vraagt om een duidelijke uitleg van de effecten en voorwaarden voor de bestemmingen en inrichting;

Er is in OPAL-verband alsnog besloten om geen industriewater meer te winnen.

- b. Verzocht wordt de kenmerken van het watersysteem op grond van het inrichtingsplan in de uiteindelijke waterparagraaf op te nemen;

Bij de totstandkoming van de plannen voor De Vaart IV/VI is, overeenkomstig het vereiste van de 'watertoets' uitvoerig met het waterschap overlegd. In de paragrafen 3.6 en 4.2.2 is ons inziens voldoende ingegaan op de kenmerken van het watersysteem. Deze kenmerken krijgen verder vorm in het "Inrichtingsplan voor de waterhuishouding op de bedrijventerreinen De Vaart IV en VI" en zullen pas aan de hand van dit inrichtingsplan definitief worden vastgelegd. Het waterschap wordt bij dit plan betrokken en krijgt voldoende mogelijkheden dit plan mede vorm te geven.

- c. Niet duidelijk is waar de genoemde 7 ha waterberging wordt opgericht;

In het nog niet afgeronde "Inrichtingsplan voor de waterhuishouding op het bedrijventerrein De Vaart IV en VI", wordt het te ontwikkelen watersysteem naast de eisen voor het hydraulische functioneren getoetst aan eisen die aan de berging worden gesteld (piekberging/seizoensberging). De piekberging vindt met name plaats in de gesloten watergang rond het bedrijventerrein, in de bufferzone en de filterbermen. Seizoensberging wordt gevonden in naastliggend plangebied.

- d. In verband met de waterkwaliteit van het oppervlaktewatersysteem dient extra aandacht te worden besteed aan de aanleg van natuurvriendelijke oevers;

Binnen de bestemming Water zijn tevens oevers toegestaan. Het bestemmingsplan biedt derhalve de mogelijkheid om langs de watergangen rondom het bedrijventerrein natuurvriendelijke oevers aan te leggen. Conform het plan zullen er zoveel mogelijk oevers, indien technisch mogelijk, natuurvriendelijk worden aangelegd.

- e. Met betrekking tot de plankaart heeft het waterschap de volgende opmerkingen:

- de zuidelijke watergang die nieuw is en onderdeel is van het watersysteem van het plan in dit bestemmingsplangebied opnemen;

De plangrens zal worden aangepast aan de begrenzing van de nieuwe watergang aan de zuidzijde.

- tussen de bestemming water en bedrijfsdoeleinden zit een strook zonder bestemming, deze strook zou de bestemming water (bermen/oevers) of groenvoorzieningen (bermen) moeten hebben;

Oevers maken onderdeel uit van de bestemming Water. Datgene wat wit is op de plankaart heeft de bestemming Verkeersdoeleinden. Overigens kunnen in de be-

stemming Verkeersdoeleinden ook bermen en oevers en waterlopen worden aangelegd.

- de waterpartij aan de zijde van de ecologische verbindingzone is dicht op het fietspad voorzien. Hier dient voldoende ruimte over te blijven voor de reeds aanwezige kade, in verband met peilscheiding ecozone/rest van gebied;

Bij de inrichting van de bufferzone wordt hier rekening mee gehouden.

- f. In een bijlage geeft het Waterschap een aantal (tekstuele) aanpassingen door.
- 3.6: 'daar waar mogelijk' natuurvriendelijke oevers aanleggen, veranderen in 'zoveel mogelijk' en toevoegen 'in ieder geval aan de oostzijde van de gracht':

De uitdrukking 'daar waar mogelijk' betekent dat overal waar technisch mogelijk oevers natuurvriendelijk zullen worden aangelegd. Er is dan ook geen reden de tekst aan te passen. Reeds eerder is vermeld, dat het waterschap bij het opstellen van het inrichtingsplan voor de waterhuishouding zal worden betrokken.

- 3.6: eerste zin vervangen door: "Regenwater dat afstroomt van verharde oppervlakken –ook die van bedrijven- wordt via filterbermen gezuiverd en wordt daarvoor schoner afgevoerd naar het oppervlaktewater. De filterbermen hebben een breedte van 4,5 m langs beide zijden van de weg. en: 'Schoon regenwater dient als grondstof voor te winnen industriewater';

Voorstel wordt overgenomen, met dien verstande dat we de tweede zin wijzigen in verband met andere keuzes voor industriewater: "De filterbermen zijn gesitueerd langs beide zijden van de wegen en hebben tot effect dat de kwaliteit van het oppervlaktewater aanzienlijk minder verontreinigd zal worden. Filterbermen, afvoersystemen, ringgracht, bassins, natuurvriendelijke oevers en flexibel peil worden uitgewerkt in de projectgroep waterhuishoudkundig inrichtingsplan De Vaart IV. Hierin is het Waterschap Zuiderzeeland vertegenwoordigd. Na uitwerking van het plan zal dit door het bestuurlijk overleg worden geaccordeerd".

- 3.6: Aangepaste zin: "Peilverhoging naar minimaal –5.50 m NAP wordt bewerkstelligd om de kweldruk te verminderen en daardoor de waterkwaliteit te verbeteren. Om de waterkwaliteit te optimaliseren en droge perioden te kunnen overbruggen, zodat zo min mogelijk water van slechte kwaliteit moet worden aangevoerd, wordt een flexibel peil ingesteld boven deze –5.50 m NAP. De mate van flexibel peil zal worden bepaald met een nadere studie";

Na studie blijkt flexibel peil in verband met het aan te leggen rioleringsstelsel niet mogelijk. Wij zullen de tekstdelen over flexibel peil vervangen door het volgende: "(...)droge perioden te overbruggen, wordt in het naastliggend plangebied (boven de glastuinbouw) een seizoensberging gerealiseerd."

- 3.7: toevoegen: "Voor een deel, circa 1,5 m, kunnen de filterbermen een overlap vormen met de energiestrook";

Er is geen sprake van overlap. Volgens het inrichtingsplan is er rekening gehouden met wegcunet en filterbermen en daarna een voorzieningstrook voor bijvoorbeeld energiesystemen.

- tabel 4.2.2.: Bij optimalisatiealternatief opnemen “peil niet lager dan –5,50 NAP”;

In het MER zit geen onderscheid tussen basisalternatief en optimalisatiealternatief bij keuze opzetten van het peil. Het verschil zit hem in flexibel peilbeheer. De tabel geeft zuiver en alleen aan met welke gegevens is gewerkt in het MER. Aanpassing van de eerste of tweede kolom zou dan ook leiden tot het aanpassen van de inhoud van het MER. Het peil zal op -5,50 NAP komen te liggen.

- overige aanpassingen tabel 4.2.2.;

De tabel wordt aangepast.

- blz.29: ‘technisch mogelijk’ veranderen in ‘zoveel mogelijk’;

De tekst wordt conform aangepast. Zie verder onze inhoudelijke reactie onder f van uw opmerking met betrekking tot de de aanleg van natuurvriendelijke oevers.

- tabel 4.2.5: opnemen dat geen uitloogbare materialen mogen worden gebruikt;

Dit is onderdeel van bouwvoorschriften op basis van duurzaam en energiezuinig bouwen. Overigens zijn de tabellen samenvattingen van de mer en de daarop gebaseerde keuze. Het soort bouwmaterialen is niet planologisch relevant en mag derhalve niet in een bestemmingsplan worden geregeld. Het kan dus alleen in de toelichtende sfeer worden beschreven. Bij het verlenen van bouwvergunningen zal hier wel op worden getoetst.

- blz. 40: laatste zin eerste alinea vervangen door: “het grachtpand met het verhoogde peil van NAP –5.50 zal een flexibel peil krijgen t.b.v. de waterkwaliteit en waterhuishouding. De reservoirs voor winning van industriewater krijgen ook een flexibel peil t.b.v. de reservoirfunctie”;

In verband met het laten vervallen van de winning van industriewater en het hanteren van een strak peil, wordt de tekst als volgt overgenomen in het plan: “het grachtpand zal een verhoogde peil van NAP-5.50 krijgen en in het naastliggend plangebied zal seizoensberging worden aangelegd t.b.v. de waterkwaliteit en waterhuishouding”.

- blz. 40: een na laatste alinea na de komma vervangen door: “..., met aangelegde filterbermen om afgevoerd regenwater in op te vangen, te filtreren en via de ondergrond, waaronder drainage, af te voeren”;

De tekst zal worden aangepast.

- blz. 40 laatste zin, opmerking over bouwmaterialen;

Zie eerdere opmerking over uitloogbare bouwmaterialen.

- in de voorschriften het begrip industriewater omschrijven;

Er zal geen industriewater meer worden gewonnen.

- in de bestemming Verkeersdoeleinden de doeleinden waterlopen en oevers schrappen, omdat die tot het watersysteem behoren;

De bestemming Verkeersdoeleinden bevat het 38 m brede openbare gebied tussen uitgeefbare kavels. Naast wegen, fiets- en voetpaden is hier ruimte voor de filterbermen, groenvoorzieningen en bijvoorbeeld waterlopen met oevers. Dit zouden toevoegingen aan het watersysteem betreffen, die geen onderdeel hoeven zijn van het hoofdwatersysteem. Een brede bestemming Verkeersdoeleinden wordt gekozen uit flexibiliteitsoogpunt en doet niets af aan het waterbelang.

- In de bestemming Water voet- en fietspaden schrappen, omdat voet- en fietspaden niet tot het watersysteem behoren;

De bestemming Water is net als de bestemming Verkeersdoeleinden ruim bestemd. Ook de oevers en bermen van watergangen vallen hier onder. De noordelijke bufferzone, tevens bedoeld als reservoir voor industriewater, is dermate ruim van opzet dat er wellicht een voet/fietspad door- of overheen kan lopen. Ook bermen kunnen wellicht medegebruikt worden voor voet- of fietsverkeer. Dit doet geen afbreuk aan de hoofdfunctie water. Deze blijft de primaire functie, en eventueel medegebruik moet getoetst worden aan de waterfunctie. Medegebruik mag geen negatieve invloed hebben op deze functie.

- Het pictogram voor water in de noordwesthoek van de plankaart schrappen omdat hier geen water is bedoeld;

Binnen de bufferzone is wel degelijk water gepland, het pictogram geeft geen exacte locatie aan.

Rijkswaterstaat, directie IJsselmeergebied

- a. Een verwijzing in Hoofdstuk 2 naar het NVVP wordt gemist, daar dit plan al als uitgangspunt wordt gehanteerd bij toetsing van bestemmingsplannen.

*In het MER is het beleid van het SVV II als uitgangspunt gehanteerd.
De inhoud van het NVVP staat door de kabinetswisselingen ter discussie.*

- b. De verkeerskundige overwegingen waarop de ontsluitingsoplossingen zijn gebaseerd, ontbreekt. Inzicht moet worden verschaft in de vervoersintensiteiten, de interactie van (vracht)verkeer met verkeersstromen van overig De Vaart, de verkeersveiligheid, de impact op verkeersafwikkeling op Hoge Ring en A6.

De gevraagde zaken zijn onderzocht in de mer-procedure. Aangezien de wegen destijds reeds zodanig ruim gedimensioneerd zijn, rekening houdend met ontwikkeling van bedrijventerrein De Vaart IV/VI, kan de toename van het verkeer goed geaccommodeerd worden. In de toelichting van het bestemmingsplan zal op het verkeersaspect en de gemaakte keuzes worden ingegaan.

Stichting Flevolandschap

- a. De gevolgen voor de natuur als gevolg van voorgenomen bedrijfsvestigingen worden in het MER goed beschreven. Echter, de aanbevelingen voor compensatie in MER zijn onvolledig en leggen onvoldoende nadruk op het compenseren van natuur in de nabije omgeving. Ook in het bestemmingsplan is niks terug te vinden over compen-

satie. Er moet duidelijkheid worden verschaft en harde afspraken gemaakt over compensatie.

De aanbevelingen in het MER met betrekking tot compensatie zijn niet terug te vinden in het bestemmingsplan omdat er terecht wordt opgemerkt dat in het optimalisatie alternatief reeds alle maatregelen die economisch verantwoord zijn in het plan zijn verwerkt. Hierbij is met name aandacht besteed aan inwaartse zonering en het vast stellen van een nieuw akoestisch beheersmodel voor het gehele gebied. Ten aanzien van de borging van de door voornoemde instrumenten beoogde effecten zal er door middel van de uitgiftestrategie een strakke regie worden gehanteerd op de invulling van het gebied. Door vergunningverlening en handhaving zal het naleven van normen strak worden gereguleerd.

Compensatie van de benoemde geluidseffecten op vogels laat zich niet regelen binnen het plangebied. Hiertoe is het noodzakelijk dat er een aanvullend onderzoek wordt opgestart (zie tevens reactie onder a op art.10-provincie Flevoland).

Ministerie van Economische Zaken, regio Noord-West

- a. Verzocht wordt bij de uitgifte voldoende ruimte over te houden voor bedrijvigheid in milieucategorie 4 en 5.

Wij onderschrijven dit en zullen bij de uitgifte en toewijzing hiermee rekening houden. Besloten is om de milieucategorie 1 niet langer op het terrein toe te laten. Voor een nadere toelichting verwijzen wij naar ons antwoord op de opmerking van gelijke strekking door de Inspectie VROM.

- b. Het basispakket voor parkmanagement lijkt onvoldoende om tot een echt duurzame ontwikkeling te komen. In overweging wordt gegeven om het pluspakket (w.o. milieudiensten en energiegebruik?) als basispakket voor daarvoor geschikte bedrijven aan te bieden.

Het pluspakket kan pas een basispakket worden als een groot deel van de bedrijven hieraan mee wenst te doen. Bij uitgifte van de gronden wordt rekening gehouden met de situering van bedrijven en de milieumogelijkheden die dit biedt.

Kamer van Koophandel Flevoland

- a. Opmerking bij begeleidende brief over het belang van functie ondernemen (naast functie werken) omdat zonder ondernemen er geen bedrijvigheid is en dus geen werkgelegenheid.

De opmerking wordt onderschreven, maar strikt planologisch gezien is ondernemen geen functie.

- b. Gezien de schaarse mogelijkheden voor zwaardere categorie-bedrijven wordt het belang van maximalisering (zoveel mogelijk ruimte reserveren voor bedrijven in milieucategorie 4 en 5) onderschreven.

Wij onderschrijven dit en zullen bij de acquisitie, uitgifte en toewijzing hiermee rekening houden.

- c. Pleit voor keuze basisalternatief als voorkeursalternatief.

Vanwege de gevoelige locatie (omringd door natuurgebieden en Vogelrichtlijgebied) is voor dit terrein gekozen voor extra milieumaatregelen ten opzichte van standaard-bedrijventerreinen elders in de gemeente.

- d. Neem geen parkeernorm op in de voorschriften, maar volsta met de zin: 'parkeren moet op eigen terrein plaatsvinden'.

De parkeernorm is een minimum waaraan in ieder geval dient te worden voldaan. Omdat het moeilijk inschatten is hoeveel parkeerplaatsen benodigd zijn, zal in de voorschriften worden opgenomen dat parkeren op eigen terrein dient te geschieden. De bepaling van het werkelijke aantal aan te leggen parkeerplaatsen geschiedt bij de verlening van de bouwvergunning.

- e. Houd bij de aanleg van de rotondes rekening met vrachtwagencombinaties.

Hier zal in het ontwerp rekening mee worden gehouden.

- f. Pleit voor een beperkt basispakket parkmanagement.

Er wordt uitgegaan van een groeimodel van parkmanagement.

Staatsbosbeheer

- a. In het MER en bestemmingsplan ontbreekt aandacht voor compensatie van verloren gegane natuurwaarden door gelijksoortige natuur elders te realiseren. Het is in dit stadium onmisbaar dat hieraan aandacht wordt besteed en er uitspraken over worden gedaan.

Zie beantwoording op dit punt bij de reactie van Stichting Flevolandschap

Brandweer

- a. De brandweer beveelt aan in het MER een veiligheidsparagraaf op te nemen.

De mer is reeds opgesteld. Met het veiligheidsaspect is in de milieuzonering rekening gehouden ('gevaarlijke' bedrijven zo ver mogelijk van PIA af).

- b. Het uitsluiten van olieraffinaderijen en verwerkers van radioactief afval.

In de Staat van Bedrijfsactiviteiten zijn dit type bedrijven uitgesloten van vestiging op het terrein.

- c. Toepassen van een verplichte risicoanalyse voor bedrijven in de hoogste milieucategorie alvorens ze zich mogen vestigen.

Indien noodzakelijk zal voor bedrijven die in dat kader een risico opleveren, een risico analyse tot de aanvraag om milieuvergunning behoren. Dit hoeft niet per definitie een zware milieu categorie bedrijf te zijn, maar zal wel gelden voor bedrijven welke op het thema externe veiligheid zwaar scoren. Een en ander ter beoordeling van het bevoegd gezag Wet milieubeheer (i.c. B&W en GS).

- d. Bedrijven die een potentieel gevaar vormen voor de PIA dienen daar zover mogelijk vandaan worden geplaatst.

Voor de PIA is reeds rekening met externe veiligheid door het toepassen van inwaartse zonering vanaf de erfgrens van de PIA. Verder verwijzen wij u naar de beantwoording onder e van de reactie van de Inspectie VROM.

Vereniging Bedrijfskring Almere

- a. De VBA dringt er op aan alles op alles te zetten om de schaarse ruimte voor categorie 4 en 5 bedrijven ook daadwerkelijk aan deze bedrijven toe te kennen.

Dit is ook de gemeentelijke inzet.

- b. De inhoud van het parkmanagement dient voorafgaand aan eerste gronduitgifte helder te zijn. De inhoud van het bestemmingsplan (basispakket) spoort niet met de laatste beleidsnotitie over dit onderwerp.

Besloten is om te beginnen met een verbreed basispakket gericht op beheer en bewaking met de mogelijkheid tot extra modules.

- c. Eventuele milieuvergunningeisen ter beperking van lichtuitstraling mogen niet beperkend in de bedrijfsvoering van individuele ondernemingen zijn. Het is en blijft immers een bedrijventerrein.

Alleen in de bedrijvenstrook direct langs de bufferzone speelt beperking van uitstraling van licht in de avond- en nachturen een rol. Bij de kaveluitgifte zal hiermee zoveel als mogelijk rekening worden gehouden.

Bijlage 1 Algemene toelichting op de Staat van bedrijfsactiviteiten

1 Algemeen

De Staat van Bedrijfsactiviteiten omvat twee staten, namelijk de staat 'bedrijfstypen: bedrijven' en de staat 'bedrijfstypen: opslagen en installaties'.

Bij de indeling van de bedrijfstypen is de *Standaard Bedrijfsindeling (SBI) 1993* van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) gevolgd. Dit is een nieuwe bedrijfsindeling, die de vorige *SBI 1974* heeft vervangen.

Voor een nadere uiteenzetting zij verwezen naar de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (1999).

2 Indeling

De staat 'bedrijfstypen: bedrijven' omvat de bedrijfstypen met de desbetreffende SBI-codes. Voor elk bedrijfstype zijn kenmerken zoals afstanden tot een rustige woonwijk weergegeven. De weergegeven kenmerken zijn van toepassing op 'gemiddelde', moderne bedrijven binnen een bedrijfstype. Hierbij is rekening gehouden met de normaliter bij deze bedrijven voorkomende opslagen en installaties. Het komt echter ook voor dat bedrijven opslagen en installaties hebben, die anders dan 'normaal' zijn voor die bedrijven. Voor die gevallen is de staat 'bedrijfstypen: opslagen en installaties' opgesteld.

De staat 'bedrijfstypen: opslagen en installaties' omvat algemene opslagen en installaties, ook met kenmerken zoals afstanden tot een rustige woonwijk. Deze informatie kan zinvol zijn als bedrijven sterk afwijken van een 'gemiddelde', bijvoorbeeld door nevenactiviteiten, bijzondere opslagen of bijzondere installaties. Vaak is het zinvol om de planologische consequenties hiervan apart zichtbaar te maken. De systematiek van deze staat is gelijk aan die van de eerste staat, behalve dat er geen SBI-codes en geen categorie zijn ingevuld. Bovendien zijn de kenmerken alleen ingevuld voorzover ze in directe relatie tot alleen die opslagen of installaties staan.

3 Afstanden voor geur, stof, geluid en gevaar

Per bedrijfstype zijn voor elke van de aspecten geur, stof, geluid en gevaar de afstanden aangegeven die in de meeste gevallen kunnen worden aangehouden tussen een bedrijf en woningen om hinder en schade aan mensen binnen aanvaarde normen houden.

Hierbij zijn de volgende uitgangspunten gekozen;

- Het betreft 'gemiddelde' nieuwe bedrijven met voor nieuwe bedrijven gangbare voorzieningen binnen het gedefinieerde bedrijfstype.
- Het betreft woningen in een rustige woonwijk met weinig verkeer.
- De afstand geldt in principe tussen de perceelgrens van het bedrijf (bij een gangbare perceelsgrootte en -indeling) en anderzijds de gevel van een woning.

De volgende afstanden worden gehanteerd: 10, 30, 50, 100, 200, 300, 500, 700, 1.000, 1.500 m.

De afstand voor het gevaar houdt verband met de mogelijke gevolgen van brand, explosies en de verspreiding van schadelijke stoffen voor mensen in de

omgeving van bedrijven. Dit gevaar staat gelijk aan het begrip 'externe veiligheid'.

4 Grootste afstand

In een aparte kolom is de grootste afstand voor geur, stof, geluid en gevaar in de staat opgenomen. Van deze grootste afstand is de zogenaamde categorie afgeleid.

5 Indices voor verkeer en visuele hinder

De aspecten verkeersaantrekkende werking en visuele hinder zijn kwalitatief beoordeeld en weergegeven met een index. De index loopt uiteen van 1 tot en met 3, met de volgende betekenis:

- 1 potentieel geen of geringe emissie of hinder
- 2 potentieel aanzienlijke emissie of hinder
- 3 potentieel zeer ernstige emissie of hinder

6 Categorie

De zogenaamde categorie loopt uiteen van 1 tot en met 6 en is direct afgeleid van de grootste afstand:

- categorie 1: grootste afstand 0 of 10 m
- categorie 2: grootste afstand 30 m
- categorie 3: grootste afstand 50 of 100 m
- categorie 4: grootste afstand 200 of 300 m
- categorie 5: grootste afstand 500, 700 of 1.000 m
- categorie 6: grootste afstand 1.500 m

Opgemerkt wordt dat categorie 6 uitdrukkelijk betekent: nader te onderzoeken. De noodzakelijke afstand zou ook groter kunnen zijn dan de hieraan gerelateerde 1.500 m. Dit sluit overigens niet uit dat in bepaalde gevallen de afstand ook kleiner kan zijn.

7 Overige aspecten

Ook komen in beide staten de letters B, D en L voor:

B: bodemverontreiniging

De letter B is opgenomen indien een gemiddeld bedrijf binnen het genoemde bedrijfstype een verhoogde kans op bodemverontreiniging geeft.

D: divers

Bij de bepaling van de afstanden voor de onderscheiden bedrijfstypen is telkens uitgegaan van een 'gemiddeld' modern, nieuw bedrijf met gebruikelijke voorzieningen. Er zijn echter ook bedrijfstypen, waar binnen individuele bedrijven een grote diversiteit bestaat. Dit dient tot uitdrukking te komen in de afstanden. In die gevallen is in de staat de letter D van 'divers' opgenomen.

L: luchtverontreiniging

Uitstoot van schadelijke stoffen naar de lucht kan in planologisch opzicht relevant zijn. Indien dit aspect relevant kan zijn in relatie tot de in de staat ge-

noemde grootste afstand, is de letter L vermeld. Er kunnen dan overwegingen zijn om de genoemde afstand te verhogen.

8 Zone

In de laatste kolom is aangegeven binnen welke milieuzones, zoals aangegeven op de plankaart, vestiging mogelijk is. Als bijvoorbeeld bij een bedrijfstype A2 staat, past het bedrijf qua milieuhinder in zone A2 en hoger.

De letters A, B, C en D betreffen een nadere onderverdeling van de milieuzoning in verband met de verschillende maatgevende milieu-aspecten als geluid, veiligheid, stof en geur die voor de omringende gevoelige bestemmingen bepalend zijn.

Zo zijn bijvoorbeeld voor de ecologische verbingszone geluid en stof bepalende milieucomponenten. De milieuzone staat dan het dichtst bij deze ecologische zone geen bedrijven toe die veel stof of geluid produceren.

9 Flexibilisering

Binnen bedrijfstypen kunnen zich grote verschillen voordoen in milieuhinder. Het verdient derhalve de voorkeur bij vestiging van bedrijven de concrete milieu-informatie van het bedrijf zwaarder te laten wegen dan de indicatieve informatie (uitgaande van een 'gemiddeld' bedrijf dat werkt volgens de gangbare praktijk) uit de bedrijvenlijst.

Via de vrijstellingsbevoegdheid wordt deze ruimte gecreëerd. Bedrijven kunnen derhalve aanvaardbaar zijn, terwijl ze:

- niet worden genoemd in de Staat van bedrijfsactiviteiten, maar in een concreet geval naar aard en invloed als gelijkwaardig bedrijf kunnen worden beschouwd;
- volgens de Staat van bedrijfsactiviteiten in een hogere zone toelaatbaar worden geacht, maar vanwege de milieu-invloed van het bedrijf op zijn omgeving in een lagere zone kan worden toegelaten.

10 Gebruikte afkortingen

De volgende afkortingen worden in de staat gebruikt:

-	niet van toepassing of niet relevant
<	kleiner dan
≥	groter dan of gelijk aan
cat	categorie
e.d.	en dergelijke
kl.	klasse
n.e.g.	niet elders genoemd
o.c.	opslagcapaciteit
p.c.	productiecapaciteit
p.o.	productieoppervlak
v.c.	verwerkingscapaciteit
u	uur
d	dag
w	week
j	jaar
geva	gevaar
verk	verkeer
visu	visueel
afst	afstand
B	bodemverontreiniging

C	continu
D	divers
L	luchtverontreiniging
Z	zonering