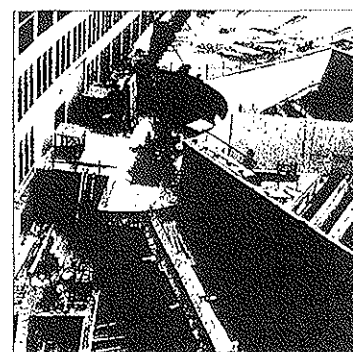
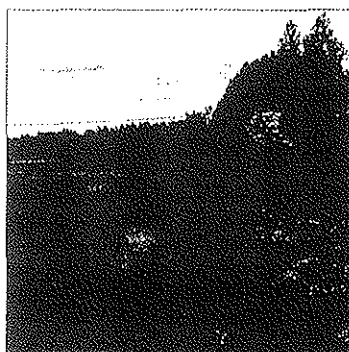
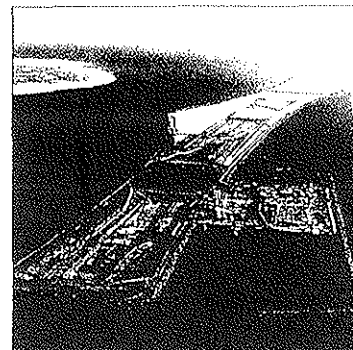
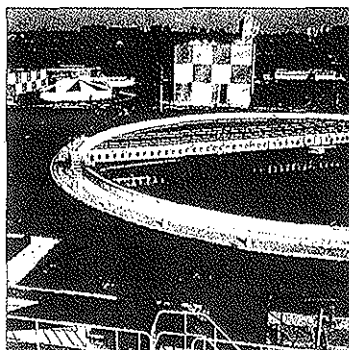


Gemeente Almere

aanvullend MER Almere Poort 2002 samenvatting

inclusief milieunotitie Hogekant

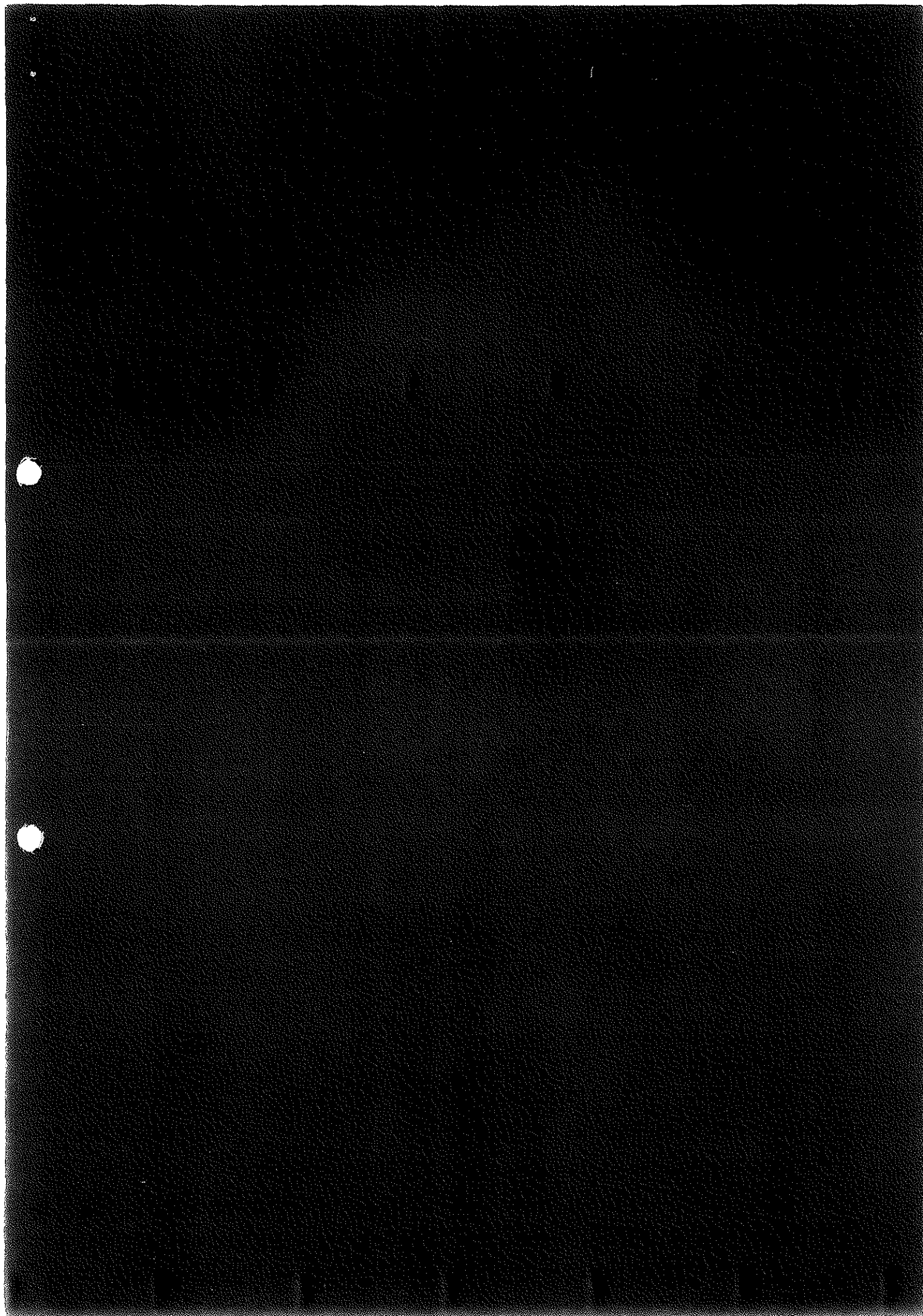


Gemeente Almere

**aanvullend MER
Almere Poort 2002
samenvatting**

inclusief milieunotitie Hogekant

INHOUDSOPGAVE	blz.
DEEL A: ALGEMEEN	1
1. INLEIDING	2
2. PROBLEEM- EN DOELSTELLING	4
3. HUIDIGE SITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELINGEN	6
4. PROCEDURES EN BESLUITEN	8
DEEL B: ALMERE-POORT	9
5. VOORGENOMEN ACTIVITEIT	10
6. GEVOLGEN VOOR HET MILIEU	13
7. MEEST MILIEUVRIENDELIJKE ALTERNATIEF EN VOORKEURSALETERNATIEF	15
8. LEEMTES IN KENNIS EN OPZET EVALUATIEPROGRAMMA	18
DEEL C: HOGE KANT	19
9. VOORGENOMEN ACTIVITEIT BEDRIJVENTERREIN HOGE KANT	20
10. GEVOLGEN VOOR HET MILIEU	21
11. MEEST MILIEUVRIENDELIJK ALTERNATIEF EN VOORKEURSALETERNATIEF	22
12. LEEMTES IN KENNIS EN OPZET EVALUATIEPROGRAMMA	24
laatste bladzijde	24



1. INLEIDING

In december 1999 heeft de Raad van de gemeente Almere het structuurplan vastgesteld voor de ontwikkeling van Almere Poort. Ten behoeve van dit plan is de m.e.r.-procedure¹ doorlopen, hetgeen betekent dat zowel een Startnotitie² als een milieueffectrapport (MER)³ zijn opgesteld. In het MER zijn de mogelijke milieueffecten van de elementen van Almere Poort (wonen, werken, sport en leisure, jachthaven) in onderlinge samenhang onderzocht. Het MER is vervolgens voorzien van een positief toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. (Cm.e.r.).

In oktober 2000 gaf de gemeente Almere, als reactie op een bezwaarschrift, te kennen dat met de vaststelling van het structuurplan, niet beoogd was om een concrete beleidsbeslissingen te nemen. Aangezien een milieueffectrapportage gekoppeld moet zijn aan het eerste ruimtelijk plan dat in de betreffende ontwikkeling voorziet, betekent dit dat het vaststellen van het structuurplan in december 1999 niet kan worden gezien als het nemen van het m.e.r.-plichtige besluit in relatie tot de ontwikkeling van Almere Poort. Dit heeft weer tot gevolg dat het MER beschouwd moet worden als een 'vrijwillig MER'. Het eerstvolgende (ruimtelijke) besluit dat voorziet in de ontwikkeling van Almere Poort of één van haar (m.e.r.-plichtige) planelementen, dient nu alsnog te worden vergezeld door een MER.

Inmiddels is de planvorming van Almere Poort zover gevorderd, dat de procedure tot vaststelling van het bestemmingsplan kan worden gestart. Ten behoeve van een versnelde realisatie heeft de gemeente Almere het voornemen opgevat om voor een deel van Almere Poort, te weten het bedrijventerrein Hogekant, een Zelfstandige Project Procedure (ZPP) op te starten. Zowel voor het bestemmingsplan als voor de ZPP dient nu aanvullende milieu-informatie te worden aangedragen. Voor Almere Poort zal dit geschieden in de vorm van een aanvulling op het MER 'Bouwlocatie Almere Poort' uit 1998. Voor Hogekant is gekozen voor een milieunotitie, gekoppeld aan het aanvullend MER voor Almere Poort. Met behulp van deze milieunotitie wordt recht gedaan aan het detailniveau van de ZPP Hogekant, terwijl op deze wijze gelijktijdig rekening wordt gehouden met het onlosmakelijk verbonden zijn met de overige (m.e.r.-plichtige) elementen van het omringende plangebied. Verder wordt in de toekomst wellicht ook voor een ander deelgebied van Almere Poort een ZPP doorlopen. Deze ZPP betreft de ontwikkeling van de sportpit. De sportpit vormt de 1^e fase van de ontwikkeling van het Olympiakwartier (deelgebied van het centrumgebied, ten oosten van de spoorbaan)⁴. Dit gebied geeft nader invulling aan het sport- en leisuregebied, zoals opgenomen in het MER van 1998 en het structuurplan van 1999⁵.

initiatiefnemer en bevoegd gezag

Het bestemmingsplan voor Almere Poort en de Zelfstandige Project Procedure (ZPP) voor Hogekant worden op initiatief van het College van Burgemeester en Wethouders van Almere doorlopen. Besluitvorming in deze procedures zal plaatsvinden door de Raad van de gemeente Almere.

¹ Met de afkorting m.e.r. wordt milieueffectrapportage bedoeld (procedure, instrument), terwijl MER staat voor het milieueffectrapport.

² Startnotitie Milieueffectrapportage (Strand)Poort, Dienst RVM, gemeente Almere, 1997.

³ MER bouwlocatie Almere Poort, Witteveen+Bos, oktober 1998.

⁴ De sportpit zal worden geëxploiteerd door de NV Omniworld. In (eerdere) andere rapportages is de naam Omniworld tevens verbonden aan de sportpit.

⁵ Aanvullend MER Almere Poort: Sportpit, 1^e fase centrumgebied-oost.

Afbeelding 1.1. Plangebied Almere Poort



2. PROBLEEM- EN DOELSTELLING

plan- en besluitvorming tot 2000

In de Derde Nota over de Ruimtelijke Ordening is Almere aangewezen als groeikern. Dit is in 1983 in zowel het gemeentelijk structuurplan (1983) als het Bestemmingsplan Almere-Oost en –West door de gemeente Almere bekrachtigd. Als onderdeel van het planproces is voor Almere Poort in 1998 een milieueffectrapportage (m.e.r.) uitgevoerd. In het kader van deze m.e.r.-procedure is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. In dit MER zijn een aantal inrichtingsalternatieven ontwikkeld aan de hand van een drietal gedachtegangen of leidende principes. Deze inrichtingsalternatieven (standaard, progressief en ambitieus) geven een nadere invulling aan het plangebied en zijn toegepast op de milieuthema's 'bodem en water', 'groen en landschap', 'verkeer en vervoer', 'energie' en 'woon- en leefmilieu'. Daarnaast zijn deze principes toegepast op de invulling van het programma, te weten 'wonen', 'werken' en 'recreëren'. Basisgedachte bij de ontwikkeling van de verschillende alternatieven was om de planelementen niet als afzonderlijke elementen te zien, maar deze in een volledige samenhang mee te nemen in het MER. Dit leidde tot het ontwikkelen en vergelijken van 'integrale' alternatieven, d.w.z. dat in alle alternatieven de verschillende planelementen worden beschreven aan de hand van de verschillende milieuthema's. Het ontwikkelen van het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) vond plaats door het optimaal benutten van de potenties van de plek als leidend principe te nemen. Basis voor de MMA-ontwikkeling vormde het ambitieuze alternatief, dat ook uit de effectvergelijking als meest gunstig naar voren kwam. Het voorkeursalternatief dat uiteindelijk in het structuurplan is terechtgekomen, wijkt slechts op enkele punten af van het MMA. Hieraan lagen technische, financiële en functionele overwegingen ten grondslag. Mede op basis van de resultaten van het milieueffectrapport (MER) is in 1999 het structuurplan vastgesteld.

plan- en besluitvorming vanaf 2000

In het vervolg op het structuurplan heeft de gemeente Almere (begin 2000) de werkzaamheden gestart die moeten leiden tot het bestemmingsplan voor Almere Poort. Voortschrijdende inzichten hebben in de periode 1999-2002 geleid tot (lichte) wijzigingen in de invulling van het voorkeursalternatief van 1998. Het betreft hier onder meer wijzigingen in de toegepaste woningdichtheden, in de functiemenging van deelgebieden en in het beoogde kantooroppervlak. De hieruit voortvloeiende geactualiseerde voorgenomen activiteit is weergegeven in Afbeelding 2.1 en vormt het uitgangspunt voor de verdere planvorming van Almere Poort (zie hoofdstuk 3).

basis structuur Almere Poort

Een belangrijke basis voor de structuur van Almere Poort vormen de oorspronkelijke indeling van de polderkavels en de aanwezige hoofdverkeersstructuur. De structuur in het zuidelijk deel vormt een waaier, het noordelijk deel bestaat uit een rechthoekig raster en de beide delen worden aan elkaar gekoppeld door het park Groenendaal. In de ruimtelijke visie voor Almere Poort is de oriëntatie op de Hollandse Brug, in het zuidwesten van het plangebied, een belangrijk uitgangspunt. De Hollandse brug vormt dan ook de 'poort' van het plangebied. De programmaonderdelen met de grootste regionale afhankelijkheid liggen het dichtstbij de Hollandse Brug; allereerst de kantoren- en werklocaties, dan de sport-, retail- en leisurefaciliteiten, daarboven de wijkgebonden centrumfuncties, en uiteindelijk het leeuwendeel van de woningen.

functiemenging en duurzaamheid

In Almere Poort zal een ver doorgevoerde functievermenging worden nagestreefd - en wel op meerdere schaalniveaus. Een belangrijke reden om functiemenging op het hogere schaalniveau toe te passen (gedacht kan worden aan woningen en kantoren in eenzelfde wijk) is het beperken van de noodzaak om grote afstanden af te leggen. Menging van stedelijke functies draagt bij aan de levendigheid en stimuleert openbaarheid – beide belangrijke voorwaarden voor het genereren van stedelijkheid.

Het streven naar duurzaamheid is één van de belangrijkste uitgangspunten voor de ontwikkeling van Almere Poort. Duurzaamheid verwijst naar een ecologisch verantwoorde aanpak, wat neerkomt op het zoveel mogelijk benutten van aanwezige potenties en het zorgvuldig omgaan met milieuaspecten. Hierbij staan zaken als het zorgvuldig omgaan met water en grondstoffen en de beperking van het energiegebruik (de emissie van CO₂) hoog in het vaandel.

[illegible]

Het ontbreken van een concrete beleidsbeslissing bij de vaststelling van het structuurplan voor Almere Poort in 1999, heeft geleid tot de probleemsituatie dat voor deze planvorming het m.e.r.-plichtige besluit nog niet is genomen. Dit betekent dat het eerstvolgende besluit dat voorziet in de ontwikkeling van Almere Poort of één van de planelementen, vergezeld dient te worden van een daarop afgestemd (aanvullend) MER.

Doel van dit aanvullend MER is om voor de planelementen van Almere Poort en Hogekant de benodigde informatie te geven, waardoor het milieubelang volwaardig in de besluitvorming kan worden meegenomen. Basis voor dit aanvullend MER vormen de richtlijnen voor de inhoud van het MER voor Almere Poort (1998), toegespitst op de actuele planvorming en de planbepalende situatie van 2002.

3. HUIDIGE SITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELINGEN

In dit hoofdstuk worden de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen van het plangebied Almere Poort beschreven. Deze beschrijving schets ten eerste een achtergrond voor de voorgenomen activiteit, maar vormt tevens de referentiesituatie voor de beschrijving van de effecten. Bij deze beschrijvingen wordt een onderscheid gemaakt tussen de huidige situatie en autonome ontwikkelingen in 1998 en de huidige situatie en autonome ontwikkelingen in 2002. De onderstaande beschrijving is gericht op het gehele plangebied Almere Poort, inclusief Hoge kant.

verkeer en vervoer

De autosnelweg A6 heeft een stroomfunctie en verbindt de A1 via de Hollandse Brug en de Flevopolders met het noorden van het land. De N702 of Hoge Ring en de Pampusweg hebben eveneens een stroomfunctie. De Hoge Ring sluit aan op de A6 en heeft een belangrijke functie voor Almere-Stad-West. De Pampusweg sluit ook aan op de A6 en heeft een belangrijke functie voor het recreatiegebied Muiderzand. Op de aansluiting van de Pampusweg op de A6 staat een toeritdosering. Bij de recreatiegebied in het zuiden van het plangebied zijn zo'n 2500 parkeerplaatsen gesitueerd. De verkeersafwikkeling op de A6 is problematisch. Eind 2001 is besloten dat vooruitlopend op een mogelijk verbreding op de A1 en de A6 enkele benuttingsmaatregelen worden gerealiseerd (o.a. realisatie van spitsstroken). Het is de bedoeling dat deze in 2005 operationeel zijn.

Het plangebied wordt op dit moment niet ontsloten door het *openbaar vervoer*. De bestaande Flevospoorlijn doorsnijdt het plangebied, maar heeft geen station in het plangebied. Door enkele op hande zijnde railprojecten ontstaat een betere openbaar vervoersverbinding tussen Almere enerzijds en 't Gooi, Utrecht, Amersfoort, het oosten en noorden van het land anderzijds. Bovendien zullen de frequenties van de - en daarmee het aantal reizigers - treinen aanmerkelijk toenemen.

De Oude Landweg kan als parallelweg van de A6 behalve door *fietzers* ook door openbaar vervoer en landbouwvoertuigen worden gebruikt. De IJmeerdijk, het Van Wagtendonkpad, het Guilmetpad en het Muiderzandpad zijn zelfstandige fietspaden (vrijliggende fietspaden, niet gebundeld met wegen voor het gemotoriseerde verkeer). Aan de zuidzijde van de Flevospoorlijn tussen Almere-Stad en de Oude Landweg is recent een zelfstandig fietspad gerealiseerd. Op de Brikweg wordt het fietsverkeer gemengd met het overige verkeer afgewikkeld. Het is de bedoeling van de gemeente Almere om de twee geplande fietsroutes in het te ontwikkelen gebied 'Literatuurwijk-west' (oostzijde van de Hoge Ring) door te trekken in westelijke richting. Het exacte verloop van deze doorgaande fietsroutes door het plangebied moet nog nader worden uitgewerkt.

woon- en leefmilieu

Het thema woon- en leefmilieu richt zich op verschillende milieuaspecten. Hierbij gaat het alleen om die milieuaspecten die in de huidige en toekomstige situatie relevant zijn. Milieuaspecten die hieraan de orde komen zijn verkeerslawaaï, externe veiligheid, luchtkwaliteit en overige milieuaspecten.

Krachtens de Wet *geluidhinder* (Wgh) worden zones aangegeven aan weerszijden van een weg, waarbinnen normen gelden voor de maximale geluidsbelasting aan de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen). De bestaande wegen in het plangebied van Almere Poort en de Flevospoorlijn zijn gezoneerd. Nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen dienen hieraan te worden getoetst. Als gevolg van het intensieve wegverkeer op de A6 en de Hoge ring moet, voor het thema *lucht*, nabij deze wegen rekening worden gehouden met verhoogde concentraties van verontreinigende stoffen (met name voor het maatgevende stikstofdioxide (NO_2)). Aangezien de achtergrondconcentratie van stikstofdioxide in Almere vrij laag is ($18,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als jaargemiddelde), veroorzaken de (hoge) verkeersintensiteiten in de huidige situatie geen overschrijdingen van de grenswaarden ter plaatse van Almere Poort. Naar verwachting zal de achtergrondconcentratie van stikstof relatief laag blijven. Gelet op een autonome (matige) groei van de verkeersintensiteiten ten opzichte van de huidige situatie zal dit naar verwachting niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden.

In het MER uit 1998 is geen rekening gehouden met *externe veiligheid* inzake de mogelijke komst van de Hanzelijn. De ministers van VROM en RWS hebben het voornemen uitgesproken om via de Flevolijn en de toekomstige Hanzelijn (Lelystad-Zwolle) goederentransport (waaronder gevaarlijke stoffen) te

laten plaatsvinden. In opdracht van de gemeente Almere zijn de consequenties hiervan voor de externe veiligheid onderzocht⁶.

natuur

De huidige situatie verschilt aanzienlijk van de situatie ten tijde van het MER Almere Poort uit 1998. Het agrarisch gebied is anno 2002 voor een zeer groot deel met zand opgehoogd, waardoor de oorspronkelijk agrarische functie is komen te vervallen. Dit heeft tot gevolg gehad dat de betekenis van het agrarisch gebied voor ganzen en zwanen tot nul is gereduceerd, omdat de aanwezigheid van deze soorten direct gekoppeld was aan het agrarisch gebruik van de bodem. Het opgehoogde deel vormt een woestijnachtig landschap met een zeer geringe betekenis voor vogels. De afwezigheid van (voedselrijk) water en elke vorm van vegetatie maakt het zandgebied niet aantrekkelijk voor veel vogelsoorten.

landschap en cultuurhistorie

Ten opzichte van 1998 is het landschap in grote lijnen hetzelfde gebleven, met die kanttekening dat de transformatie tot definitief stedelijk landschap gestart is. Het open agrarisch gebied is grotendeels opgehoogd, waarbij echter nog steeds de maat en schaal van de moderne droogmakerij herkenbaar zijn. De cultuurhistorisch waardevolle scheepswrakken zijn bedekt met een dikke laag zand en daarmee beschermd tegen eventuele aantasting door graafwerkzaamheden die niet dieper gaan dan enkele meters. Langs de dijk zijn drie woontorens verzezen waardoor een verstoring is ontstaan in de randzone naar het IJmeer. Bezien vanaf het IJmeer wordt het karakter van de strakke, horizontale en groene vormgeving van de oever- en dijkzone aangetast door de torens.

bodem en water

Voor het thema *bodem* is het van belang op te merken dat er tussen 1999 en 2002 een laag zand van ongeveer 1 m dikte over het hele gebied van Almere Poort is opgebracht. Dit zand is afkomstig uit de vaargeul Amsterdam – Lemmer in het Markermeer. Het zand werd chemisch geanalyseerd en getoetst aan de normen van de Vierde Nota Waterhuishouding. Het zand voldeed aan de eisen voor klasse 0 en kon dus zonder bezwaar opgespoten worden. Het plangebied is ongeveer 35 jaar geleden ingepolderd en is gedurende deze periode in gebruik geweest als landbouwgrond. Hoewel ook agrarisch gebruik kan leiden tot bodemvervuiling, lijken er op basis van beschikbare gegevens vanuit milieuhygiënisch oogpunt geen beperkingen te bestaan tegen de voorgenomen activiteiten in het gebied.

Het hele plangebied wordt gekenmerkt door aanzienlijke kwel. De kwel in Poort is een gevolg van het hogere waterstand in de omliggende meren (Gooimeer, IJmeer) en de stijghoogte in het watervoevende pakket ten opzichte van de waterstanden in het gebied. De afgelopen 30 jaar is het oppervlaktewater sterk belast nutriënten (stikstof, fosfaat) door het agrarisch gebruik. Recentelijk zijn alle landbouwactiviteiten gestopt, maar de belasting van het grond- en oppervlaktewater door uitspoeling van nutriënten optreden (nalevering) zal nog tientallen jaren duren.

⁶ Ingenieurs/adviesbureau SAVE, Drie bouwlocaties in Almere in relatie tot de externe veiligheid van de Flevovlijn bij het goederenscenario, 2001.

4. PROCEDURES EN BESLUITEN

Dit hoofdstuk gaat nader in op de actualisaties die binnen het relevante beleidskader en de wet- en regelgeving in de periode tussen 1998 en 2002 hebben plaatsgevonden. Vervolgens wordt een kort overzicht gegeven van de meest van belang zijnde genomen en nog te nemen besluiten, waaronder de m.e.r.-procedure.

actualisatie beleidskader en wet- en regelgeving 1998-2002

In de periode tussen 1998 en 2002 zijn de volgende richtlijnen en wetten uitgevaardigd:

- Habitatrichtlijn (92/43/EEG);
- Flora en Faunawet;
- Beleid Bodem en Water: Water vasthouden, Water bergen, Water afvoeren en de Watertoeërs;
- Modernisering Instrumentarium Geluidbeleid (MIG);
- Geluidsnota Almere Poort;
- Besluit Luchtkwaliteit.

genomen besluiten 1998-2002

In de periode na 1998 zijn een aantal besluiten genomen welke randvoorwaarden stellen aan de voorgenomen activiteit of daar anderszins van invloed op zijn. Het betreft hier met name:

- het vaststellen van het Structuurplan Almere Poort;
- het vaststellen dat het Structuurplan geen concrete beleidsbeslissing bevat;
- het vaststellen van de energiedoelstelling voor Almere Poort;
- het ophogen van het plangebied (1999).

te nemen besluiten

Om het project mogelijk te maken is een aantal besluiten vereist. Naast het m.e.r.-plichtige besluit is nog een aantal andere besluiten van belang voor de totstandkoming van de 1^e fase elementen van centrumgebied-oost. Te noemen zijn:

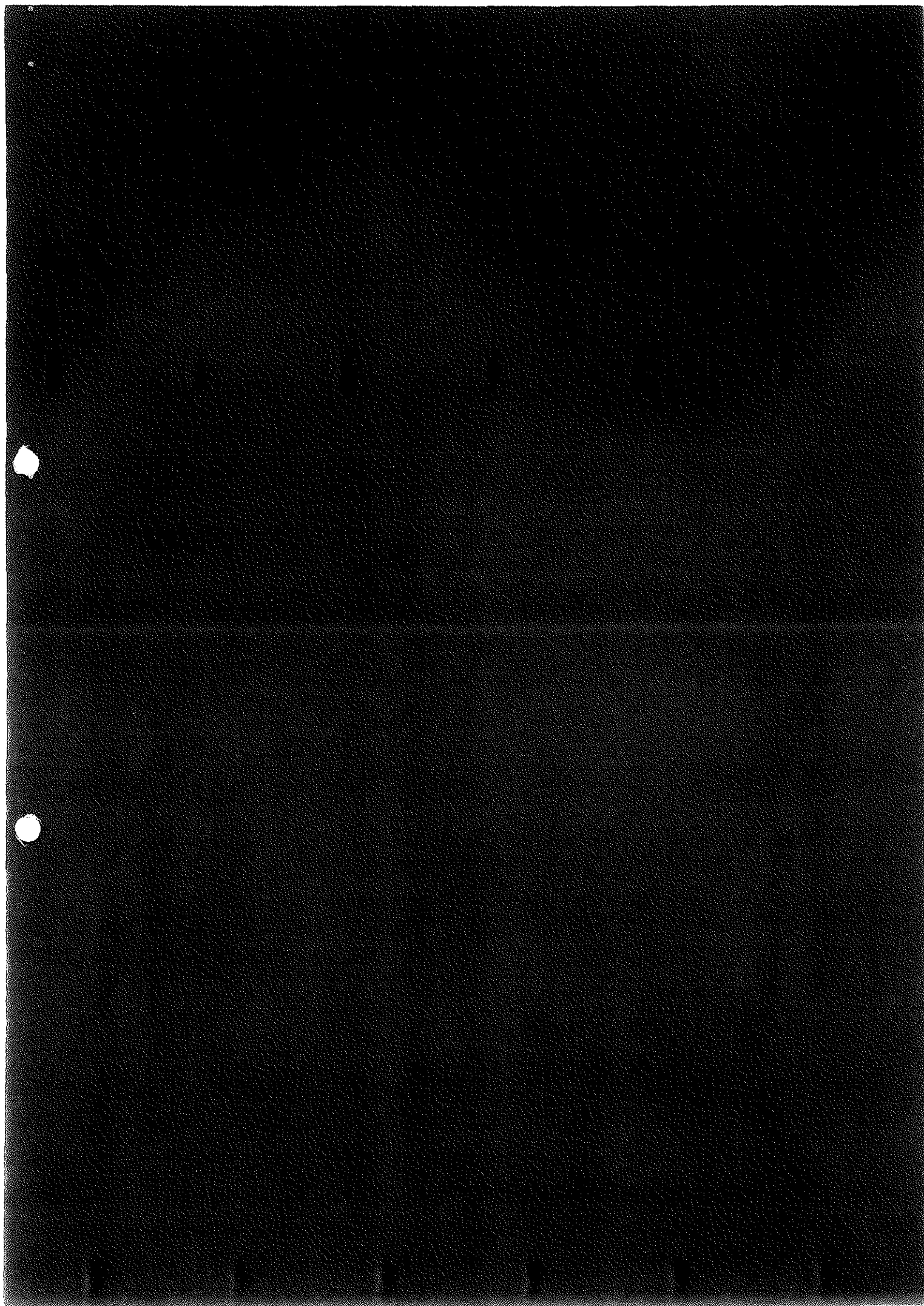
- aanlegvergunning;(mits in het bestemmingsplan een dergelijk stelsel is opgenomen)
- bouwvergunning;
- milieuvergunning;
- keurvergunning;
- oppervlaktewaterhuishouding.

Daarnaast worden in de nabije toekomst de volgende besluiten verwacht:

- het besluit om een ZPP te starten voor de 1^e fase van centrumgebied-oost;
- het besluit om een ZPP te starten voor Hogekant;

de m.e.r.-procedure

De verplichting tot het toepassen van m.e.r. ontstaat wanneer een overheidsorgaan een als m.e.r.-plichtig aangewezen besluit moet nemen over een activiteit waarvan in het Besluit m.e.r. (Wet milieu-beheer) is aangegeven dat die belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu kan hebben. De gemeente Almere heeft besloten om voor zowel Almere Poort, als de beide ZPP'S de verkorte m.e.r.-procedure te doorlopen. Dit houdt in dat het aanvullend MER wordt opgesteld op basis van de richtlijnen, zoals vastgesteld voor het MER uit 1998. De reguliere m.e.r.-procedure wordt hierbij in zoverre ingekort, dat de fasen waarin de startnotitie wordt opgesteld, de inspraak op deze notitie plaatsvindt alsmede de richtlijnen worden vastgesteld (na advisering door onder meer de Commissie voor de m.e.r.), niet opnieuw worden doorlopen. Na het opstellen van dit aanvullende MER wordt de rest van de m.e.r.-procedure doorlopen. Dit houdt in dat het bevoegd gezag (gemeenteraad) het besluit neemt tot aanvaarding van het MER, waarna er een periode van inspraak volgt waarin insprekers, de wettelijke adviseurs en de Commissie m.e.r. hun mening dan wel advies kunnen geven. Vervolgens neemt het bevoegd gezag een besluit op basis van de informatie uit het aanvullend MER, de inspraakreacties en het advies van de wettelijke adviseurs en de Commissie m.e.r.. Tot slot dient er na de uitvoering van de activiteiten een evaluatie gemaakt te worden waarin de voorspelde effecten van de voorgenomen activiteit worden vergeleken met de werkelijk optredende effecten.



5. VOORGENOMEN ACTIVITEIT

voorgenomen activiteit anno 1998

In het 'MER Bouwlocatie Almere Poort' van 1998 worden de plannen van de gemeente Almere beschreven omtrent de realisatie van Almere Poort. In het MER wordt beschreven hoe er in het plangebied de volgende vier hoofdactiviteiten zullen worden gerealiseerd:

- 10.000-12.000 woningen ;
- 160 ha bedrijven en kantoren gericht op de segmenten:
 - (20 ha) binnen/klein stedelijk;
 - (95 ha) logistiek en/of gemengd/hoogwaardig (C-milieu);
 - (35 ha) kantoren en/of hoogwaardig (B-milieu);
 - (10 ha) multifunctioneel (sport en leisure gerelateerd);
- een multifunctioneel sport- en leisurecentrum van 80 ha, dat mogelijk meer dan 500.000 bezoekers per jaar trekt;
- een jachthaven met circa 750 ligplaatsen (maximaal 1000), inclusief een (beperkte) strandvoorziening.

Deze vier hoofdactiviteiten zullen tezamen een geïntegreerd en elkaar versterkend woon-, werk- en sport- en recreatiegebied vormen, in een ontwikkelingsgebied van circa 580 ha.

voorgenomen activiteit anno 2002

In hoofdstuk 2 is beschreven hoe de vergelijking van de verschillende alternatieven voor Almere Poort heeft geresulteerd in een voorkeursalternatief. Het voorkeursalternatief uit het MER van 1998 vormt de basis voor de voorgenomen activiteit in dit MER. Voortschrijdende inzichten hebben in de periode 1999-2002 wel geleid tot (lichte) wijzigingen in de invulling van het voorkeursalternatief van 1998. In Almere Poort wordt een grote functiemenging nagestreefd, wat inhoudt dat er in de meeste deelgebieden ruimte is voor meerdere activiteiten of functies. In de periode tot 2002 is hier verder invulling aan gegeven (zie ook Afbeelding 5.1).

De vier bovengenoemde hoofdactiviteiten zullen voornamelijk in de volgende deelgebieden van Almere Poort worden gerealiseerd⁷:

- wonen: Euroquartier, Dijkzicht, Parklust, Waterrijk en Pampushout;
- werken: Zakenpoort, Bergschekant, Hogekant, Werkhoek en Groenendaal-Oost;
- sport- en leisure: Olympiakwartier⁸, Centrumgebied-West en Almeerderzand;
- jachthaven: deze ligt ten westen van Pampushout.

verschillen voorgenomen activiteit anno 2002 en voorkeursalternatief MER 1998

In Tabel 5.1 worden de belangrijkste wijzigingen met betrekking tot wonen en werken weergegeven. Hierbij worden de aantallen woningen weergegeven aan de hand van de gebruikte dichtheden⁹ waarin zal worden gebouwd en worden de aantallen hectaren gegeven van de verschillende typen bedrijven en kantoren.

Tabel 5.1. Belangrijkste wijzigingen planvorming tussen 1998 en 2002

	voorkeursalternatief 1998	wijzigingen	voorgenomen activiteit 2002
wonen			
55 w/ha	2800	- 75	2725
45 w/ha	3920	- 355	3565*
40 w/ha	250		250
35 w/ha	1300	+ 452	1752

⁷ Deze indeling van deelgebieden in hoofdactiviteiten is gebaseerd op de meest voorkomende functie binnen dat gebied. In Almere Poort wordt gestreefd naar een zo groot mogelijke vermenging van functies, vandaar dat deze indeling geen compleet beeld schept van de functies van de deelgebieden, maar is bedoeld als een kapstok waaraan de beschrijving van de deelgebieden kan worden opgehangen.

⁸ In dit deelgebied valt ook de sportpit, zie hiervoor 'aanvullend MER Almere Poort: de Sportpit, 1^e fase centrum gebied-oost'

25 w/ha	250		250
22,5 w/ha	1200	- 50	1150
10 w/ha	150		150
totaal	9870 woningen	- 28 woningen	9842 woningen
werken			
kleinstedelijk	20		20
gemengd/hoogwaardig	95	- 15	80
kantoren	35	- 10	25**
multifunctioneel	10	- 10	0
totaal	160 hectare	- 35 hectare	125 hectare

* Er is een reservering voor 650 extra woningen die niet zijn meegeteld in deze waarde. Dit houdt in dat deze woningen niet nu, maar eventueel wel in een later stadium, gebouwd zullen worden.

* Er is een reservering voor 17 extra hectare kantoren welke niet zijn meegeteld in deze waarde. Dit houdt in dat deze kantoren niet nu, maar eventueel wel in een later stadium, gebouwd zullen worden.

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat er een lichte stijging is in het aantal woningen en een licht daling in het oppervlakte dat is gereserveerd voor de deelgebieden met als primaire functie wonen. Daarnaast blijkt uit de tabel dat er een afname is in het aantal hectare bedrijventerrein. Dit komt in beide gevallen doordat de functiemenging tussen wonen en werken sinds 19989 verder is doorgevoerd.

integrale structuren Almere Poort

Van het openbaar *groen* is een groot gedeelte bovenwijks. Het openbare groen speelt een essentiële rol in de ruimtelijke structurering van het plangebied: het is één van de elementen van de hoofdstructuur. Naast een voorziening met gebruikswaarde heeft het openbare groen ook een ecologische functie en bepaalt het (mede) de identiteit van de afzonderlijke woongebieden. Uitgangspunten voor de situering en de geleiding van het groen zijn de bodemgesteldheid, het totstandbrengen van ecologische verbindingen (tussen bestaande groengebieden in de rand van het plangebied) en een evenwichtige verdeling over de kern als geheel, waarbij zoveel mogelijk recht wordt gedaan aan de klassieke (gebruiks-)indeling in bovenwijks-, wijk- en buurtgroen.

Bij de planvorming van Almere Poort is *water* gebruikt als sturend element. In het kader hiervan is er een Waterstructuurplan voor Almere Poort opgesteld. Dit waterstructuurplan komt in grote lijnen overeen met het voorkeursalternatief van het MER uit 1998 en geeft een nadere invulling van de waterhuishouding. Hierdoor wordt de (nog resterende) inrichtingsmogelijkheden voor Poort sterk beperkt.

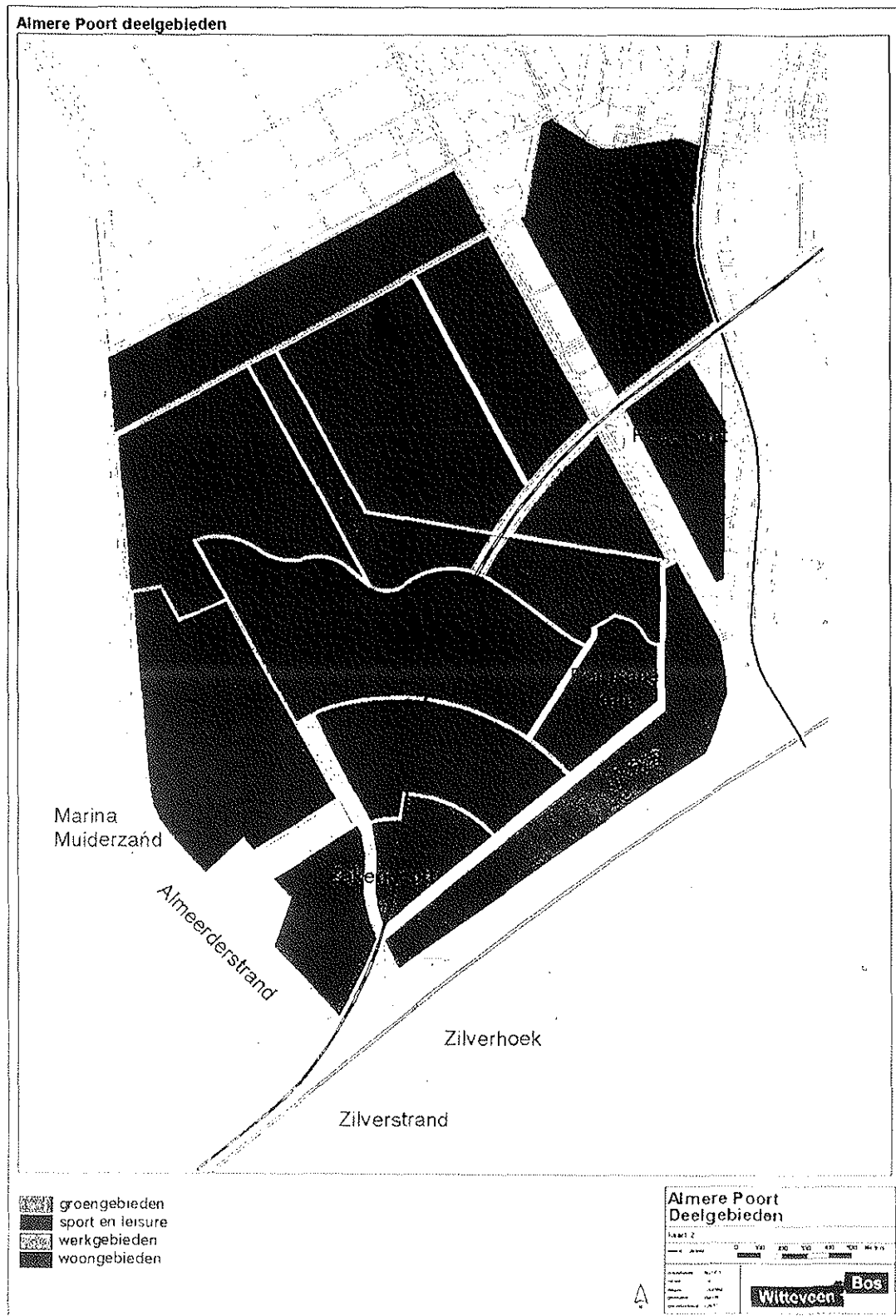
Het *verkeers*stelsel wordt zodanig ontworpen dat alle deelgebieden voor alle vervoerswijzen zo direct mogelijk bereikbaar zijn. Het plangebied Almere Poort wordt via drie aansluitingen ontsloten naar het regionale en het landelijke hoofdwegenet (twee maal op de Hoge Ring en een directe aansluiting op de A6). De interne hoofdontsluitingsstructuur is hoofdzakelijk aan de rand van het plangebied gelegen. De hoofdwegen vormen routes waarover men vlot en veilig van 'herkomst' naar 'bestemming' kan rijden. Op deze wegen geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur. In de verblijfsgebieden bedraagt het snelheidsregime 30 km/uur.

Het *parkeren* van bewoners vindt hoofdzakelijk bij de woning plaats en vindt derhalve verspreid over het plangebied plaats. Voor de werklocaties bij het station geldt de parkeernorm: 1 parkeerplaats per 5 werknemers. Voor alle openbare parkeervoorzieningen en parkeergarages geldt betaald parkeren.

Voorzien wordt in één NS-station, waarbij uitgegaan wordt van een sneltreinhalte. De ontsluiting van het woongebied en het bedrijfengebied vindt plaats met twee aparte nieuwe stadsbuslijnen. Een van deze lijnen biedt tevens een busverbinding tussen Almere Poort en Almere Haven. Vrijwel alle plan-elementen binnen Almere Poort liggen binnen 400 meter van een openbaar vervoerhalte.

Om het fietsverkeer zoveel mogelijk te bevorderen wordt uitgegaan van een fijnmazig netwerk van fietsroutes naar alle functies, alsook naar bestemmingen buiten de locatie. De kruisingen met de hoofdontsluitingswegen (Lane, Pampusweg, Noordelijke Ontsluitingsweg en Hoge Ring) vinden ongelijkvloers plaats.

Afbeelding 5.1. Plangebied Almere Poort



bron: Goudappel Coffeng

6. GEVOLGEN VOOR HET MILIEU

In dit hoofdstuk worden de gevolgen voor het milieu beschreven van de voorgenomen activiteit voor Almere Poort. Hierbij wordt de beschrijving van de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen voor Poort als referentiesituatie meegenomen.

verkeer en vervoer

Het gebruik van de grote bouwlocatie Almere Poort heeft uiteraard gevolgen voor de verkeers- en vervoersstromen in de omgeving. Voor wat betreft de *autobereikbaarheid* (gebruikswaarde) biedt de voorgenomen activiteit weliswaar een optimale ontsluiting in alle richtingen, maar veroorzaakt toch sterke verkeersconcentraties op met name de Pampusweg bij de aansluiting met de A6 en in mindere mate op de Hoge Ring. De verwachting is dat filevorming op de A6 zelf in de toekomst door rijstrookuitbreiding tot het verleden behoort. Door de beschikbaarheid van directe routes voor het autoverkeer vallen de reistijdverhoudingen relatief gunstig uit voor het autoverkeer ten opzichte van het openbaar vervoer en het fietsverkeer.

De *openbaar vervoer*- en fietsvoorzieningen in Almere Poort zijn van hoge kwaliteit. Vrijliggende busbanen, bushaltes op loopafstand, een centraal gelegen sneltreinstation en hoge frequenties maken het OV een aantrekkelijk alternatief. Dit geldt ook voor de *fiets*, dankzij het fijnmazige fietsnetwerk, de vrijliggende fietspaden, de ongelijkvloerse kruisingen met de hoofd(spoor)wegen en de voldoende fietsenstallingen. Daarnaast wordt de verkeersstructuur volledig ontworpen volgens de principes van Duurzaam Veilig, hetgeen zorgt voor een grote verkeersveiligheid, ook voor langzaam verkeer. Het realiseren van parkeervoorzieningen zal volgens de landelijke parkeernormen plaatsvinden.

woon- en leefmilieu

Hinder van bedrijfsactiviteiten wordt grotendeels voorkomen door de (in het oude MER) opgestelde milieuzonering. Alleen in het overgangsgebied tussen Bergschekant en Euroquartier waar naar functiemenging wordt gestreefd, wordt milieuhinder niet geheel voorkomen door het toelaten van relatief zware bedrijvigheid. De mogelijk *hinder afkomstig van de sportpit* zal vrijwel niet leiden tot overschrijdingen van de gestelde streefwaarden. Alleen ter hoogte van de woontorens in Olympiakwartier wordt mogelijk een overschrijding van de geluidswaarden geconstateerd als mogelijk een stadion wordt gereserveerd. Maatregelen om te voldoen aan de grenswaarden (geluidsbeschermende maatregelen aan de woningen) vallen binnen het voorkeursalternatief zoals dit in het MER voor de Sportpit is beschreven.

Uit analyse van de Geluidsnota en confrontatie met de ligging van de geluidscontouren kan onder meer voor het *verkeerslawaai* worden afgeleid dat:

- bijna alle woonbebouwing buiten de 50 dB(A)-contour van de A6 liggen; een beperkt aantal woningen ligt binnen deze contour, maar in alle gevallen kunnen zij buiten de 50 dB(A)-contour worden gebouwd;
- verdergaande geluidsreducerende maatregelen genomen kunnen worden in de vorm van:
 - geluidsschermen/wallen, bijvoorbeeld langs de Hoge Ring (N702) ter hoogte van Pampushout Oost;
 - geluidsreducerend asfalt op de overige interne wegen;
 - afschermdende eerstelijnsbebouwing langs het spoor;
 - geluidsarm asfalt op busbanen, in combinatie met bergingen en/of lage geluidsschermen.

De geluidsnota accepteert voor 33,3% van de woningen een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, bij 12,5% van de woningen wordt zelfs een overschrijding tot maximaal 10 dB(A) geaccepteerd (de Geluidsnota bestempeld dit als luidruchtig) en bij 2,5% van de woningen tot 15 dB(A) (de Geluidsnota bestempelt dit als lawaaiig). Op grond hiervan dient het akoestisch klimaat voor Almere Poort als matig te worden beoordeeld. Daarbij dient echter wel te worden opgemerkt dat de Geluidsnota deze afwijking van de streefwaarden alleen accepteert uitgaande van het uitgangspunt dat door maatregelen aan de bron en in het overdrachtsgebied de geluidsbelasting zoveel mogelijk wordt teruggebracht en daarnaast de hinder op woningniveau wordt gecompenseerd.

Vanwege de lage achtergrondconcentratie (stikstofdioxide) zijn voor het aspect *luchtkwaliteit* geen belemmeringen te verwachten. De intensiteiten op de (nieuwe) wegen leiden wel tot een verhoging van de aanwezige concentraties, maar niet tot een overschrijding van de grenswaarden.

Ten aanzien van *externe veiligheid* zullen er geen knelpunten optreden indien wordt voldaan aan de bestuurlijke overeenkomst dat op minimaal 30 meter afstand van het spoor zal worden gebouwd. Bij eventueel toch optredende knelpunten zullen juist maatregelen aan het vervoer van de gevaarlijke stoffen zelf moeten worden genomen.

natuur

Ten opzichte van 1998 is de uitgangssituatie veranderd. De functie van het plangebied als pleisterplaats voor ganzen en zwanen was destijds gerelateerd aan het agrarisch grondgebruik, en is als gevolg van de autonome ontwikkeling (ophoging met zand) reeds komen te vervallen. Het voornemen heeft aanvullend op het MER Almere Poort 1998 de volgende nader gespecificeerde gevolgen op de ecologie:

- aantasting van de winterverblijven van kleine watersalamander, bruine kikker en gewone pad en foerageergebieden ruige dwergvleermuis, gewone dwergvleermuis en laatvlieger (Pampus hout, Muiderzandbos);
- aantasting van de winterverblijven (opgehoogd zand) van rugstreeppad;
- versnippering en verstoring van het leefgebied van de kleine watersalamander, bruine kikker, gewone pad, rugstreeppad en meerkikker (Pampus hout, Muiderzandbos, water);
- ontwikkeling van nieuwe leefgebieden in Groenendaal en vooroevers IJmeer.

landschap en cultuurhistorie

Het plangebied verandert nagenoeg geheel van functie, zodat de huidige landschappelijke betekenis van het gebied geheel komt te vervallen. Het plangebied maakt landschappelijk gezien onderdeel uit van het cultuurlandschap van een moderne droogmakerij. De maat en schaal van dit landschap gaan ter plaatse van het plangebied geheel verloren bij realisatie van het voornemen. De in het plangebied aanwezige archeologisch waardevolle scheepswrakken zullen als zodanig behouden blijven en onder vinden geen hinder van het voornemen.

bodem en water

In het gebied Almere Poort zijn er – voor zover bekend – geen locaties met grootschalige bodemverontreiniging aanwezig die de plannen kunnen beïnvloeden. Het afkoppelen van vervuild verhard oppervlak leidt tot een toename van het risico op bodemverontreiniging. Aangezien het de ambitie is om zoveel mogelijk van het verhard oppervlak af te koppelen, is het risico op verontreinigingen niet uit te sluiten. Door alle mogelijk vervuilde verharde oppervlakken, zoals druk bereden wegen, parkeerplaatsen en marktplaatsen niet af te koppelen, maar aan te sluiten op de riolering en bij de overige oppervlakken te kiezen voor oppervlakkige, zichtbare afvoer wordt het risico op verontreiniging echter sterk beperkt. De nieuw aan te leggen jachthaven komt ten noorden van de bestaande jachthaven bij de Pampus hout. Om de jachthaven te beschermen tegen golven is de aanleg van een strekdam in breuksteen noodzakelijk. Ongeacht de omvang en de locatie van de jachthaven, zal de aanleg van de strekdam in alle gevallen een aanzienlijke ingreep in het buitendijks waterbodemprefiel en aanvoer van grote hoeveelheden materiaal betekenen.

De verandering van Almere poort van een voornamelijk agrarisch gebied naar stedelijk gebied met bijbehorende voorzieningen (o.a. jachthaven) heeft op een groot aantal punten gevolgen voor de waterhuishouding. Voor Almere Poort in zijn geheel is er 6% open water voorzien. Het watersysteem voldoet hiermee aan de gestelde afwateringseis van 1,5 l/s/ha, zonder extreme peilstijgingen. Volgens het waterstructuurplan is dit vanuit technisch oogpunt voldoende. De hoeveelheid kwel is een belangrijk criterium, omdat een grote kwelintensiteit een negatieve milieu-invloed heeft. Kwel kan worden teruggedrongen door het instellen van een hoger waterpeil. In het Waterstructuurplan wordt een drooglegging aangegeven van 1,50 m. Dit stemt overeen met de gebruikelijke praktijk in stedelijk gebied. Wat betreft de waterkwaliteit binnendijks kan gesteld worden dat de kans op waterverontreiniging door de ontwikkeling van Poort vrij klein is en dat er name in het oosten en noordoosten van het plangebied mogelijkheden voor natuurontwikkeling en waterrecreatie (zwemmen) zijn. In Almere worden de mogelijkheden onderzocht om een apart huishoudwaterleidingnet aan te leggen voor wasmachines, auto wassen, tuin besproeien en toiletspoeling. Een definitieve beslissing hierover is echter nog niet genomen.

7. MEEST MILIEUVRIENDELIJKE ALTERNATIEF EN VOORKEUR-SALTERNATIEF

In het vorige hoofdstuk is, aan de hand van een aantal vooraf vastgestelde beoordelingscriteria, een overzicht gegeven van de milieugevolgen van realisering van Almere Poort. In dit hoofdstuk wordt bekeken of en hoe de eventuele minder gunstige effecten door middel van het nemen van aanvullende maatregelen gemitigeerd (beperkt) dan wel gecompenseerd kunnen worden dan wel een extra stimulans kunnen vormen voor nu al gunstige effecten. Dit kunnen maatregelen zijn op inrichtingsniveau of op meer procesmatige (beheers)zaken. Op deze wijze wordt bepaald of en op welke wijze de voorgenomen activiteit kan worden geoptimaliseerd. Deze optimalisaties worden per milieuthema bepaald. Per thema ontstaan op deze wijze bouwstenen voor het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA). Cumulatie van bouwstenen leidt ten slotte tot een integraal MMA. Vervolgens wordt bepaald welke bouwstenen van het MMA in de verdere planvorming zullen worden opgenomen. Dit leidt dan tot een voorkeursalternatief, waarin de voorgenomen activiteit wordt beschreven, inclusief de gekozen optimalisaties uit het MMA.

integraal MMA

optimalisatiemogelijkheden binnen het plangebied

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de optimalisatiemogelijkheden per thema, afgestemd op de wijze van toevoeging aan dan wel integratie in de voorgenomen activiteit.

Bij de genoemde maatregelen is onderscheid gemaakt in type maatregel. Bezien is of de maatregel het optimaliseren van een beheersmaatregel betreft, welke in principe reeds deel uitmaakt van de voorgenomen activiteit (optimalisatie kan dan een intensivering van de betreffende maatregel zijn), of dat de optimalisatie een (lichte) wijziging van de inrichting met zich meebrengt.

Tabel 7.1 Optimalisatiemogelijkheden binnen het plangebied

thema	inrichting- of beheersmaatregel	optimalisatiemaatregel
Verkeer en vervoer	- inrichting;	- uitbreiding capaciteit Pampusweg;
	- inrichting;	- reductie (gratis) parkeerplaatsen;
	- inrichting;	- comfortabele inrichting bushaltes;
	- inrichting;	- hoogwaardige fietsvoorzieningen als overdekte en bewaakte stallingen;
	- inrichting/beheer;	- instellen parkeerverbodzones;*
	- beheer;	- plaatsing tijdelijke fietsstallingen;
	- beheer;	- inzet extra stewards;
	- beheer;	- afdrukken parkeervoorzieningen op toegangskaarten;*
Woon- en leefmilieu	- beheer;	- dynamische verkeersbepaling;*
	- inrichting;	- maximaal categorie 2-bedrijven in directe nabijheid woningen;
	- inrichting;	- maatregelen in ontwerp eventueel stadion o.i.d.*;
	- inrichting;	- optimale situering woon- en kantoreenheden in woontorens sportpit;*
Natuur	- inrichting;	- geluidsbeperkende maatregelen aan woningen sportpit;*
	- inrichting;	- verbreden watergangen en ontwikkelen plas/drasbermen;
	- inrichting;	- ontwikkelen vooroevers in IJmeer;
	- inrichting;	- behouden ecologische samenhang in de te handhaven bosgebieden;
Bodem en water	- inrichting;	- deelgebied Groenendaal als ononderbroken groenzone tussen Pampusdijk en ecologische zone;
	- inrichting;	- aanbrengen olieafscheider of bezinkput voor waterafvoer;
	- inrichting;	- lokale zuivering regenwater door filterberm of AWZI;

thema	inrichting- of beheersmaatregel	optimalisatiemaatregel
	- inrichting;	- aanleg onderwaterstrekdam;
	- inrichting;	- gebruik van doorlatende wegverharding met onderliggend zandlichaam;
	- inrichting;	- afzonderlijke afvoer drainage-, regen- en dijkskwelse water;
	- inrichting/beheer;	- zorg dragen voor voldoende inzamel punten voor afval jachthaven;
	- beheer;	- (lokaal) toelaten grotere peilvariatie oppervlaktewater.

* Deze maatregelen worden t.z.t. opgenomen in het voorkeursalternatief voor de sportpit en zullen dan ook in de verdere planvorming worden opgenomen.

De voorgenomen activiteit vormt voor zowel landschap en cultuurhistorie als energie het meest milieuvriendelijke alternatief. De bovengenoemde maatregelen zijn in principe onderling verenigbaar, aangezien eventuele conflicterende maatregelen door de omvang van en de variatie binnen het plangebied worden ondervangen. Hierdoor kan worden gesteld dat het integrale MMA voor Almere Poort bestaat uit de voorgenomen activiteit zoals beschreven in hoofdstuk 5, aangescherpt door c.q. aangevuld met de maatregelen, zoals genoemd in Tabel 7.1.

MMA versus voorgenomen activiteit

Met uitzondering van (de nog deels onbekende invulling van) het thema energie, zijn de genoemde inrichtingsmaatregelen aanvullingen op de voorgenomen activiteit. De voorgestelde beheersmaatregelen zijn daarentegen aanscherpingen binnen de voorgenomen activiteit.

Belangrijk aandachtspunt bij dit MMA is dat met de voorgestelde maatregelen nog niet alle negatieve effecten kunnen worden beperkt, zoals bijvoorbeeld voor verkeer & vervoer en externe veiligheid. Dit betekent dat maatregelen, welke buiten de beslissingsbevoegdheid van het bevoegd gezag voor Almere Poort liggen, noodzakelijk zijn om hieraan te voldoen (zie § 0).

optimalisatiemogelijkheden vanuit de externe omgeving

Maatregelen waarmee de voorgenomen planvorming van Almere Poort positief wordt beïnvloed, maar waarvan de uitvoering afhankelijk is van derden, vormen in principe altijd een aanvulling op het beschreven MMA. De betreffende maatregelen zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 7.2 Optimalisatiemogelijkheden vanuit de externe omgeving

thema	inrichting- of beheersmaatregel	optimalisatiemaatregel
Verkeer en vervoer	- beheer;	- inzet extra treinen of bussen;
	- beheer;	- inzet extra politie;
Woon- en leefmilieu	- beheer;	- verlagen passagesnelheid gevaarlijk transport met circa 30 km/uur;
	- beheer;	- niet vervoeren bepaald brandbare en giftige gassen.

voorkeursalternatief

In deze paragraaf wordt het voorkeursalternatief voor de ontwikkeling van Almere Poort omschreven, ofwel de planomschrijving die de basis zal vormen voor het bestemmingsplan en de feitelijke realisatie van dit plan. Bij de vaststelling van het voorkeursalternatief dient, zoals te doen gebruikelijk in milieueffectrapportages, aangegeven te worden in welke mate het MMA terugkeert in de definitieve planvorming. De doelstelling van m.e.r., het volwaardig meenemen van het milieubelang in de besluitvorming over grootschalige projecten, wordt hiermee inzichtelijk gemaakt.

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

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

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

Ten aanzien van het thema natuur wordt als vanzelfsprekend rekening gehouden met het gestelde in de Flora en Faunawet. Een schouw van de in het plangebied voorkomende leefgebieden van soorten, uit te voeren in het voorjaar van 2002, moet uitwijzen of er beschermde diersoorten aanwezig zijn. Indien dit het geval is zal in nauw overleg met betrokken instanties naar passende oplossingen worden gezocht.

8. LEEMTES IN KENNIS EN OPZET EVALUATIEPROGRAMMA

Dit aanvullend MER is gebaseerd op kennis en informatie die bij de start van het MER bekend was en op kennis en informatie die beschikbaar is gekomen door aanvullende onderzoeken. Toch is voor een aantal aspecten de beschikbare kennis en informatie beperkt gebleven. Deze leemten hebben betrekking op de volgende aspecten:

- verkeer en vervoer: de effecten bepaald aan de hand van een ander model dan de referentiesituatie (autonome ontwikkelingen), dit zou kunnen leiden tot discrepanties in de voorspelde;
- verkeerslawaaï:
 - komst van een nieuw Reken- en Meetvoorschrift;
 - het exacte aantal gehinderde woningen;
 - geen inzicht in effecten tussenliggende bebouwing op ligging geluidscontour;
- externe veiligheid: precieze contour Flevo- en Hanzelijn voor het plaatsgebonden risico op 30 meter, of zoveel minder als mogelijk vanuit het bestaande spoor;
- natuur: De effecten voor natuur zijn gebaseerd op voorspelde waarden;
- bodem en water: aanwijzing inundatiegebieden voor zeer extreme gebeurtenissen en de exacte bergingscapaciteit van het watersysteem;
- jachthaven: ontbreken van ontwerp lay-out jachthaven.

opzet evaluatieprogramma

Conform de Wet milieubeheer is het bevoegd gezag bij een besluit waarvoor een m.e.r.-procedure is doorlopen, verplicht een evaluatieprogramma op te zetten en uit te (laten) voeren. Deze evaluatie kent een meerledig doel:

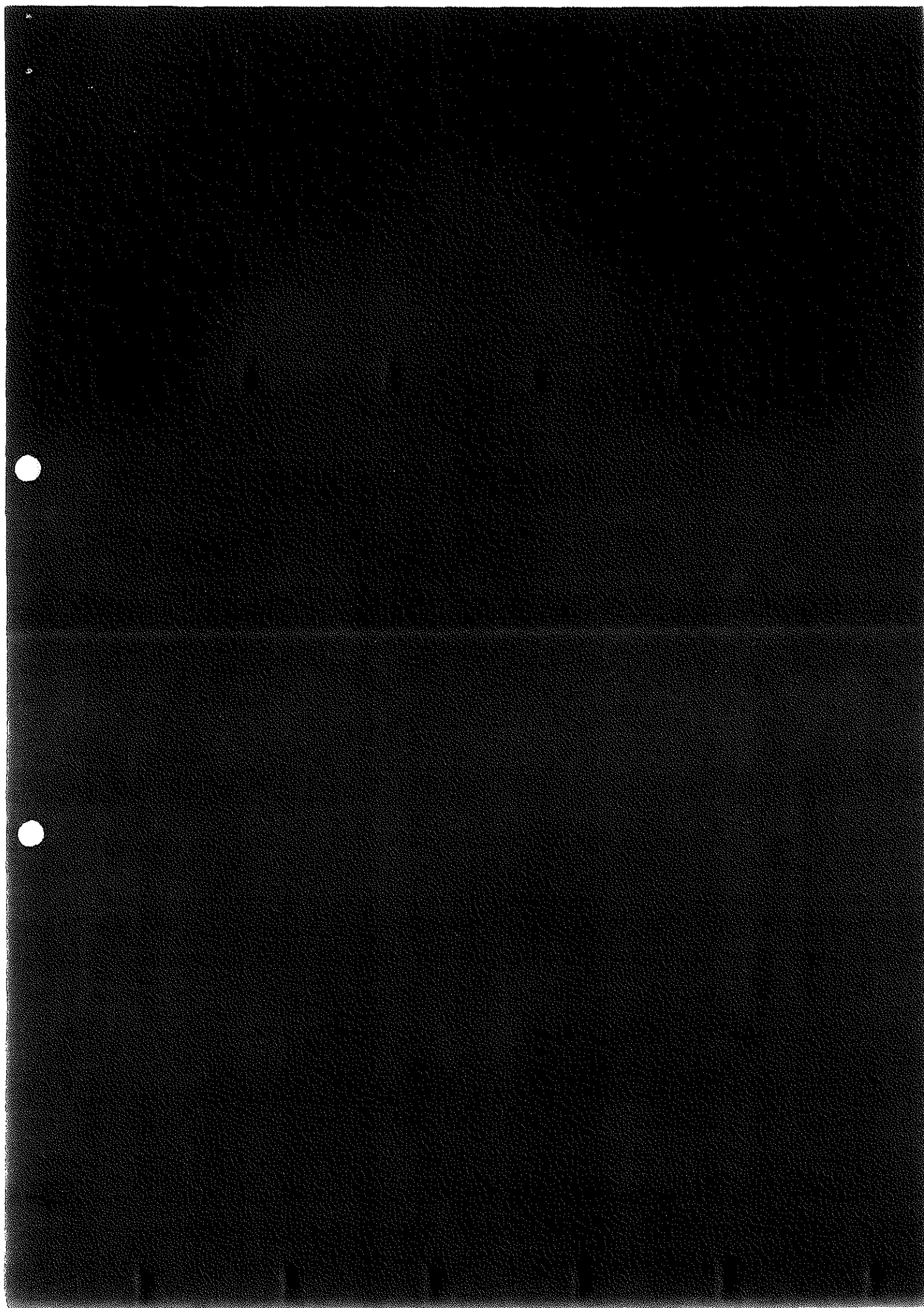
1. voortgaande studie naar vastgestelde leemten in kennis en informatie voor het verkleinen, elimineren van de leemte in kennis;
2. monitoring en toetsing van de daadwerkelijk optredende effecten aan de voorspelde effecten, gericht op de effecten na de realisatie van Almere Poort;
3. toetsing van de effectiviteit van de maatregelen en bepalen van de noodzaak tot mitigerende en compenserende maatregelen.

Algemene aandachtspunten bij de opbouw van een evaluatieprogramma zijn in het algemeen:

- de belangrijkste effecten van het voorkeursalternatief;
- leemten in kennis ten tijde van het opstellen van het MER.

Zowel bij het toetsingskader als bij het bepalen van de aspecten (die worden meegenomen in de evaluatie) moet aandacht worden geschonken aan het meetbaar zijn van de effecten, de relaties tussen effecten en de activiteit die de effecten veroorzaakt, onzekerheden over de effecten, mogelijkheden voor de beïnvloeding van de effecten en de relatie tussen de uitkomsten van de evaluatie.

Een laatste aandachtspunt voor de evaluatie en het evaluatieprogramma is de rol van externe ontwikkelingen als verandering van inzicht in de ernst van milieugevolgen en de haalbaarheid van milieuvorzieningen en mitigerende maatregelen. In het programma moet worden uitgewerkt hoe dergelijke ontwikkelingen moeten worden meegenomen in de evaluatie.



9. VOORGENOMEN ACTIVITEIT BEDRIJVENTERREIN HOGEKANT

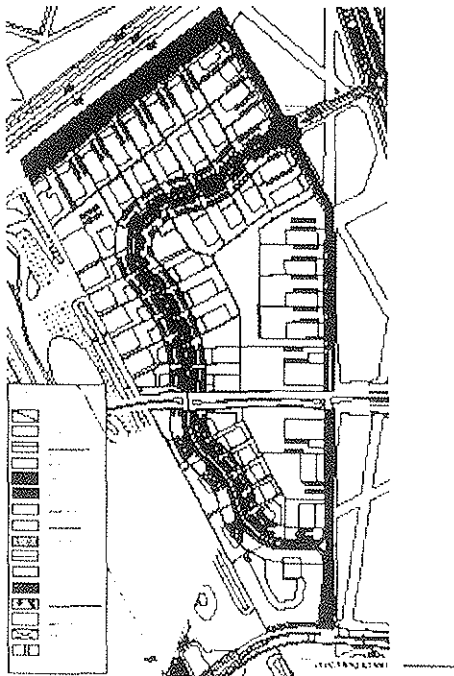
Hogekant is een van de werklocaties binnen Almere Poort. Voor dit deelgebied wordt een Zelfstandige Projectprocedure (ZPP) doorlopen. In dit hoofdstuk zal, als ondersteuning voor deze procedure een overzicht geven van de voorgenomen activiteit in Hogekant. Hierbij wordt ingezoomd op het deelgebied, maar aangezien Hogekant integraal deel uitmaakt van Almere Poort zal de voorgenomen activiteit voor Hogekant dienen aan te sluiten en te passen binnen de voorgenomen activiteit voor Almere Poort.

opbouw en structuur Hogekant

Op basis van het Structuurplan is, in december 1999, een Nota van uitgangspunten voor Almere Poort opgesteld en goedgekeurd door het college van B&W van de gemeente Almere. Op basis van deze uitgangspunten is voor de functie werken een programma opgesteld waarin is gesteld dat voor kantoren en bedrijven circa 82 ha netto uitgifbare grond zal worden gerealiseerd. Het bedrijventerrein Hogekant geeft aan ongeveer 20 hectare grondoppervlak invulling (zie Afbeelding 9.1). Deze circa 20 hectare geeft invulling aan verschillende functies, zoals bedrijven, kantoren en infrastructuur. Het bedrijventerrein Hogekant is bedoeld als vestigingsplaats voor kleinschalige bedrijvigheid in de ambachtelijke en dienstverlenende sfeer. Zodoende wordt ze ontwikkeld als gemengd bedrijventerrein, zonder verdere functiemenging zoals dit in enkele ander werkgebieden van Almere Poort wel aan de orde is. Hogekant zal ruimte bieden aan bedrijven in een groene context. Specifieke doelgroepen zijn low-tech bedrijven en meer conventionele kantoren. Op het bedrijventerrein worden bedrijven uit de milieucategorieën 1 t/m 3 toegelaten.

Langs de doorgaande weg door Hogekant loopt een openbare groenstrook. Voor de verhardingen in Hogekant geldt dat ze worden aangelegd met duurzame materialen. De bebouwing zal ten zuiden van de busbaan (circa 25% van Hogekant) intensiever zijn dan ten noorden van de baan. Door het intensieve ruimtegebruik op zowel uitgifbaar als openbaar gebied is ruimte gespaard, waardoor een groot aaneengesloten groengebied ontstaat, genaamd de 'Overtuin'.

Afbeelding 9.1 Plangebied Hogekant



Overtuin maakt deel uit van de ecologische zone. Hierdoor ontstaat een substantieel aaneengesloten groengebied tussen stadsrand en A6, genaamd Ecozo. Hogekant zal grotendeels worden omringt door Ecozo. Naast de ecologische functie, verleent de zone identiteit aan de aangrenzende bedrijven, herbergt het een deel van de waterberging voor het omliggende gebied en kan het extensieve vormen van recreatie in zich opnemen. In het gedeelte van Ecozo, dat wordt gevormd door de Overtuin is er wel een reservering van 17 hectare voor een mogelijke ontwikkeling van kantoren en bedrijven in de toekomst.

Het verkeerssysteem van Hogekant is dusdanig ontworpen dat het gebied voor alle vervoerswijzen direct bereikbaar is. Het autoverkeer wordt via het poldergrid ontsloten op de Hoge Ring en de Lane. Door het plangebied loopt de Slingerweg. Deze weg is de enige interne ontsluitingsweg. Hogekant wordt doorsneden door een busbaan, met centraal in het gebied een halte. Hierdoor is de maximale loopafstand tussen halte en bedrijven circa 400 meter. Door en langs het gebied lopen drie doorgaande fietsroutes (doorstroommassen en hoofd fietsnetwerk). Deze fietsroutes zijn met elkaar verbonden door fietsvoorzieningen. Hierdoor worden alle bedrijven direct ontsloten en is de hoofdafstand tot het hoofd fietsnetwerk maximaal zo'n 200 meter.

10. GEVOLGEN VOOR HET MILIEU

In dit hoofdstuk worden de gevolgen voor het milieu beschreven van de voorgenomen activiteit voor Hogekant. Hierbij wordt de beschrijving van de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen voor Poort als referentiesituatie meegenomen.

verkeer en vervoer

De interne wegenstructuur van Hogekant kan de hoeveelheden te verwachten verkeer eenvoudig verwerken. Gelet op de wegvakbelastingen op het omringende wegennet (met name Hoge Ring), kunnen zowel in de ochtendspits als avondspitsperiode problemen ontstaan in de verkeersafwikkeling. In kwalitatieve zin kan gesteld worden dat door de opzet van de verkeersstructuur binnen Hogekant en met de directe aansluiting op de Hoge Ring en de Lane sprake is van een goede, zo niet optimale *autobereikbaarheid* van Hogekant.

Voor het *openbaar vervoer* wordt een relatief hoge kwaliteitsstandaard aangehouden, namelijk een vrijliggende busbaan midden door Hogekant, die aansluit op het hoogwaardig openbaar vervoernetwerk van Almere Poort.

Binnen Hogekant worden alle bedrijven direct ontsloten via *fietsvoorzieningen*. Deze fietsvoorzieningen sluiten aan op een doorstroomas en op het hoofdfietsnetwerk van Almere (Poort). Daarmee is de bereikbaarheid van Hogekant met de fiets goed.

woon- en leefmilieu

Ten opzichte van het MER 1998 is de situering en verdeling van de *bedrijfsactiviteiten* in Almere Poort vrijwel niet veranderd. Hogekant is een bedrijventerrein met bedrijven van maximaal categorie 3. Ten aanzien van het aspect *luchtkwaliteit* zijn er geen belemmeringen voor de voorgenomen activiteit te verwachten. Voor *externe veiligheid* geldt dat de norm voor het individuele risico niet wordt overschreden en tevens wordt voldaan aan de hiervoor gemaakte bestuurlijke afspraak. Bij het vervoersscenario SMG met volle passagesnelheid (circa 40 km/h) wordt er in Almere Poort hoogstens een beperkte overschrijding van de oriënterende waarde verwacht. Voor een bedrijventerrein als Hogekant kan worden gesteld dat de overschrijding van het groepsrisico lager zal zijn.

natuur

Voor het thema natuur wordt gesteld dat de ecologische betekenis van het plangebied zelf en van het plangebied ten opzichte van de omgeving gering is. Voor de natuurwaarden in het plangebied als gevolg van het beoogde voornemen geldt dat er sprake is aantasting van het leefgebied van de rugstreeppad, (dit zal geheel verdwijnen). Dit zou echter ook als gevolg van de autonome ontwikkelingen gebeuren. Het effect van het voornemen op de ecologische verbindingszone is groot: op diverse plaatsen worden beide takken van de verbindingszone doorsneden.

landschap en cultuurhistorie

Het plangebied verandert nagenoeg geheel van functie, zodat de huidige landschappelijke betekenis van het gebied komt te vervallen. Het plangebied maakt landschappelijk gezien onderdeel uit van het cultuurlandschap van een moderne droogmakerij. De maat en schaal van dit landschap gaan ter plaatse van het plangebied geheel verloren bij realisatie van Hogekant.

bodem en water

In het gebied Hogekant zijn er — voor zover bekend — geen locaties met grootschalige *bodemverontreiniging* aanwezig die de plannen kunnen beïnvloeden. Het afkoppelen van de geplande 80 à 90% van het mogelijk vervuild verhard oppervlak leidt tot een toename van het risico op bodemverontreiniging. Hogekant is een compact bedrijventerrein met een hoog aandeel verhard oppervlak. De verharde oppervlakken met risico op verontreinigingen zoals drukke wegen en bepaalde bedrijventerreinen worden niet afgekoppeld, maar aangesloten op het verbeterd gescheiden rioolstelsel. Voor de Hogekant is zijn geheel is er 1,4% open water voorzien. (In feite de maatregelen Ecozone).

11. MEEST MILIEUVRIENDELIJK ALTERNATIEF EN VOORKEURSalTERNATIEF

In het vorige hoofdstuk is, aan de hand van een aantal vooraf vastgestelde beoordelingscriteria, een overzicht gegeven van de milieugevolgen van realisering van Almere Poort. In dit hoofdstuk wordt bekeken of en hoe de eventuele minder gunstige effecten door middel van het nemen van aanvullende maatregelen gemitigeerd (beperkt) dan wel gecompenseerd kunnen worden dan wel een extra stimulans kunnen vormen voor nu al gunstige effecten. Dit kunnen maatregelen zijn op inrichtingsniveau of op meer procesmatige (beheers)zaken. Op deze wijze wordt bepaald of en op welke wijze de voorgenomen activiteit kan worden geoptimaliseerd. Deze optimalisaties worden per milieuthema bepaald. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen maatregelen welke reeds voor het totale plangebied Almere Poort zijn voorgesteld en maatregelen welke specifiek gelden voor Hogekant. Per thema ontstaan op deze wijze bouwstenen voor het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA). Cumulatie van bouwstenen leidt ten slotte tot een integraal MMA. Vervolgens wordt bepaald welke bouwstenen van het MMA in de verdere planvorming zullen worden opgenomen. Dit leidt dan tot een voorkeursalternatief, waarin de voorgenomen activiteit wordt beschreven, inclusief de gekozen optimalisaties uit het MMA.

bouwstenen voor het MMA

verkeer en vervoer

In het MMA wordt voor verkeer uitgegaan van een samenhangend pakket van maatregelen, dat erop is gericht het gebruik van de auto te beperken en het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets te bevorderen. Deze maatregelen zijn:

- uitbreiding wegcapaciteit Hoge Ring;
- reductie (gratis) parkeerplaatsen;

Daarnaast zullen in Almere Poort de volgende maatregelen de negatieve effecten van de voorgenomen activiteit kunnen beperken:

- realisatie van snelle en kwalitatief hoogwaardige openbaar vervoer voorzieningen;
- aanbieden van hoogwaardige fietsvoorzieningen, als het stimuleren van bedrijven een bedrijfsvervoersplan op te stellen dat werknemers aanmoedigt om de auto te laten staan.

natuur

Voor het thema natuur worden, in het kader van ecologische verbindingzone, voor Hogekant de volgende maatregelen voorgesteld:

- in het ontwerp van wegen en bruggen mitigerende maatregelen integreren (in de vorm van voor dier en plant passeerbare onderdoorgangen);
- realiseren ononderbroken groenzone Groenendaal tussen Pampushout en ecologische verbindingzone.

bodem en water

Het risico op bodemverontreiniging is terug te dringen met technische middelen (bezinkput, olieafscheider). Extra waterberging is realiseerbaar door het toepassen van waterberging in een zandlichaam onder der weg. Financieel gezien is het wellicht interessanter om extra berging te zoeken in de omliggende ecozone. Scheiding van regenwater en eutroof kwelwater zorgt voor een verbetering van de waterkwaliteit. Tenslotte scoort het MMA beter op de natuurvriendelijke oeverinrichting.

integraal MMA

In de voorgaande paragraaf is een pakket aan aanvullende maatregelen beschreven welke de minder gunstige c.q. negatieve effecten van de voorgenomen activiteit kunnen beperken dan wel een extra stimulans kunnen vormen voor nu al gunstige effecten. In hoofdstuk 7 is het integrale MMA beschreven voor Almere Poort. Alle daar genoemde maatregelen die het integrale MMA vormen zijn voor zover relevant eveneens van toepassing op Hogekant. Een kanttekening daarbij is, dat de aard en dimensie van de desbetreffende maatregelen zijn afgestemd op Hogekant.

voorkeursalternatief

In deze paragraaf wordt het voorkeursalternatief voor de ontwikkeling van Hogekant omschreven, ofwel de planomschrijving die de basis zal vormen voor het bestemmingsplan en de feitelijke realisatie van dit plan. Bij de vaststelling van het voorkeursalternatief dient, zoals te doen gebruikelijk in milieueffectrapportages, aangegeven te worden in welke mate het MMA terugkeert in de definitieve planvorming. De doelstelling van m.e.r., het volwaardig meenemen van het milieubelang in de besluitvorming over grootschalige projecten, wordt hiermee inzichtelijk gemaakt.

In deze milieunotitie voor Hogekant wordt onder meer het volgende geconstateerd:

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

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

Ten aanzien van het thema natuur wordt als vanzelfsprekend rekening gehouden met het gestelde in de Flora en Faunawet. Een schouw van de in het plangebied voorkomende leefgebieden van soorten, uit te voeren in het voorjaar van 2002, moet uitwijzen of er beschermde diersoorten aanwezig¹ zijn. Indien dit het geval is zal in nauw overleg met betrokken instanties naar passende oplossingen worden gezocht.

11. MEEST MILIEUVRIENDELIJK ALTERNATIEF EN VOORKEURSALETERNATIEF

In het vorige hoofdstuk is, aan de hand van een aantal vooraf vastgestelde beoordelingscriteria, een overzicht gegeven van de milieugevolgen van realisering van Almere Poort. In dit hoofdstuk wordt bekeken of en hoe de eventuele minder gunstige effecten door middel van het nemen van aanvullende maatregelen gemitigeerd (beperkt) dan wel gecompenseerd kunnen worden dan wel een extra stimulans kunnen vormen voor nu al gunstige effecten. Dit kunnen maatregelen zijn op inrichtingsniveau of op meer procesmatige (beheers)zaken. Op deze wijze wordt bepaald of en op welke wijze de voorgenomen activiteit kan worden geoptimaliseerd. Deze optimalisaties worden per milieuthema bepaald. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen maatregelen welke reeds voor het totale plangebied Almere Poort zijn voorgesteld en maatregelen welke specifiek gelden voor Hogekant. Per thema ontstaan op deze wijze bouwstenen voor het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA). Cumulatie van bouwstenen leidt ten slotte tot een integraal MMA. Vervolgens wordt bepaald welke bouwstenen van het MMA in de verdere planvorming zullen worden opgenomen. Dit leidt dan tot een voorkeursalternatief, waarin de voorgenomen activiteit wordt beschreven, inclusief de gekozen optimalisaties uit het MMA.

bouwstenen voor het MMA

verkeer en vervoer

In het MMA wordt voor verkeer uitgegaan van een samenhangend pakket van maatregelen, dat erop is gericht het gebruik van de auto te beperken en het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets te bevorderen. Deze maatregelen zijn:

- uitbreiding wegcapaciteit Hoge Ring;
- reductie (gratis) parkeerplaatsen;

Daarnaast zullen in Almere Poort de volgende maatregelen de negatieve effecten van de voorgenomen activiteit kunnen beperken:

- realisatie van snelle en kwalitatief hoogwaardige openbaar vervoer voorzieningen;
- aanbieden van hoogwaardige fietsvoorzieningen, als het stimuleren van bedrijven een bedrijfsvervoersplan op te stellen dat werknemers aanmoedigt om de auto te laten staan.

natuur

Voor het thema natuur worden, in het kader van ecologische verbindingzone, voor Hogekant de volgende maatregelen voorgesteld:

- in het ontwerp van wegen en bruggen mitigerende maatregelen integreren (in de vorm van voor dier en plant passeerbare onderdoorgangen);
- realiseren ononderbroken groenzone Groenendaal tussen Pampushout en ecologische verbindingzone.

bodem en water

Het risico op bodemverontreiniging is terug te dringen met technische middelen (bezinkput, olieafscheider). Extra waterberging is realiseerbaar door het toepassen van waterberging in een zandlichaam onder der weg. Financieel gezien is het wellicht interessanter om extra berging te zoeken in de omliggende ecozone. Scheiding van regenwater en eutroof kwelwater zorgt voor een verbetering van de waterkwaliteit. Tenslotte scoort het MMA beter op de natuurvriendelijke oeverinrichting.

integraal MMA

In de voorgaande paragraaf is een pakket aan aanvullende maatregelen beschreven welke de minder gunstige c.q. negatieve effecten van de voorgenomen activiteit kunnen beperken dan wel een extra stimulans kunnen vormen voor nu al gunstige effecten. In hoofdstuk 7 is het integrale MMA beschreven voor Almere Poort. Alle daar genoemde maatregelen die het integrale MMA vormen zijn voor zover relevant eveneens van toepassing op Hogekant. Een kanttekening daarbij is, dat de aard en dimensie van de desbetreffende maatregelen zijn afgestemd op Hogekant.