

Gemeente Almere

**aanvullend MER
Almere Poort 2002**

inclusief milieunotitie Hoge Kant



INHOUDSOPGAVE	blz.
DEEL A: ALGEMEEN	1
1. INLEIDING	2
1.1. Aanleiding tot de rapportages	2
1.2. Aanvullend MER Almere Poort	3
1.3. Milieunotitie Hogekant	3
1.4. Ligging van de plangebieden	3
1.5. Leeswijzer	4
2. PROBLEEM- EN DOELSTELLING	6
2.1. Inleiding	6
2.2. Plan- en besluitvorming	6
2.2.1. Periode tot 2000	6
2.2.2. Periode vanaf 2000	9
2.3. Probleemstelling	14
2.4. Doel	15
3. HUIDIGE SITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELINGEN	16
3.1. Inleiding	16
3.2. Verkeer en vervoer	16
3.2.1. Autoverkeer	16
3.2.2. Openbaar vervoer	18
3.2.3. Langzaam verkeer	18
3.3. Woon- en leefmilieu	18
3.3.1. Verkeerslawaaï	19
3.3.2. Lucht	20
3.3.3. Externe veiligheid	20
3.4. Natuur	21
3.5. Landschap en cultuurhistorie	23
3.6. Bodem en water	24
3.6.1. Bodem	24
3.6.2. Water	25
4. PROCEDURES EN BESLUITEN	28
4.1. Inleiding	28
4.2. Actualisatie beleidskader en wet- en regelgeving 1998- 2002	28
4.3. Genomen besluiten 1998-2002	32
4.4. Te nemen besluiten	32
4.4.1. De m.e.r.-plichtige besluiten	32
4.4.2. Overige besluiten	32
4.5. Procedures	32
4.5.1. m.e.r.-procedure	32
DEEL B: ALMERE POORT	35
5. VOORGENOMEN ACTIVITEIT	36
5.1. Inleiding	36
5.2. Globale beschrijving van de voorgenomen activiteit	36
5.3. Wonen	40
5.4. Werken	42
5.5. Sport- en leisure	44
5.6. Jachthaven	45

5.7. Groenvoorzieningen in Almere Poort	49
5.8. Water als structuurbepalend element	50
5.9. Verkeer en vervoer	54
5.10. Duurzaamheid en energie	57
6. GEVOLGEN VOOR HET MILIEU	59
6.1. Inleiding	59
6.2. Verkeer en vervoer	59
bereikbaarheid	59
reistijdverhoudingen en gebruik vervoerswijzen	59
verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid	59
6.2.1. Bereikbaarheid	60
6.2.2. Reistijdverhouding en gebruik vervoerswijzen	63
6.2.3. Verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid	64
6.2.4. Parkeren	65
6.2.5. Resumé effecten verkeer en vervoer	66
6.3. Woon- en leefmilieu	67
6.3.1. Hinder door bedrijfsactiviteiten	72
6.3.2. Verkeerslawaaï	74
6.3.3. Lucht	81
6.3.4. Externe veiligheid	81
6.3.5. Resumé effecten woon- en leefmilieu	82
6.4. Natuur	83
6.5. Landschap en cultuurhistorie	87
6.6. Bodem en water	87
6.6.1. Bodem	87
6.6.2. Water	88
7. MEEST MILIEUVRIENDELIJK ALTERNATIEF EN VOORKEURSalTERNATIEF	91
7.1. Inleiding	91
7.2. Bouwstenen voor het MMA	91
7.2.1. Verkeer en vervoer	91
7.2.2. Woon- en leefmilieu	94
7.2.3. Natuur	97
7.2.4. Landschap en cultuurhistorie	99
7.2.5. Bodem en water	99
7.2.6. Energie	102
7.3. Integraal MMA	102
7.3.1. Optimalisatiemogelijkheden binnen het plangebied	102
7.3.2. Optimalisatiemogelijkheden vanuit de externe omgeving	104
7.4. Voorkeursalternatief	104
8. LEEMTES IN KENNIS EN OPZET EVALUATIEPROGRAMMA	106
8.1. Inleiding	106
8.2. Leemtes in kennis	106
8.3. Opzet evaluatieprogramma	107
DEEL C: HOGE KANT	109
9. VOORGENOMEN ACTIVITEIT BEDRIJVENTERREIN HOGEKANT	110
9.1. Inleiding	110
9.2. Inrichting en verkaveling Hogekant	110
9.3. Verkeer en vervoer	113
9.4. Duurzaamheid en energie	113

10. GEVOLGEN VOOR HET MILIEU	114
10.1. Inleiding	114
10.2. Verkeer en vervoer	114
10.3. Woon- en leefmilieu	117
10.3.1. Hinder door bedrijfsactiviteiten	118
10.3.2. Verkeerslawaaï	119
10.3.3. Lucht	119
10.3.4. Externe veiligheid	119
10.4. Natuur	120
10.5. Landschap en cultuurhistorie	120
10.6. Bodem en water	121
10.6.1. Bodem	121
10.6.2. Water	121
11. MEEST MILIEUVRIENDELIJK ALTERNATIEF EN VORKEURSALTERNATIEF	123
11.1. Inleiding	123
11.2. Bouwstenen voor het MMA	123
11.2.1. Verkeer en vervoer	123
11.2.2. Natuur	125
11.2.3. Bodem en water	125
11.3. Integraal MMA	126
11.4. Voorkeursalternatief	126
12. LEEMTES IN KENNIS EN OPZET EVALUATIEPROGRAMMA	128
12.1. Inleiding	128
12.2. Leemtes in kennis	128
12.3. Opzet evaluatieprogramma	129
 laatste bladzijde	 129

bijlagen	aantal bladzijden
I Literatuurlijst	3
II Afkortingen- en begrippenlijst	4
III Samenvatting MER 1998	41
IV Juridisch kader m.e.r.-procedure	2
V Verkeer en vervoer	6
VI Verkeerslawaaï	14
VII Luchtkwaliteit	6
VIII Externe veiligheid	7
IX Vogeleffectrapport	26
X Hogekant, Voorlopig inrichtingsplan	48

DEEL A: ALGEMEEN

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding tot de rapportages

In 1997 heeft de gemeente Almere ingestemd met de Ruimtelijke Ontwikkelings Strategie Almere 2015 (ROSA 2015) (37). Voor alle, in de ROSA 2015 genoemde, ruimtelijk strategische projecten moeten ruimtelijke plannen worden gemaakt. Omdat een integraal ruimtelijk plan voor Almere niet haalbaar werd geacht, is gekozen voor een separate planontwikkeling van de ROSA 2015 projecten, waaronder de ontwikkeling van Almere Poort.

In december 1999 heeft de Raad van de gemeente Almere het structuurplan vastgesteld voor de ontwikkeling van Almere Poort [39]. Ten behoeve van dit plan is de m.e.r.-procedure doorlopen, hetgeen betekent dat er zowel een Startnotitie [38] als een milieueffectrapport (MER) [28] voor de betreffende ontwikkeling(en) zijn opgesteld. In het MER, opgesteld in 1998, 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.), hetgeen inhoudt dat in de ogen van de Cm.e.r. het MER voldoende informatie biedt om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te nemen. Kortom, met dit MER was in principe voldaan aan de hoofddoelstelling van m.e.r. [47].

Vervolgens gaf de gemeente Almere in oktober 2000, als reactie op een bezwaarschrift tegen het structuurplan, te kennen dat met de vaststelling van het plan niet beoogd was om op planonderdelen afgewogen en finale beslissingen te nemen. Aangezien een milieueffectrapportage gekoppeld moet zijn aan het eerste ruimtelijk plan dat in de betreffende ontwikkeling voorziet en waarin tevens concrete beleidsbeslissingen zijn vastgelegd¹ [47], 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 dat voor het structuurplan is opgesteld, geen formele status heeft en beschouwd moet worden als een 'vrijwillig MER'. Het eerstvolgende concrete (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 ook voor een ander deelgebied van Almere Poort in de toekomst wellicht 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)². Dit gebied geeft nader invulling aan het sport- en leisuregebied, zoals opgenomen in het MER van 1998 en het structuurplan van 1999. Voor deze ZPP wordt t.z.t. een aanvullend

MER opgesteld, ('aanvullend MER Almere Poort: de Sportpit, 1^e fase centrumgebied-oost' [3].)

¹ Met betrekking tot een structuurplan heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State in een aantal uitspraken aangegeven dat zo'n plan met betrekking tot een activiteit één of meer concrete beleidsbeslissingen dient te bevatten om te kunnen gelden als ruimtelijk plan dat als eerste in de betreffende activiteit voorziet. De eerste toonzetende uitspraak hieromtrent is gedaan in maart 1998.

² De sportpit zal worden geëxploiteerd door de NV Omniworld. In (eerdere) andere rapportages is de naam Omniworld tevens verbonden aan de sportpit.

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.

1.2. Aanvullend MER Almere Poort

In Almere Poort zijn verschillende activiteiten voorzien, namelijk het bouwen van meer dan 4.000 woningen, het ontwikkelen van meer dan 150 hectare bedrijfsterrein; de realisatie van een multifunctioneel sport- en leisurecentrum, met in potentie meer dan 500.000 bezoekers per jaar en de aanleg van een tweede jachthaven met meer dan 500 ligplaatsen. Deze planelementen zijn van een zodanige omvang, dat zij elk afzonderlijk als m.e.r.-plichtig gelden. De gemeente Almere ziet de ontwikkeling van het woon-, werk- en recreatiegebied Almere Poort echter niet als een optelsom van de vier delen, maar staat een integrale ontwikkeling voor.

Het vaststellen van het bestemmingsplan voor Almere Poort vormt nu het eerste ruimtelijke besluit met concrete beleidsbeslissingen voor het plangebied als geheel. Hierbij dient conform het Besluit m.e.r. (Wet milieubeheer) een MER te worden overlegd [47]. Besloten is om voor Almere Poort een aanvulling te maken op het MER uit 1998.

Het voorliggend rapport vormt deze aanvulling op het MER 'Bouwlocatie Almere Poort' uit 1998 [28]. Uitgangspunt voor deze aanvullende rapportage vormen de richtlijnen voor de inhoud van het MER, zoals vastgesteld voor het rapport uit 1998. Binnen dit kader zal een detaillering van te verstrekken (milieu)informatie plaatsvinden, afgestemd op het specifieke planelement en –onderdelen daarvan (zie ook hoofdstuk 2). Eén en ander betekent dat ten behoeve van het bestemmingsplan voor Almere Poort een verkorte m.e.r.-procedure wordt 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 (zie hoofdstuk 7) 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.

1.3. Milieunotitie Hogekant

De gemeente Almere heeft besloten om, vooruitlopend op het bestemmingsplan voor een aantal onderdelen van het plangebied een Zelfstandige Project Procedure (ZPP) ex artikel 19 Wet op de Ruimtelijke Ordening (Wro) te doorlopen. Deze procedure maakt het mogelijk om een vrijstelling te verlenen van de bepalingen van het geldend bestemmingsplan (indien dat noodzakelijk is), zodat het ook mogelijk wordt een bouwvergunning te verlenen voor een project. Deze ZPP's betreffen het bedrijventerrein Hogekant en de elementen, behorend tot de eerste fase van het Olympiakwartier. Het opstellen van de milieunotitie voor Hogekant is gekoppeld aan het aanvullend MER voor Almere Poort en is eveneens gebaseerd op de richtlijnen voor het MER, zoals vastgesteld voor de rapportage van 1998. Ten behoeve van de eerste fase van het Olympiakwartier (in casu het stadion met trainingsveld, de indoorhal en het tussenliggende deel van de promenade met onderliggende parkeergarages) wordt een separate aanvulling op het MER 'Bouwlocatie Almere Poort' opgesteld [3].

1.4. Ligging van de plangebieden

Almere Poort

De naam van het totale plangebied, 'Almere Poort', verraadt reeds de ligging aan de 'poort' van Almere, bij de Hollandse Brug en de bestaande stranden Muiderzand en Zilverstrand. Aan de noordzijde ligt de grens in het cascobos Pampushout. Aan de oostzijde vormt de ringweg rond Almere (Hoge Ring) de grens, met in het zuiden de A6 en het Kromslootpark, een aangelegd nat park met natuurwaarden. Binnen de locatie zijn vooral de spoorlijn Amsterdam-Lelystad, die het plangebied doorkruist, het Muiderzandbos, op de overgang naar de IJmeerdijk-West, en de achterliggende stranden kenmerkend voor het karakter van het gebied.

Het huidige landschap Almere Poort is te beschouwen als een 'tijdelijk' landschap. Immers, vanaf het begin van de inpoldering stond al vast dat het gebied een stedelijke ontwikkeling zou ondergaan. Nadat in 1999 het structuurplan voor het plangebied was vastgesteld, heeft de verdere invulling van de planvorming dan ook niet stilgestaan. Vooruitlopend op het vast te stellen bestemmingsplan is in 1999 een aanvang genomen met het bouwrijp maken van het plangebied. Grote delen van Almere Poort zijn inmiddels opgehoogd met zand.

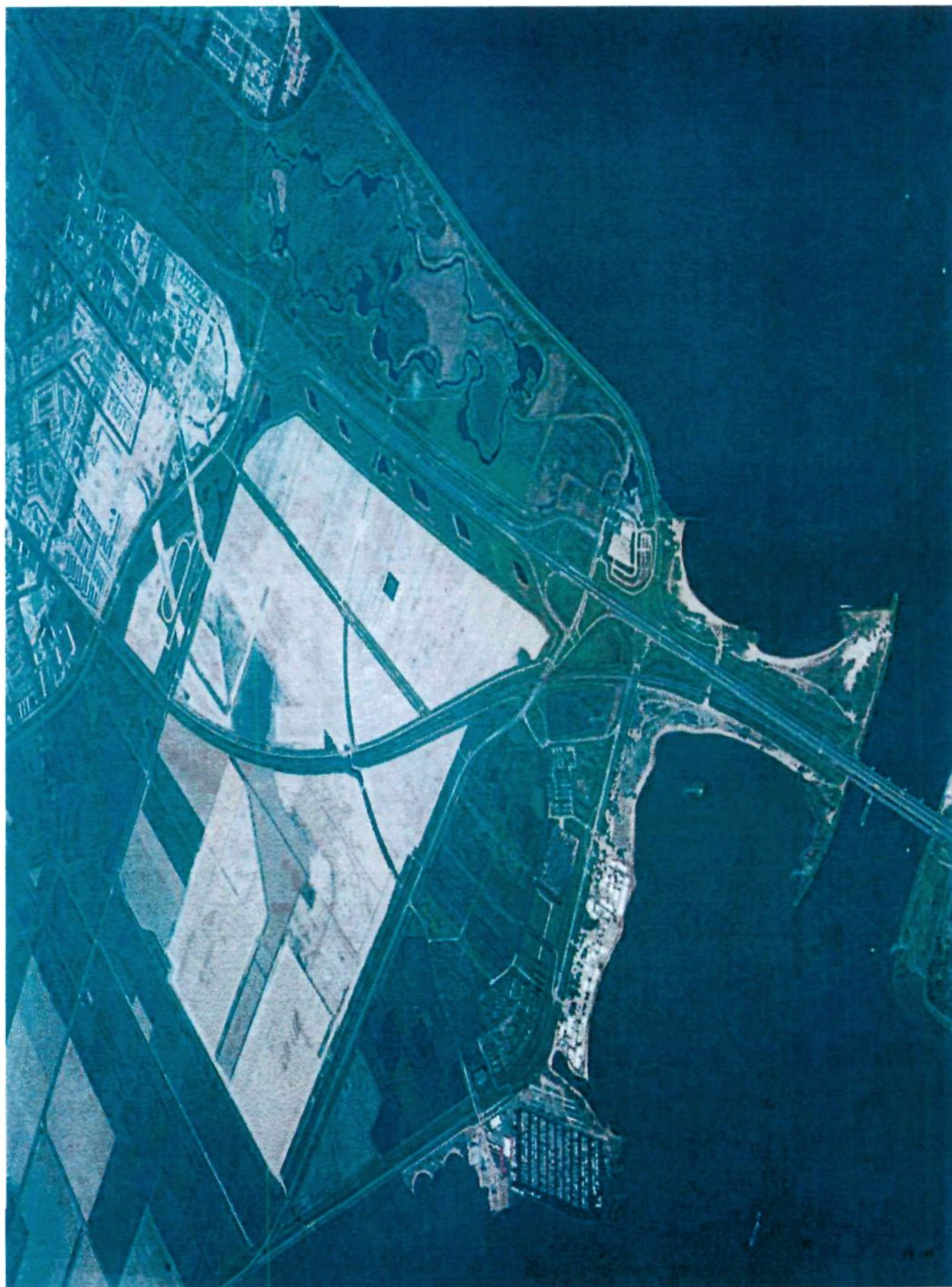
Hogekant

Tussen de takken van de ecologische zone Ecozo is het bedrijventerrein Hogekant geprojecteerd, met een oppervlakte van circa 20 ha. Dit terrein ligt aan de oostzijde van Almere Poort. Aan de noordzijde wordt het terrein begrensd door de spoorlijn. Het (deel)plangebied is duidelijk zichtbaar vanaf de spoorlijn en de A6. Deze zichtbaarheid en het feit dat Hogekant wordt ingekaderd door ecologische zones zijn van grote invloed op het karakter van het gebied.

1.5. Leeswijzer

Dit aanvullend MER Almere Poort is opgebouwd uit drie delen (A-C) en 12 hoofdstukken. In deel A worden de probleem- en doelstelling (hoofdstuk 2), de huidige situatie en autonome ontwikkelingen (hoofdstuk 3) en de procedures en besluiten (hoofdstuk 4) beschreven voor zowel Almere Poort als voor Hogekant. Deel B gaat in op Almere Poort als geheel en deel C op Hogekant. Voor beide wordt eerst de voorgenomen activiteit besproken (resp. hoofdstuk 5 en 9). De milieueffecten van de voorgenomen activiteit zijn het onderwerp van resp. hoofdstuk 6 en 10. Daarna komen, in resp. hoofdstuk 7 en 11, het meest milieuvriendelijke alternatief en voorkeursalternatief aan bod. Tot slot wordt, in resp. hoofdstuk 8 en 12, beschreven welke leemten in kennis er zijn en wordt een aanzet gegeven voor een evaluatieprogramma.

Afbeelding 1.1 Plangebied Almere Poort



2. PROBLEEM- EN DOELSTELLING

2.1. Inleiding

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de ontstane situatie, waaraan dit aanvullend MER mede een oplossing moet bieden. De ontstane situatie, het ontbreken van een formeel MER ten behoeve van de ontwikkeling van Almere Poort, is met name te herleiden tot de plan- en besluitvorming zoals deze heeft plaatsgevonden in de periode tot 2000. Deze is beschreven in § 2.2.1. De impact op de verdere planvorming en vervolgbesluiten is beschreven in § 2.2.2. In § 2.3 en 2.4 worden achtereenvolgens kort de probleemstelling en het doel van dit aanvullend MER beschreven.

2.2. Plan- en besluitvorming

2.2.1. Periode tot 2000

planontwikkeling

Al in het begin van de jaren '60 van de vorige eeuw is besloten om de nog in te polderen delen van het IJsselmeer niet primair voor een uitbreiding van het agrarisch areaal te benutten, maar om de aan te winnen gronden ook te gebruiken voor stedelijke functies. In 1975, zeven jaar na het droogvallen van Zuidelijk Flevoland, is dit uitgangspunt bekrachtigd in de Derde Nota over de Ruimtelijke Ordening [15]. In deze landelijke nota is de te ontwikkelen nederzetting Almere als groeikern aangewezen. Uit het begin van de jaren '70 dateert het stedenbouwkundig concept van de meerkernige stad, op basis waarvan de feitelijke ontwikkeling van Almere heeft plaatsgevonden: een centrale kern (Almere Stad) met daaromheen satellietkernen.

In het structuurplan voor Almere van 1983 is het gebied tussen Almere Stad en de Hollandse Brug, waaraan later de naam Almere Poort is gegeven, aangegeven als toekomstig stedelijk gebied [39]. In het in hetzelfde jaar goedgekeurde Bestemmingsplan Almere-Oost en -West is die aanwijzing bekrachtigd in de vorm van een wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van een stedelijke ontwikkeling.

Een verdere concretisering van de toekomstige ontwikkeling van Almere Poort, met name betreffende de uitgangspunten en het programma, heeft plaatsgevonden vanaf het begin van de jaren '90 en heeft geresulteerd in een reeks van plannen en studies en uiteindelijk in het Structuurplan Almere Poort van 1999. Een belangrijke basis voor het structuurplan is de Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie Almere 2015 (ROSA 2015) van 1997, het strategisch kader voor de groeitaak van Almere. Hieraan zijn belangrijke uitgangspunten ontleend, zoals een sterke nadruk op werkgelegenheid en toeristisch recreatieve voorzieningen, een gevarieerd aanbod van woningen en woonmilieus, een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer, een sterke mate van functiemenging en duurzaamheid.

MER en Structuurplan

De gemeente Almere staat een integrale ontwikkeling voor van de locatie Poort, hetgeen tot uiting moest komen in de m.e.r.-procedure van 1998. Het integrale karakter van de planvorming houdt in dat de vier planelementen in onderlinge samenhang worden gezien en onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden. Deze integrale benadering werd versterkt doordat het opstellen van het MER en de uitwerking van het structuurplan simultaan en in onderlinge wisselwerking plaatsvond.

Basisgedachte bij de alternatiefontwikkeling in het MER was om alle planelementen gelijkwaardig te behandelen, samen te voegen, volledig te maken en in samenhang te bezien. Dit leidde tot het ontwikkelen en vergelijken van integrale alternatieven, en niet tot een beschrijving en vergelijking van de milieueffecten van de afzonderlijke (m.e.r.-plichtige) planelementen. In het MER 'Bouwlocatie Almere Poort' uit 1998 zijn uiteindelijk drie ruimtelijke denkmodellen als alternatief beschreven en uitgewerkt, elk met een eigen milieufilosofie. Het betrof hierbij de volgende alternatieven en filosofieën:

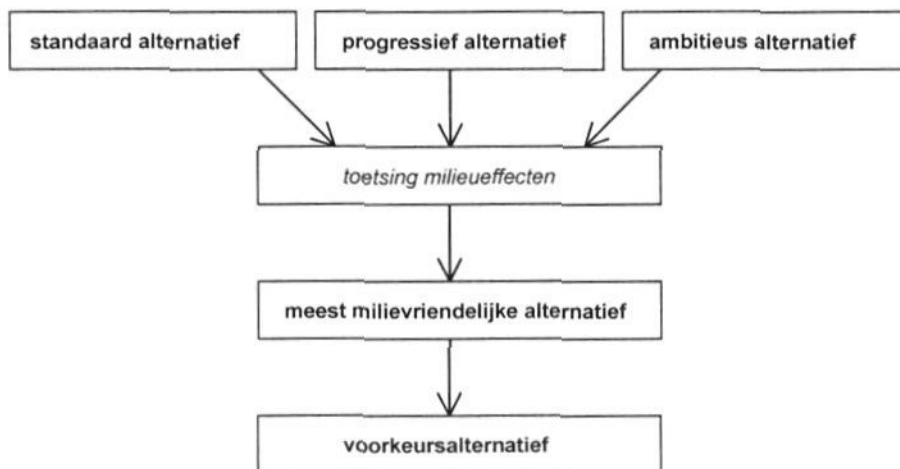
1. Het *standaardalternatief*, overeenkomend met de gangbare praktijk in Almere, waarin sterk de nadruk ligt op functionaliteit. Binnen dit alternatief ligt de nadruk op *gebruikswaarde*, met andere woorden de functies wonen, werken en recreëren staan voorop;

2. Het *progressieve alternatief*, gericht op een optimale belevingswaarde en dus op *leefbaarheid*;
3. Het meest *ambitieuze alternatief*, gericht op het veiligstellen van de toekomstwaarde en dus op *duurzaamheid*.

De leidende principes (standaard, progressief en ambitieus) 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'. Door deze benadering ontstond binnen het MER niet alleen variatie in aantal hectares groen, water, wonen, recreatieve voorzieningen, maar ook in type werkgelegenheid, bebouwingsdichtheden, bereikbaarheid en locaties van activiteiten. Doordat de drie alternatieven zijn ontwikkeld vanuit een bepaalde milieuthematiek, vormden zij op zich geen afgewogen alternatieve structuurplannen. De alternatieven bezaten wel een zekere mate van consistentie, in de zin dat ze niet intern strijdig zijn (alternatieven in een MER dienen in principe realiseerbaar te zijn), maar konden wel op onderdelen een bepaalde spanning laten zien. Het 'wegnemen van deze spanning' vormde de uiteindelijke ontwerpgevare voor het structuurplan. Bij de vaststelling van het structuurplan is dan ook niet gekozen voor één van de alternatieven, maar zijn de alternatieven beschouwd als 'bouwpakketten' waarbinnen naar believen kon worden gekozen.

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 ontwikkeling van het MMA vormde het ambitieuze alternatief, dat ook uit de effectvergelijking als meest gunstig naar voren kwam. In het MMA zijn vervolgens de belangrijkste minder gunstige aspecten van het ambitieuze alternatief opgeheven, met het leidend principe als gids. 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.

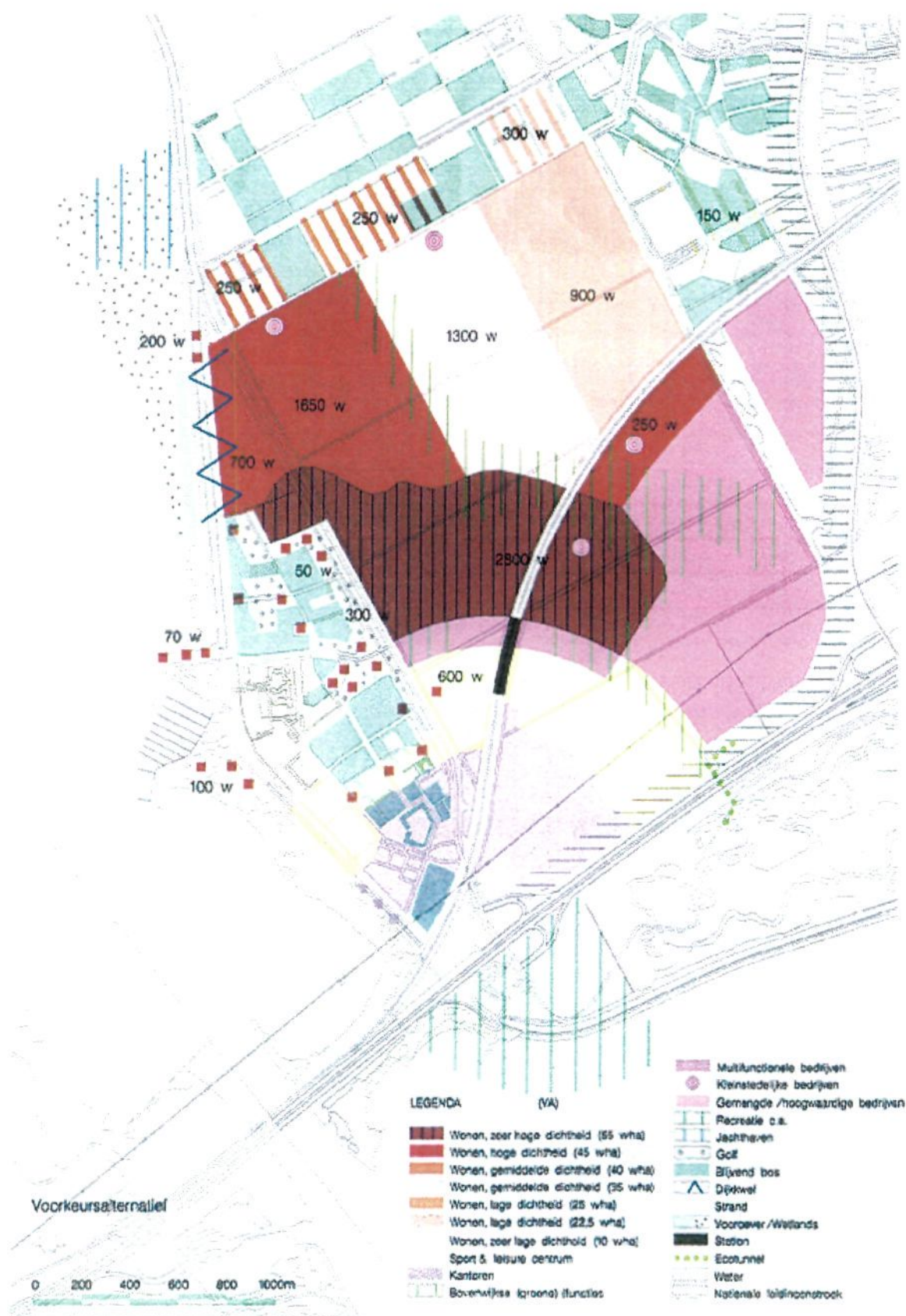
In onderstaand schema staat de wijze waarop het MER 'Bouwlocatie Almere Poort' in 1998 tot stand is gekomen, afgebeeld:



De samenvatting van het MER 'Bouwlocatie Almere Poort' is integraal opgenomen in Bijlage III van dit aanvullend MER.

In het structuurplan zijn de structuur en inrichting van het plangebied een uitwerking geworden van de in het MER gehanteerde visie. Het voorkeursalternatief van de gemeente Almere voor de ontwikkeling van de locatie Poort, resulterend uit het MER 'Bouwlocatie Almere Poort' (1998), is weergegeven in Afbeelding 2.1.

Afbeelding 2.1 Voorkeursalternatief Almere Poort 1998



2.2.2. Periode vanaf 2000

planontwikkeling

Met het ROSA 2015 is een koers gezet naar een Almere met 250.000 inwoners in 2015. Om deze doelstelling te behalen is het noodzakelijk dat er jaarlijks 3.000 woningen worden gebouwd. In Almere Poort worden circa 10.000 woningen gerealiseerd. Tot nu toe is de woningbouw in Almere sterk gericht geweest op het aantrekken van nieuwe bewoners van buiten de stad; een logisch gevolg van de 'overloop' taakstelling. Hoewel Almere Poort ook een functie vervult in het laten groeien van het aantal inwoners in Almere –dit is een onderdeel van de door het rijk vastgestelde taakstelling van Almere-, zal een substantieel deel van de te bouwen woningen, vermoedelijk meer dan 40%, bestemd zijn voor de lokale markt. De ontwikkeling van Almere Poort sluit goed aan bij de diverse beleidsuitgangspunten van Almere en draagt bij aan het uitgroeien van Almere tot complete stad. De doelstelling, zoals geformuleerd in ROSA 2015, zijn anno 2002 nog steeds actueel.

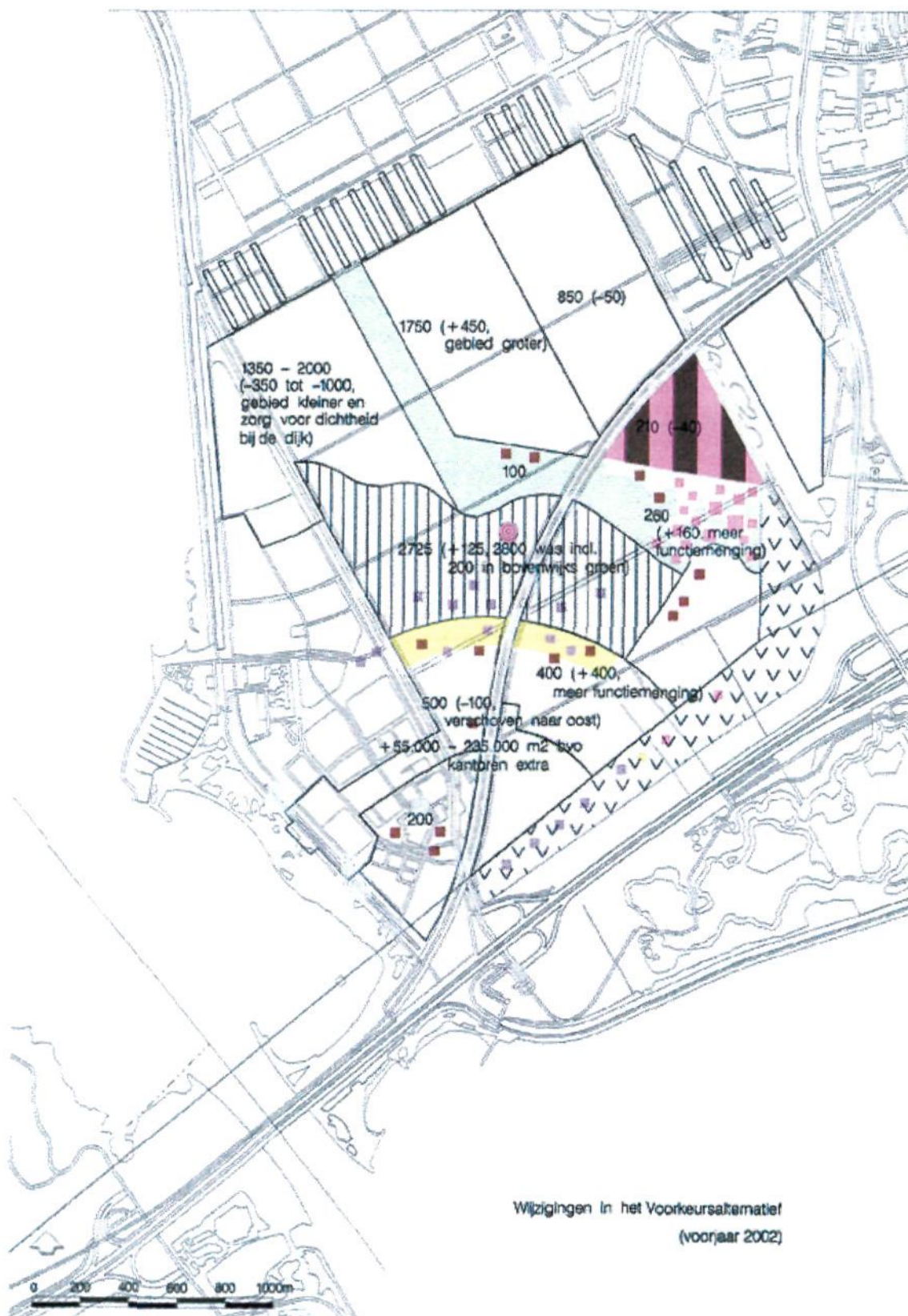
In het vervolg op het structuurplan heeft de gemeente Almere (begin 2000) de werkzaamheden gestart die moeten leiden tot het bestemmingsplan voor Almere Poort. De locatie Poort moet worden ontwikkeld tot een geïntegreerd en elkaar versterkend woon-, werk- en recreatiegebied, waarbij water een sterk identiteits- en structuurbepalend element zal zijn. Eén van de beleidsspeerpunten van Almere is een krachtige stimulering van de werkgelegenheid in combinatie met een verbreding van de economische structuur van de stad. Om de woon- en werkfunctie meer met elkaar in evenwicht te brengen moeten er jaarlijks ten minste 4000 arbeidsplaatsen worden gecreëerd, waarvan een aanzienlijk deel in de categorie 'hooggekwalificeerd'. Door de ligging nabij de Hollandse Brug en door de (toekomstige) aanwezigheid van een spoorwegstation is Almere Poort bij uitstek geschikt om onderdak te bieden aan kantoren en bedrijven. Ook kan geprofiteerd worden van de aantrekkingskracht van het grootschalige sport- en leisurecomplex (Olympiakwartier) dat in Poort wordt gerealiseerd. Het streven is erop gericht *het aanbod van arbeidsplaatsen groter te doen zijn dan de vraag van de toekomstige beroepsbevolking* van de nieuwe kern, zodat Almere Poort een meer dan evenredige bijdrage aan de werkgelegenheid in de stad zal leveren.

Versterking van het toeristisch recreatieve imago van Almere is eveneens een beleidsspeerpunt. De ligging aan het IJmeer en de aanwezigheid van recreatievoorzieningen met nu al een regionale betekenis zijn aanleiding om Almere Poort ook in toeristisch recreatieve zin te profileren. Om daarbij de beperking van de seizoengebondenheid (strand- en waterrecreatie zijn gebonden aan de zomer) te kunnen opheffen is een uitbreiding van indoorvoorzieningen gewenst. Het grootschalige sport- en leisurecomplex, waaronder het stadion, wat in Almere Poort wordt gerealiseerd sluit hier uitstekend bij aan. Het sport- en leisuregebied versterkt bovendien de regionale uitstraling van Almere Poort, wat betekent dat het tevens als een belangrijke trekker voor de ontwikkeling van het plangebied zal fungeren.

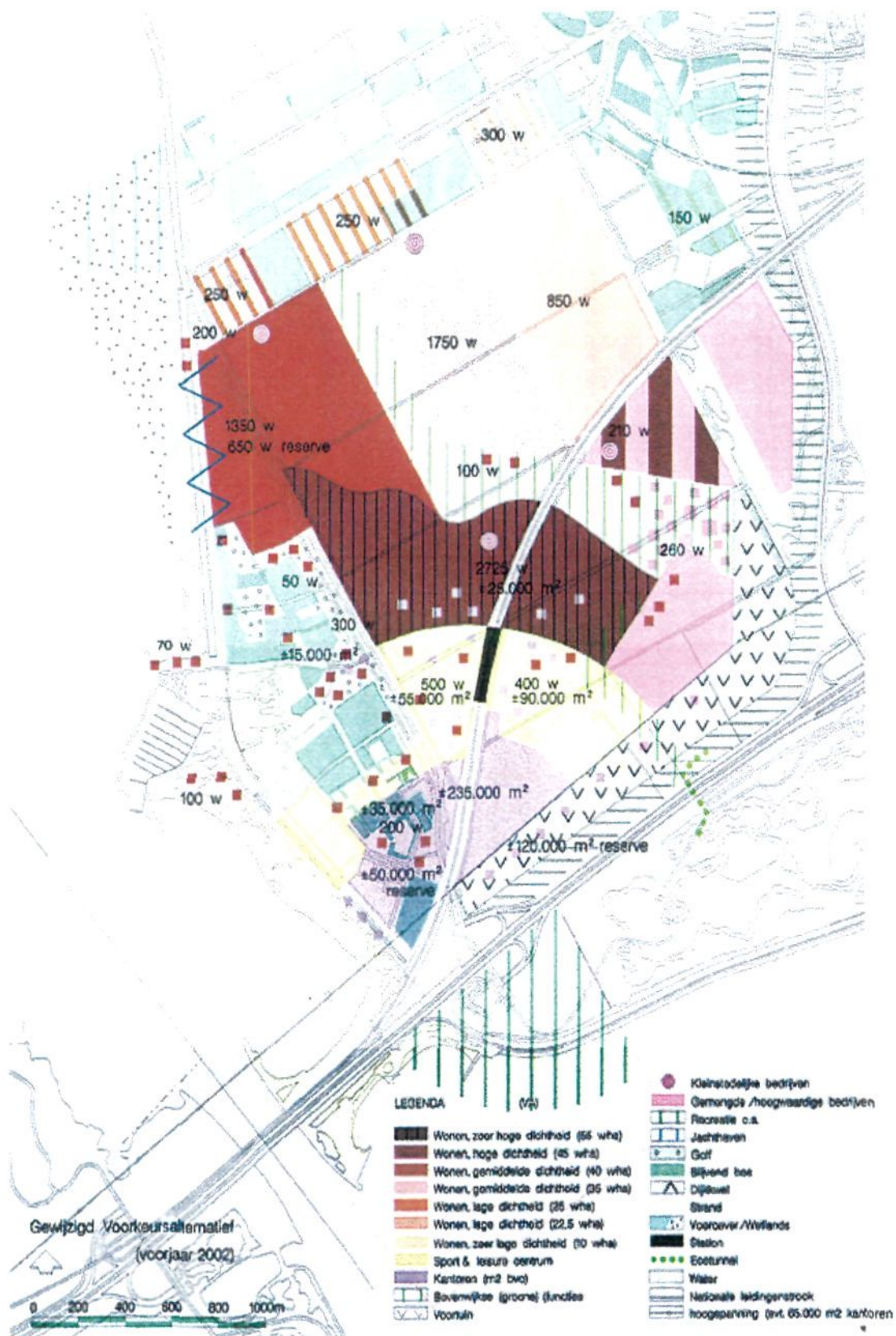
Voortschrijdende inzichten hebben in de periode 1999-2002 geleid tot (lichte) wijzigingen in de invulling van het voorkeursalternatief van 1998. Het betreft hier onder meer wijzigingen in de toegepaste woningdichtheden, in de functiemenging van deelgebieden en in het beoogde kantooroppervlak. Deze wijzigingen alsmede de hieruit voortvloeiende geactualiseerde voorgenomen activiteit zijn weergegeven in respectievelijk Afbeelding 2.2 en Afbeelding 2.3. De voorgenomen activiteit vormt de basis voor de verdere planvorming van Almere Poort.

Almere Poort

Een belangrijke basis voor de structuur van Almere Poort vormen de oorspronkelijke indeling van de polderkavels en de aanwezige hoofdverkeersstructuur [39]. 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.



Afbeelding 2.3 Voorgenomen activiteit Almere Poort anno 2002



De programmaonderdelen met de grootste regionale afhankelijkheid liggen het dichtstbij de Hollandse Brug; allereerst de kantoren- en werklocaties, dan de sport-, retail- en leisurfaciliteiten, daarboven de wijkgebonden centrumfuncties, en uiteindelijk het leeuwendeel van de woningen; als concentrische ringen rond een epicentrum. De vanaf de afrit van de brug uitwaaijende (infrastructurele) lijnen, waaronder de Pampusweg, de A6 en de Flevospoorlijn, zijn aanleiding geweest om dit zuidwestelijke punt als aangrijpingspunt voor de stedenbouwkundige structuur te gebruiken. Hieruit volgt de waaierstructuur van het zuidelijke deel. Het noordelijke deel van het plangebied vormt een raster wat is gebaseerd op de onderliggende rechthoekige polderstructuur. De beide delen worden aan elkaar gekoppeld door het park Groenendaal. Almere Poort is onderverdeeld in verschillende deelgebieden. In het navolgende worden deze deelgebieden kort besproken aan de hand van de primaire functie.

wonen

Binnen Almere Poort worden een vijftal woongebieden ontwikkeld, namelijk Euroquartier, Dijkzicht, Parklust, Waterrijk en Pampushout. De woongebieden onderscheiden zich met name van elkaar door de verschillende karakteristieken en dichtheden. Het deelgebied *Euroquartier* onderscheidt zich daarnaast doordat dit deelgebied deel uitmaakt van het centrum van Almere Poort en hier dan ook een substantiële hoeveelheid centrumfuncties ontwikkeld wordt. *Dijkzicht* ligt samen met Parklust, Waterrijk en Pampushout ten noorden van Groenendaal en de spoorlijn en maakt onderdeel uit van het 'raster'. Het gebied heeft hoofdzakelijk een woonfunctie. *Parklust* is een woongebied dat qua woonmilieu en dichtheid het meest overeenkomt met wat elders in Almere te vinden is. De openbare ruimten in Parklust zullen een parkachtige uitstraling krijgen. *Waterrijk* ligt in het deel van Almere Poort waar als gevolg van een lage kweldruk het oppervlaktewater een goede kwaliteit kan hebben. Van deze goede kwaliteit van het oppervlaktewater wordt gebruik gemaakt door dit deelgebied te transformeren tot een eilandrijk, met het thema 'Wonen aan het water'. Daarnaast zullen er in het reeds bestaande groengebied *Pampushout* ook woningen worden gerealiseerd. Pampushout vormt de noordoostrand van het plangebied. Hierbij zal de Pampushout gedeeltelijk een transformatie ondergaan en ruimte bieden voor wonen in het groen.

werken

In Almere Poort worden vijf grote werklocaties ontwikkeld, met onderling verschillende karakters. *Bergschekant* en *Hogekant* zijn twee bedrijventerreinen. Daar waar Bergschekant grenst aan doordringt in Groenendaal-Oost, worden de bedrijven in een parkachtige setting gerealiseerd. Aangezien Bergschekant tegen het woongebied Euroquartier aan ligt, zal er tussen deze twee deelgebieden een overgangszone gerealiseerd worden, waarin een menging van wonen en werken voorkomt. Bovendien worden er in Bergschekant bedrijven met een hogere kantoorhoudendheid gerealiseerd dan in Hogekant. Hogekant wordt dan ook puur een bedrijventerrein. De sfeer van *Zakenpoort* is representatief, met veel ruimte voor groen. Binnen Zakenpoort zijn twee deelgebieden te onderscheiden. In het westelijk deel (tussen het Almeerderstrand en de Pampusweg) worden naast kantoren ook woningen gerealiseerd. In het gebied zullen de binnenhoven van de kantoren en bedrijven een parkachtige opzet krijgen. Het oostelijke deel wordt doorsneden door het spoor en krijgt een grootschalig en stedelijk karakter. *Werkhoek* kenmerkt zich als woon-werkgebied. Tot slot zal er in *Groenendaal-Oost* een mix van kantoren en bedrijven gerealiseerd worden, in combinatie met diverse andere functies zoals wonen (260 woningen, deels uit te wisselen met Bergschekant), groen, sport en recreatie.

sport en leisure

Een belangrijk onderdeel van Almere Poort vormen de Sport- en Leisuregebieden. Sport en Leisure vormen de belangrijkste trekker van Almere Poort en is voornamelijk onderverdeeld in drie deelgebieden, namelijk Olympiakwartier (centrumgebied-oost), Centrumgebied-west (vlek D) en Almeerderzand. In Olympiakwartier zullen onder andere een indoorsporthal en een promenade (met onderliggende parkeergarages) gerealiseerd worden en wellicht een stadion, o.i.d. In Centrumgebied-west zal sport en leisure gecombineerd worden met hiermee samenhangende thematische detailhandel, kantoren, wonen en commerciële en maatschappelijke dienstverlening. Het *Almeerderzand* ligt tussen Centrumgebied-west, Euroquartier en de dijk. In dit deelgebied ligt een bestaande camping. In aansluiting op de leisurevoorzieningen in Olympiakwartier en Centrumgebied-west zal er een golfterrein gerealiseerd kunnen worden.

Tevens komen er grotendeels gestapelde woningen op en nabij het golfterrein. Tenslotte is er ruimte voor enkele exclusieve kantoorpanden.

groengebieden

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.

Daarnaast is er een viertal groengebieden van belang in Almere Poort. *Ecozo* is een reeds bestaand groengebied, dat wordt opgenomen in de ontwikkeling van Almere Poort. *Ecozo* is een ecologische zone met een afwisselend nat en droog karakter en maakt deel uit van een ecologische verbinding tussen de Oostvaardersplassen en het Gooimeer. Daarnaast zal centraal in het plangebied het park *Groenendaal-West* aangelegd worden. *Groenendaal-West* heeft een sterke relatie met alle omringende (woon)gebieden en biedt alle doelgroepen op alle tijdstippen van de dag ruimte, levendigheid, sport, spel en vermaak op relatief korte afstand van de woning. Verder zijn het eerder genoemde *Pampushout* en *Almeerderzand* ook bestaand groengebied.

kustgebieden

Aan de west- en zuidzijde grenst Almere Poort aan het IJmeer respectievelijk het Gooimeer. Op de grens van land en water bevindt zich een langgerekte strook buitendijks gebied, die onder te verdelen is in een IJmeerkuststrook ten noorden van de A6 en de spoorlijn, en een deel ten zuiden van de A6 wat grenst aan het Gooimeer. De IJmeerkuststrook buitendijks omvat de gehele westelijke rand van Almere Poort, van de Hollandse Brug in het zuiden tot aan de noordelijke grens van het plangebied ter hoogte van de Pampushout en heeft een lengte van bijna 4 kilometer. De strook heeft primair een toeristisch recreatieve functie die 'gedragen' wordt door een scala aan voorzieningen. Daarnaast worden hier, in het kader van de functiemenging in Almere Poort, woningen en enkele kantoren gerealiseerd. De strook ten zuiden van de A6 heeft een toeristisch-recreatieve functie. Het gebied bestaat uit twee delen, namelijk Zilverstrand en Zilverhoek.

functiemenging

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. Nabijheid bevordert het afzien van het gebruik van de auto en draagt dus bij aan de vermindering van de (auto-)mobiliteit.

Menging van stedelijke functies draagt bij aan de levendigheid en stimuleert openbaarheid - beide belangrijke voorwaarden voor het genereren van stedelijkheid. Niet onbelangrijk is dat functiemenging een positieve invloed kan hebben op de sociale samenhang van een wijk en - direct en indirect - de sociale veiligheid bevordert. Bovendien is een waarschijnlijk resultaat het totstandkomen van een hogere verzorgingsniveau, wat op zijn beurt leidt tot een versterking van het vestigingsklimaat.

Ook op een lager schaalniveau kan met functiemenging worden bereikt dat 'het geheel meer is dan de som der delen'. Een concretisering hiervan is dubbel grondgebruik. Dit leidt tot een toename van rendement en brengt aldus economische voordelen met zich mee. Met functiemenging op het lagere schaalniveau kan tevens winst worden geboekt op het gebied van energiegebruik. Zo grijpen functiemenging en duurzaamheid als uitgangspunten in elkaar.

duurzaamheid

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. Onder duurzaamheid wordt ook verstaan het creëren van de voorwaarden voor een evenwichtige samenleving. In Almere Poort zal zo efficiënt mogelijk worden omgegaan met water. Te denken valt daarbij aan de opvang en gebruik van hemelwater (eventueel na lokale zuivering) en het gebruik van huishoudwater als besparing voor drinkwater. Zuinigheid zal worden betracht ten aanzien van het gebruik

van grondstoffen en materialen. Zo kunnen in sommige gevallen, zoals bij de aanleg van wegen, mogelijk secundaire grondstoffen worden aangewend.

Wat betreft het zorgvuldig omgaan met milieuaspecten, staat de beperking van het energiegebruik, meer in het bijzonder de emissie van CO₂, hoog in het vaandel. Een reductie van de emissie van CO₂ door het verkeer kan worden bereikt door het gebruik van de auto te ontmoedigen. Een afgewogen situering van stedelijke functies ten opzichte van elkaar (functiemenging), verdichting rondom halten van het openbaar vervoer en het creëren van goede voorzieningen voor niet gemotoriseerde vormen van verkeer zijn hiervoor vereist.

Uiteraard staat niet alleen de planvorming in het teken van duurzaamheid. Het principe zal ook worden gevolgd bij bijvoorbeeld de uitgifte van terreinen voor kantoren en bedrijven. Een bijkomend voordeel is dat zuinigheid ten aanzien van water- en energiegebruik tevens tot kostenbesparingen kan leiden.

aanvullend MER Almere Poort

Doordat in 1998 een MER voor (het structuurplan voor) Almere Poort is opgesteld, is de situatie ontstaan dat, hoewel niet in formele zin (ontbreken van concrete beleidsbeslissingen), planvorming reeds heeft plaatsgevonden waarbij rekening is gehouden met het milieubelang, een van de hoofddoelstellingen van m.e.r. [47]. Daar komt bij dat het bewuste MER van een positief toetsingsadvies is voorzien door de Commissie m.e.r.. Eén en ander betekent dat het bestemmingsplan voor Poort weliswaar de vereiste milieu-onderbouwing moeten bevatten, maar dat niet 'alles opnieuw' hoeft te worden gedaan. Uiteraard is het wel van belang dat de milieu-informatie is afgestemd op de actuele planvorming.

Voorafgaand aan deze aanvullende rapportage heeft een juridische analyse van de ontstane situatie plaatsgevonden en heeft hierover overleg plaatsgevonden met de gemeente Almere en de Commissie voor de m.e.r. (zie Bijlage IV). De hierbij ontstane inzichten hebben geleid tot visie dat er drie oplossingsrichtingen zijn voor het vervolgtraject, te weten:

1. ontheffing m.e.r.-procedure;
2. 'verkorte' m.e.r.-procedure;
3. 'normale' m.e.r.-procedure.

Na intern beraad heeft de gemeente Almere op 21 augustus 2001 besloten om voor het bestemmingsplan voor Poort 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 (zie hoofdstuk 7) 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.

Basis voor dit aanvullend MER vormen dus de richtlijnen, zoals vastgesteld voor het MER 'Bouwlocatie Almere Poort' uit 1998. Deze richtlijnen zijn afgestemd op planvorming op structuurplanniveau voor de locatie Poort als geheel. Dit aanvullend MER richt zich op de planvorming anno 2002, waarbij op bestemmingsplanniveau de planvorming van een deel van de locatie Poort in beschouwing wordt genomen. Hierbij zijn twee zaken van belang. Ten eerste dient er op meerdere punten een *verdiepingsslag* op de richtlijnen uit 1998 plaats te vinden, een bestemmingsplan is immers meer gedetailleerd dan een structuurplan. Zo dient de voorgenomen planvorming op maat te worden beschreven, ofwel: redenerend vanuit het voorkeursalternatief uit het MER van 1998 wordt invulling gegeven aan de planelementen voor Almere Poort. Daarnaast is het van belang dat er een *actualisatie* plaatsvindt voor alle elementen van het MER naar de situatie van 2002. Dit geldt zeker ook voor het beleids- en toetsingskader voor deze planvorming, aangezien er sinds 1998 een aantal belangrijke wijzigingen in de wetgeving heeft plaatsgevonden (bijv. Besluit Luchtkwaliteit, Vogel- en habitatrichtlijnen etc. zie § 4.2).

2.3. Probleemstelling

Het ontbreken van een concrete beleidsbeslissing bij de vaststelling van het structuurplan voor Almere Poort in 1999, heeft geleid tot de situatie 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.

Voor het bedrijventerrein Hogekant dient eveneens de benodigde milieu-informatie te worden aangedragen, een en ander afgestemd op de aard en de omvang van dit specifieke onderdeel van de voorgenomen planvorming als geheel.

2.4. Doel

Doel van dit aanvullend MER en de milieunotitie is om voor de planvorming van Almere Poort respectievelijk Hogekant de benodigde informatie te geven, waardoor het milieubelang volwaardig in de besluitvorming kan worden meegenomen.

Basis voor deze rapportages vormen de richtlijnen voor de inhoud van het MER voor Almere Poort (1998), toegespitst op de actuele planvorming en de situatie in 2002.

3. HUIDIGE SITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELINGEN

3.1. Inleiding

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 2002³.

De onderstaande beschrijving is gericht op het gehele plangebied Almere Poort, inclusief Hoge kant. Daar waar de beschrijving van de huidige situatie en of de autonome ontwikkelingen van Hoge kant een specificatie behoeft, zal deze worden aangegeven.

De huidige situatie en autonome ontwikkelingen worden beschreven op de volgende thema's:

- verkeer en vervoer (§ 3.2);
- woon- en leefmilieu (§ 3.3);
- natuur (§ 3.4);
- landschap en cultuurhistorie (§ 3.5);
- bodem en water (§ 3.6).

3.2. Verkeer en vervoer

In deze paragraaf wordt een beeld geschetst van de huidige verkeers- en vervoerssituatie en de autonome ontwikkelingen in het studiegebied voor achtereenvolgens autoverkeer, langzaam verkeer en openbaar vervoer. Vervolgens wordt een beeld gegeven van de mobiliteit.

3.2.1. Autoverkeer

huidige situatie

De autosnelweg A6 (2 x 3 rijstroken en 100 km/uur) heeft een stroomfunctie en verbindt de A1 via de Hollandse Brug en de Flevopolders met het noorden van het land. De N702 of de Hoge Ring (2x2 rijstroken, 100 km/uur) en de Pampusweg (1x2 rijstroken, 80 km/uur) 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. De overige wegen in het gebied zijn 80 km/uur wegen met 2 rijstroken.

Bij het recreatiegebied in het zuidoosten van het plangebied Almere Poort (bestaande uit onder andere twee stranden, jachthaven en bos) is een aantal parkeerplaatsen gesitueerd:

- ongeveer 900 verharde parkeerplaatsen bij Muiderzand;
- ongeveer 500 verharde parkeerplaatsen op de IJmeerdijk;
- ongeveer 600 onverharde parkeerplaatsen tussen IJmeerdijk en het bos.

Ten zuiden van de aansluiting op de A6 bevinden zich ongeveer 500 parkeerplaatsen bij het Zilverstrand. De beschikbare parkeerplaatsen nabij de aansluiting op de A6 wordt door sommige automobilisten als carpoolplaats gebruikt. Tevens is er een officiële carpoolplaats (46 parkeerplaatsen) aanwezig bij de aansluiting van de Audioweg op de Hoge Ring.

De verkeersafwikkeling op de A6 nabij het knooppunt Muiderberg is problematisch te noemen vanwege de filevorming voor de aansluiting op de A1. Filevorming op de Hoge Ring en de Pampusweg komt af en toe voor bij ernstige filevorming op de A6.

³ In dit MER zal wanneer dat noodzakelijk is een kort overzicht worden gegeven van de uit het MER 'Bouwlocatie Almere-Poort' van belang zijnde informatie. Deze informatie zal worden weergegeven als een grijs tekstkader.

De piekbelasting van de aansluiting Muiderzand (voornamelijk functie voor de recreatieve voorzieningen) valt over het algemeen niet samen met de piekbelasting van de A6 (woon-werkverkeer). De huidige recreatievoorzieningen trekken logischerwijs met name gedurende de zomermaanden en op zon-, feest- en vakantiedagen het meeste verkeer aan.

autonome ontwikkeling

Zoals vermeld is met name de verkeersafwikkeling op de A6 problematisch. In de CRAAG-studie (Corridors regio's Amsterdam, Almere en 't Gooi) wordt onderzocht welke aanpassingen aan de A1, de A6 en de A9 nodig zijn teneinde de huidige congestieproblematiek op deze wegen zoveel mogelijk op te lossen [13]. In de CRAAG-studie wordt reeds rekening gehouden met de realisatie van Almere Poort en de daarbij behorende verkeersproductie.

In eerste instantie is in de CRAAG-studie onderzocht om hoeveel voertuigen het in 2010 zou gaan. Aangezien dit afhankelijk is van met name het aanbod van het openbaar vervoer in 2010 en het Rijksbeleid ten aanzien van flankerend beleid (rekeningrijden, carpoolen, transferia e.d.) zijn enkele scenario's geschetst. In tweede instantie is onderzocht op welke manieren de capaciteit van de verschillende scenario's uit te breiden is. *De diverse alternatieve manieren hebben te maken met zaken als wel of geen wisselstrook, wel of geen betaalde doelgroepstroken, wel of niet accepteren van congestie.* Op basis van de CRAAG-studie zijn voor de A6 op dit moment twee alternatieven in beeld:

- verbreding naar 2x5 rijstroken;
- verbreding naar 2x4 rijstroken.

Besluitvorming over mogelijke verbreding van de A6 en de A1 is overigens op de lange baan geschoven. In het najaar van 2002 worden de op dat moment meest kansrijke alternatieven ter informatie gelegd. Vooralsnog is het de bedoeling dat rond 2005 besluitvormingsprocedures weer in gang worden gezet. Eind 2001 is overigens wel besloten dat vooruitlopend op een mogelijk verbreding op de A1 en de A6 benuttingsmaatregelen worden gerealiseerd. Het is de bedoeling dat deze in 2005 operationeel zijn. De maatregelen betreffen:

- langs de A1 tussen de knooppunten Muiderberg en Diemen wordt een tweede spitsstrook gerealiseerd voor het verkeer van en naar het Gooi;
- gedurende de avondspits zal de vluchtstrook langs de A1 en de A6 tot aan Almere (ook over de Hollandsebrug) als spitsstrook dienen.

Daar de ontwikkeling van Almere Poort reeds in de CRAAG-studie is opgenomen, zijn de resultaten uit deze studie derhalve niet bruikbaar voor het weergeven van de autonome ontwikkeling; immers de autonome ontwikkeling impliceert het niet doorgaan van de ontwikkeling van Almere Poort. Maar ook zonder Almere Poort zal het aantal autobewegingen van en naar Almere in de toekomst sterk toenemen. Deze toename wordt voor het grootste deel veroorzaakt door de verdere groei van Almere buiten Almere Poort, maar voor een deel ook door de toegenomen capaciteit van het wegennet en het nog steeds stijgende autobegebruik. De onderstaande tabel geeft een overzicht van de verwachte verkeersintensiteiten in en nabij het plangebied in 2015, uitgaande van de autonome ontwikkeling. Het betreft etmaalintensiteiten, afkomstig uit het verkeersmodel voor Almere, die zijn vastgesteld ten behoeve van het MER Almere Poort uit 1998. Er zijn geen recentere autonome verkeersintensiteiten bekend, maar de verwachting is dat eventuele nieuwe verkeersprognoses voor 2015 niet noemenswaardig zullen afwijken.

Tabel 3.1 Verkeersintensiteiten 2015 (zonder Almere Poort)

	etmaalintensiteit 2015 (mvt/etmaal)
A6 tussen afslag Muiderberg en Muiderzand	117.000
A6 tussen afslag Muiderzand en Almere-Stad west	112.000
Hoge Ring (N702) tussen A6 en Audioweg	39.600
Hoge Ring (N702) tussen Audioweg en Hollandsedreef	35.200
Pampusweg tussen Muiderzandweg en Marinaweg	4.400
Pampusweg tussen Marinaweg en Oostvaardersdijk	4.000

3.2.2. Openbaar vervoer

huidige situatie

Het plangebied wordt op dit moment niet ontsloten door het openbaar vervoer. Het busvervoer richting Amsterdam en 't Gooi volgt de A6 waarbij het openbaar vervoer ook gebruik kan maken van de Oude Landweg bij de Hollandse Brug en de vluchtstroken van de snelweg. De bestaande Flevospoorlijn doorsnijdt het plangebied, maar heeft geen station in het plangebied.

autonome ontwikkeling

De navolgende autonome ontwikkelingen zijn voorzien in relatie tot het openbaar vervoer.

- in 2003 zal de aanleg van de *Gooiboog* gereed zijn, een relatief kort baangedeelte dat de reistijd tussen Almere en Hilversum/'t Gooi sterk zal doen afnemen. Treinverbindingen via de Gooiboog worden in 2004 in de dienstregeling opgenomen;
- de *Hanzelijn* betreft de doortrekking van de Flevolijn van Lelystad naar Zwolle. De realisatie zal naar verwachting in 2009 zijn afgerond. Waarschijnlijk zal Almere CS dan door intercitytreinen worden bediend, waardoor de verbinding met Amsterdam/Schiphol zal verbeteren. Ook de reistijd met het noorden neemt met de komst van de Hanzelijn af;
- *viersporigheid Flevolijn*: Als gevolg van hogere frequenties op de Flevolijn (tot 10 of 12 treinen per uur) en meer differentiatie in treinsoorten (sneltrain, intercity) kan de noodzaak ontstaan van gehele of gedeeltelijke viersporigheid van de Flevolijn binnen Almere. Deze noodzaak is onderzocht, besluitvorming hierover heeft echter nog niet plaatsgevonden;
- de *Zuiderzeelijn* zou na 2010 de openbaar vervoersverbinding met het noorden van het land kunnen verbeteren. Het betreft een nieuwe verbinding tussen Lelystad en Heerenveen. Opname in de nieuwe pannen van de rijksoverheid is op korte termijn echter niet waarschijnlijk, waardoor realisatie pas na 2010 aan de orde zal zijn;
- de *Pampus/IJmeerlijn* - een spoorverbinding tussen Almere en Amsterdam-IJburg - wordt zowel in het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan als de Nota infrastructuur [30] genoemd. Bij eventuele aanleg na 2010 zal de railverbinding het plangebied in de noord-oosthoek doorsnijden, maar geen functie voor het plangebied zelf gaan vervullen.

Door de diverse 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.

3.2.3. Langzaam verkeer

huidige situatie

De Oude Landweg kan als parallelweg van de A6 behalve door fietsers ook door openbaar vervoer en landbouwvoertuigen worden gebruikt. De IJmeerdijk, het Van Wagtendonkpad, het Guilmepad 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. De Pampusweg en de Hoge Ring zijn niet voor fietsers toegankelijk.

autonome ontwikkeling

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.

3.3. 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 hier aan de orde komen zijn verkeerslawaaï, externe veiligheid, luchtkwaliteit en overige milieuaspecten. Hieronder volgt voor elk aspect een korte toelichting op de huidige en toekomstige situatie.

3.3.1. Verkeerslawaaï

huidige situatie

Krachtens de Wet geluidhinder (Wgh) worden zones aangegeven aan weerszijden van een weg (Besluit zones langs wegen). Binnen de zones gelden normen voor de maximale geluidsbelasting aan de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen). De bestaande wegen in het plangebied van Almere Poort zijn gezoneerd. De zonebreedten aan weerszijden van de aanwezige wegen bedragen:

- A6 (2x3 rijstroken): 600 meter;
- Hoge Ring (N207, 2x2 rijstroken): 400 meter;
- overige wegen (2 rijstroken): 250 meter.

Nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen (in het kader van de voorgenomen ontwikkelingen) binnen deze geluidzones moeten worden getoetst aan de Wet Geluidhinder. Ook de Flevospoorlijn is gezoneerd, de zonebreedten aan weerszijden van het spoor bedraagt 200 meter. Nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen dienen hieraan te worden getoetst.

Er hebben zich geen ruimtelijk relevante veranderingen voorgedaan ten opzichte van de situatie ten tijde van het opstellen van het MER Bouwlocatie Almere Poort uit 1998, die van invloed zijn op de geluidhinder. Verder zijn nog twee aandachtspunten van belang. Het plangebied ligt geheel buiten de geluidzones en relevante geluidscontouren van zowel de luchthaven Schiphol als de luchthaven Lelystad. De Lepelaarsplassen en Oostvaardersplassen zijn op grond van de aanwijzing als Staatsnatuurfmonument in het Streekplan als stiltegebied opgenomen. Verder zijn er in de omgeving geen stiltegebieden meer aanwezig. Gezien de ligging van beide stiltegebieden heeft de ontwikkeling van Almere Poort geen effect op de milieubeschermingsgebieden.

autonome ontwikkelingen

De toekomstige verbreding van de A6 (CRAAG-studie, zie paragraaf verkeer en vervoer) heeft geen gevolgen voor breedte of de ligging van de wettelijke geluidzone van 600 meter [13]. De ligging van de 50 dB(A)-contour zal wel wijzigen in verband met de toename van het verkeer. De geluidscontouren zoals het MER 1998 deze voor de autonome situatie noemt (tabel 6.8 uit MER 1998), worden ook in dit MER als uitgangspunt gehanteerd. Voor de toekomstige situatie zijn wel op basis van nieuwe uitgangspunten aangepaste contouren berekend.

Verder vigeert er op dit moment een ander akoestisch spoorboekje dan ten tijde van het MER 1998 [4]. De vrijeveldcontouren uit dit nieuwe spoorboekje zijn in onderstaande tabel weergegeven. Het aanzienlijke verschil tussen de contouren uit 1998 en 2010/2015 kan worden verklaard uit de openstelling van de Hanzelijn, waarvan ook goederenvervoer gebruik zal gaan maken.

Tabel 3.2 Geluidscontouren spoorweglawaaï (vrije veldsituatie; in m)¹

Contouren	1998	2000	2010/2015
	5/20 ²	5/20 ²	5/20 ²
57 dB(A)	134/168	130/157	480/ 554
60 dB(A)	86/103	83/97	334/403
63 dB(A)	54/58	51/55	225/281
70 dB(A)	13/13	14/14	84/102

¹ bron: Akoestisch Spoorboekje ASWIN 2000

² ligging bij waarneemhoogte 5 respectievelijk 20 meter

De verdubbeling van de Flevospoorlijn bij Almere is momenteel nog in studie. Voor de berekende contouren levert het verschil tussen een verdeling van het spoorgebruik over twee dan wel vier sporen slechts marginale verschillen op. Overigens noemt het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 2002 (MIT) de verdubbeling niet. Ook een mogelijke IJmeerlijn, waarvoor een ruimtereservering in Poort zal plaatsvinden wordt niet door MIT 2002 genoemd. Het MIT heeft een planhorizon van 10 tot 15 jaar.

3.3.2. Lucht

huidige situatie

Als gevolg van het verkeer in het plangebied moet in de nabijheid van deze wegen rekening worden gehouden met verhoogde concentraties van verontreinigende stoffen (met name voor het maatgevende stikstofdioxide (NO₂). Aangezien de achtergrondconcentratie van stikstofdioxide in Almere vrij laag is (tussen de 14 en 20 µg/m³ als jaargemiddelde), veroorzaken de (hoge) verkeersintensiteiten in de huidige situatie geen overschrijdingen van de grenswaarden ter plaatse van de gevoelige bestemmingen in Almere Poort voor 2010.

Uit onderzoek(en) is gebleken dat een afstand van circa 100 meter van de A6 tot gevoelige bestemmingen moet worden aangehouden om overschrijding van de grenswaarden te voorkomen (zie Bijlage VII).

autonome ontwikkelingen

Naar verwachting zal de achtergrondconcentratie van stikstofdioxide 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 juli 2001 is het Besluit Luchtkwaliteit vastgesteld, met daarin nieuwe, sterk aangescherpte grenswaarde voor luchtkwaliteit [10]. In de actualisatie van het beleidskader (zie § 4.2) en Bijlage VII wordt dit verder uitgelegd. Dit betekent tevens dat de effectbeoordeling ten opzichte van de situatie in 1998 aangepast zal moeten worden.

Hogekant

Op de bedrijvenlocatie Hogekant is uitsluitend bedoeld voor bedrijvigheid. Gevoelige bestemmingen ten opzichte van het aspect luchtkwaliteit (woningen, scholen e.d.) worden hier niet gerealiseerd. Ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit zijn er geen belemmeringen voor de voorgenomen activiteit te verwachten.

3.3.3. Externe veiligheid

huidige situatie

In het plangebied lopen een aantal hoogspanningsleidingen waar bij bebouwing en inrichting van het gebied rekening mee gehouden moet worden. De bovengrondse hoogspanningsleiding van 380 kV heeft een zakelijke rechtstrook van 36 meter aan weerszijden van de leiding. Binnen deze zone gelden beperkingen voor bebouwing en inrichting.

Daarnaast was aan de noordzijde van de A6/Hoge Ring een nationale buisleidingenstrook geprojecteerd. De reservering voor deze strook is inmiddels vervallen (zie tekst in kader in § 6.3.4). Voor woonbebouwing en bedrijfsactiviteiten die gepaard gaan met opslag en/of verwerking van gevaarlijke stoffen moet in ieder geval de veiligheidsafstand aangehouden worden. Binnen het toetsingsgebied moet een afweging worden gemaakt worden. In Bijlage VIII zijn de zones weergegeven.

In verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg kunnen risico's in de omgeving ontstaan. In Almere zijn geen routing voor vervoer van gevaarlijke stoffen vastgesteld. Er moet evenwel aangenomen worden dat met name over de grote doorgaande wegen als de A6 en Hoge ring dergelijk transport plaats vindt. Voor de A6 en de Hoge Ring geldt dat de veiligheidscontouren (evenals de luchtkwaliteitscontouren) in elk geval ruim binnen de geluidscontouren liggen.

autonome ontwikkelingen

Ten aanzien van de verschillende in het gebied liggende leidingen is de situatie niet veranderd. In de effectbeoordeling zal hier niet verder op in worden gegaan.

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 onderzocht [onderwerp van studie geweest en zijn op basis van deze studies bestuurlijke afspraken gemaakt [17].

Afgesproken is dat de Flevo- en Hanzelijn wordt ingedeeld in de RVGS-categorie 2A, onder bepaling van de contour voor het plaatsgebonden risico op 30 meter vanuit het hart van de buitenste twee sporen. Concreet betekent dit voor het plaatsgebonden risico dat een zone van 30 meter in principe vrij zal blijven van bebouwing. Buiten de 30 meterzone geldt geen enkele bouwrestrictie. Om met dit laatste uitgangspunt binnen de norm voor oriënterende waarde voor groepsrisico te blijven, zal het vervoer van gevaarlijke stoffen zodanig beperkt te moeten worden dat in het meest kritische gebied langs de Flevolijn deze norm gerespecteerd wordt. Samengevat worden er dan ook geen restricties opgelegd aan de ruimtelijke omgeving, doch aan het te vervoeren pakket gevaarlijke stoffen.

In de effectbeoordeling zal met deze ontwikkelingen eveneens rekening moeten worden gehouden.

3.4. Natuur

huidige situatie

Het agrarisch gebied is anno 2002 voor een zeer groot deel met zand opgehoogd, waardoor de oorspronkelijk agrarische functie is komen te vervallen. Dit ophogen van het gebied heeft plaatsgevonden nadat het structuurplan uit 1999 is vastgesteld en de betreffende procedure was gevoerd (Art. 19). Het ophogen van het plangebied heeft tot gevolg gehad dat de betekenis van de agrarische gronden voor ganzen en zwanen tot nul is gereduceerd, omdat de aanwezigheid van deze soorten direct gekoppeld was aan het 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. Door de weidsheid van het gebied fungeert het gebied mogelijk als rustplaats voor diverse meeuwensoorten. In het plangebied zijn op twee locaties slibdepots gesitueerd, die een aantrekkende werking kunnen hebben op met name steltlopers, en in kleinere aantallen diverse eendensoorten. Met name in het voor- en najaar hebben dergelijke gebieden een functie voor deze vogels als foerageer- en rustgebied. Deze functie vervalt op het moment dat het water uit het depot is verdwenen. Ten oosten van het plangebied ligt een ecologische verbindingzone tussen de Lepelaarsplassen en het Kromslootpark. Zowel de droge als de natte tak zijn ten zuiden van de spoorlijn reeds ingericht, maar functioneren naar verwachting nog niet als verbindingzone. Dit komt door het ontbreken van het verdere tracé van de ecologische verbindingzone. Daarnaast vormen de A6 en de spoorbaan een barrière waar nog geen ontsnipperende maatregelen zijn genomen. Naar verwachting zal ook verstoring door geluid van wegverkeer vanaf de N702 en A6 een negatief effect op het functioneren hebben. De overige ecologisch waardevolle gebieden zijn nog steeds in en om het plangebied aanwezig.

Verder is het van belang op te merken dat er sinds 1998 een aantal wet- en regelgevingen ten aanzien van natuur zijn veranderd en geïmplementeerd. Zo is op 24 maart het IJmeer definitief aangewezen als speciale beschermingszone (SBZ) in het kader van de Vogelrichtlijn (zie ook § 4.3) [43]. Daarnaast is er nieuwe informatie omtrent de verspreiding van diersoorten die aangeeft dat er in het plangebied mogelijk een aantal soorten voorkomt die in het voorafgaande MER niet zijn beschreven. [26]. Het plangebied kan eveneens dienen als foerageergebied voor diverse soorten vleermuizen die vermeld staan in bijlage IV van de Habitatrichtlijn, zoals gewone en ruige dwergvleermuis, meervleermuis en water-vleermuis [6]. Onbekend is of, en in welke aantallen deze soorten hier voorkomen, maar zeker is wel dat de verblijfsruimten van deze dieren op grote afstand van het plangebied zijn gesitueerd. Bovendien kunnen in en langs de watergangen in het plangebied mogelijk bruine kikker, meerkikker, gewone pad, kleine watersalamander en ringslang aanwezig zijn, die allen als te beschermen soort genoemd staan in de Flora en Faunawet van april 2002 (zie § 4.3) [20].

Omdat tijdens het opstellen van dit MER geen inventarisatieresultaten omtrent de betreffende soorten voorhanden zijn wordt een omschrijving van het leefgebied van de mogelijk aanwezige soorten gegeven, zodat inzichtelijk wordt welke onderdelen van het plangebied in potentie kunnen behoren tot het leefgebied van deze soorten [5, 6 en 7].

beschrijving leefgebieden

Om te bepalen waar de verschillende soorten in het plangebied kunnen voorkomen wordt een korte beschrijving van de leefgebieden per soort gegeven. De verschillende leefgebieden per soort staan weer gegeven in onderstaande tabel.

Tabel 3.3 Leefgebieden amfibieën en ringslang

Soort	Voortplantingswater			Winterverblijf
	watervegetatie	stroming	oeverbegroeiing	
Rugstreeppad	geen	geen	weinig	zandige plaatsen
Gewone pad	matig	zwak tot geen	veel	beschutte plaatsen
Meerkikker	veel	zwak tot geen	matig tot veel	bodem water
Bruine kikker	veel	zwak tot geen	veel	beschutte plaatsen
Kleine watersalamander	veel	zwak tot geen	veel	beschutte plaatsen
Ringslang	veel	zwak tot geen	veel	beschutte plaatsen

Tabel 3.4 Leefgebieden vleermuizen

Soort	Zomerverblijven	Verplaatsings/foerageergebied
Watervleermuis	oude loofbomen (eik en beuk)	houtwallen, bomenrijen, water
Meervleermuis	spouwmuren en kerkzolders	vaarten, kanalen, meren, e.d.
Laatvlieger	gebouwen	open en halfopen landschap
Gewone dwergvleermuis	gebouwen	besloten en halfopen landschap
Ruige dwergvleermuis	afwezig in Nederland	bos, houtwallen, water

vaststelling aanwezige leefgebieden in het plangebied

Het plangebied bestaat hoofdzakelijk uit opgehoogde voormalige landbouwgronden en relatief jonge bossen. Centraal ligt de spoorlijn, een ononderbroken zandlichaam. Water is aanwezig in de vorm van enkele spoorsloten, vaarten, smalle watergangen in de bossen en de ecologische verbindingszone. Bebouwing ontbreekt nagenoeg geheel, uitgezonderd de drie recentelijk gerealiseerde flats bij het Muiderzand en de faciliterende gebouwen voor de haven.

De precieze verspreiding van de betrokken soorten in het plangebied is niet bekend. Om de mogelijke gevolgen van het voornemen op deze soorten alsnog te kunnen bepalen is onderzocht waar de verschillende soorten in theorie in het plangebied kunnen voorkomen (zie onderstaande tabel).

Tabel 3.5 Verspreiding amfibieën en ringslang in het plangebied

Soort	voortplantingswater	winterverblijf
Rugstreeppad	alle watergangen	spoorlichaam, opgehoogde gebied
Gewone pad	alle watergangen	Pampushout, Muiderzandbos en ecologische verbindingszone
Meerkikker	alle watergangen	bodem watergangen
Bruine kikker	alle watergangen	Pampushout, Muiderzandbos en ecologische verbindingszone
Kleine watersalamander	alle watergangen	Pampushout, Muiderzandbos en ecologische verbindingszone
Ringslang	alle watergangen	IJmeerdijk

De landbouwgronden tussen de voortplantingswateren en de wintergebieden behoren eveneens tot het leefgebied van de rugstreeppad, gewone pad, kleine watersalamander en bruine kikker. Over deze gronden kunnen de soorten migreren tussen winter- en zomerverblijfplaats zonder barrières op hun weg te vinden.

Tabel 3.6 Verspreiding vleermuizen in het plangebied

Soort	Zomerverblijven	Verplaatsings/foerageergebied
Watervleermuis	afwezig	ecologische verbindingszone, vaarten.
Meervleermuis	afwezig	brede vaarten, IJmeer
Laatvlieger	afwezig	ecologische verbindingszone, randen van Pampushout en Muiderzandbos
Gewone dwergvleermuis	afwezig	Pampushout, Muiderzandbos, spoor-dijk, ecologische verbindingszone
Ruige dwergvleermuis	niet van toepassing	Pampushout, Muiderzandbos, spoor-dijk, ecologische verbindingszone

Zomerverblijven van de genoemde vleermuissoorten ontbreken in geheel zuidelijk Flevoland (Atlas van de Nederlandse Vleermuizen, 1997). De laatvlieger foerageert weliswaar in open terreinen, maar is daarbij afhankelijk van de aanwezigheid van prooidieren, die weer gebonden zijn aan kleine bossages, tuinen, houtwallen en andere groene elementen. Dergelijke elementen ontbreken geheel in het opgehoogde gebied, zodat ook de laatvlieger hier zal ontbreken.

Hogekant

Het plangebied Hogekant is gesitueerd aan de oostzijde van Poort, omgeven door de droge en de natte tak van de in ontwikkeling zijnde ecologische verbindingszone tussen de Lepelaarsplassen en het Kromslootpark. Het plangebied bestaat momenteel uit een opgehoogde, enigszins verruigde vlakte met een vegetatie die kenmerkend is voor verstoorde situaties. Plantensoorten die hier voorkomen betreffen kweek, rietgras, riet, akkerdistel, klein hoefblad en brandnetel. Plaatselijk is de situatie drassig te noemen.

De afstand tot het IJmeer bedraagt meer dan 2 km, zodat wordt aangenomen dat het effect van het voornemen op de ecologische waarden waarop het IJmeer is aangewezen als speciale beschermingszone nihil is.

Voor het voorkomen van vleermuizen, amfibieën en reptielen wordt verwezen naar bovenstaande beschrijving. Over de actuele broedvogelstand zijn geen gegevens voorhanden. Tijdens een veldbezoek (maart 2002) zijn in het plangebied enkele algemene overwinterende en/of doortrekkende vogelsoorten ter plaatse aangetroffen, die allen karakteristiek zijn voor verruigde, open terreinen, zoals graspieper, veldleeuwerik en spreeuw. Twee opvallende vogelsoorten die hier waargenomen zijn betreffen bokje en ijsvors, beide vrij schaarse doortrekkers en wintergasten. Alle waargenomen vogelsoorten zijn hier aangetroffen als gevolg van het bouwrijp maken van voormalig agrarische grond, waardoor de verruigde situatie is ontstaan.

autonome ontwikkelingen

Wat betreft de autonome ontwikkelingen hebben zich geen veranderingen voorgedaan ten opzichte van de situatie ten tijde van het opstellen van het MER Bouwlocatie Almere Poort uit 1998, uitgezonderd het ophogen van een groot deel van het agrarisch gebied en het plaatsen van woontorens bij de haven. Ten aanzien van de bestaande bossen (relatief jonge bossen) wordt aangenomen dat met het ouder worden van de bossen de natuurwaarden toe zal nemen. De mate van de ecologische kwaliteit van deze bossen hangt sterk samen met de recreatiedruk.

3.5. Landschap en cultuurhistorie

huidige situatie

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 verrezen 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.

autonome ontwikkelingen

Wat betreft de autonome ontwikkelingen hebben zich geen veranderingen voorgedaan ten opzichte van de situatie ten tijde van het opstellen van het MER Bouwlocatie Almere Poort uit 1998, uitgezonderd het ophogen van een groot deel van het agrarisch gebied en het plaatsen van woontorens bij de haven.

3.6. Bodem en water

3.6.1. Bodem

De huidige situatie en autonome ontwikkelingen van de bodem in het plangebied worden in beeld gebracht aan de hand van de volgende punten:

- maaiveldhoogten: de maaiveldhoogten zijn samen met de wijze van bouwrijp maken bepalend voor de toekomstige waterpeilen in Poort;
- bodemopbouw: de afwisseling van verschillende bodemlagen bepaalt de draagkracht en zettingsgevoeligheid van de bodem, bovendien is de doorlatendheid van de bodem afhankelijk van de laagte;
- bodemverontreinigingen: eventuele verontreinigingen kunnen beperkingen opleggen aan de voorgenomen activiteiten in het gebied.

huidige situatie

Tussen 1998 en 2002 is er over het hele gebied van Almere Poort een laag zand van ongeveer 1 m dikte 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 [45, 42]. Het zand voldeed aan de eisen voor klasse 0 en kon dus zonder bezwaar opgespoten worden.

Onder deze recent aangebrachte zandlaag ligt de oorspronkelijke bodem. De bovenste laag hiervan bestaat uit humeuze klei met schelpen en plantenresten. Plaatselijk worden ook veenlagen aangetroffen. De klei- en veenlagen en de ondiepe zandlagen zijn allen tijdens het Holoceen afgezet en behoren tot de Westland Formatie. De dikte van het Holocene pakket is dun (2 tot 4 m) aan de westkant van het plangebied en wordt dikker naar het oosten (6 à 7 m).

Onder de holocene deklaag ligt op een diepte van NAP –9 m de bovenkant van een zandpakket dat bestaat uit lagen zeer fijn tot zeer grof zand. In de vijf beschikbare boringen tot 50 m beneden maaiveld (in het plangebied Almere Poort) zijn geen aaneengesloten klei- of leemlagen aangetroffen. Plaatselijk zijn wel lagen grind, leem of klei gevonden. Uit interpretatie van de boorbeschrijvingen is door de RGD (Rijks Geologische Dienst) afgeleid dat het zandpakket bestaat uit gestuwde fluviale afzettingen [23]. Het gestuwde pakket bestaat uit afzettingen van de Formaties van Urk, Sterksel en Enschede. Vanuit geohydrologisch standpunt is dit zandige pakket het eerste watervoerend pakket van het grondwatersysteem.

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.

De maaiveldhoogten in het gebied voor het bouwrijp maken varieerden van NAP –2,5 meter in het westen tot NAP –4,0 meter in het oosten [44]. Direct na ophoging lag het maaiveld ongeveer 1 m hoger. Over de huidige en de toekomstige ligging van het maaiveld is nog geen duidelijkheid (zie autonome ontwikkelingen).

De kwaliteit van de waterbodem in het nabij gelegen van het IJmeer is matig tot goed. In dit gebied zijn geen sterk verontreinigde waterbodems zijn aangetroffen maar alleen licht tot matig verontreinigde waterbodems (klasse 1 of 2).

autonome ontwikkelingen

In het recent opgestelde Structuurplan Almere Poort wordt vermeld dat er nog geen goede prognoses zijn van de toekomstige maaiveldhoogte. Wel is gebleken dat de huidige maaiveldhoogte in het plangebied structureel lager ligt dan in het stedenbouwkundige structuurplan was aangenomen. In het waterstructuurplan wordt verwacht dat bij een drooglegging van 1,50 m de eindzetting 0,55 tot 0,65 m zal bedragen [46]. Dit betekent dat het aanbrengen van een zandlaag van 1 m dik slechts tot een ophoging van het maaiveld van 0,35 tot 0,45 m zal leiden. Dit is beduidend minder dan aanvankelijk gedacht is. Uitgaande van deze prognose varieert de toekomstige maaiveldhoogte dan van NAP -2,10 tot -3,50 m.

3.6.2. Water

Eventuele wijzigingen in de waterhuishouding kunnen grote gevolgen hebben in het plangebied, daarom worden de huidige situatie en autonome ontwikkelingen van water beschreven. Bij dit thema wordt ingegaan op:

- grondwater: hierbij gaat het om de geohydrologische situatie, of wel grondwaterstanden en -stromingen in het gebied, ook wordt gekeken naar de grondwaterkwaliteit;
- oppervlaktewater: de oppervlaktewaterkwaliteit moet van een bepaald niveau zijn om stedelijke functies in een gebied te kunnen realiseren;
- inrichting van het watersysteem: de inrichting van het watersysteem bepaald in belangrijke mate de inrichting van het plangebied.

huidige situatie

geohydrologie

De geohydrologie beschrijft de grondwaterstroming en de grondwaterstanden in het gebied. Voor dit onderzoek is zowel de kwel vanaf grotere diepte naar het oppervlaktewater van belang als de ondiepe grondwaterstroming van neerslag op onverharde terreinen naar de drainagebuizen en de watergangen. In de *geohydrologische schematisering* wordt onderscheid gemaakt tussen goed en slecht doorlatende lagen. De horizontale grondwaterstroming vindt grotendeels door de goed doorlatende lagen plaats. De verticale grondwaterstroming is een goed doorlatende lagen meestal relatief gering.

In de slecht doorlatende lagen is de stroomsnelheid van het grondwater duidelijk lager. Op regionale schaal is met name verticale grondwaterstroming door slecht doorlatende lagen van belang. Deze stroming kan optreden tussen verschillende boven elkaar gelegen goed doorlatende watervoerende pakketten of tussen het bovenste watervoerend pakket en het oppervlaktewater. De horizontale stroming in slecht doorlatende lagen is alleen van invloed op het grondwaterstromingspatroon op zeer lokale schaal.

De klei- en veenlagen in het bovenste deel van de bodem vormen de slechtdoorlatende deklaag. Overigens kan het bovenste deel van het klei/veenpakket matig tot goed doorlatend zijn door scheurvorming tijdens het rijpingsproces van de bodem.

De weerstand van deze laag tegen verticale grondwaterstroming bedraagt ca. 1.000 in het zuidwestelijke deel tot ca. 4.000 dagen in het noordelijke deel van het studiegebied [27]. In andere rapporten wordt de weerstand van de deklaag op enkele honderden dagen ingeschat [24].

De zandlagen tussen de Holocene deklaag en de kleilagen van de Formatie van Drenthe vormen het gecombineerde eerste en tweede watervoerend pakket. Het doorlaatvermogen van het gecombineerde eerste en tweede watervoerend pakket wordt geschat op 1.000 tot 3.000 m²/dag [27]. De kleilagen van de Formatie van Drenthe vormen een slecht doorlatende scheidende laag met een weerstand van ca. 1.000 dagen.

Het zandpakket onder de kleilagen van de Formatie van Drenthe vormt het derde watervoerend pakket. Het doorlaatvermogen van dit pakket wordt geschat op 8.000 m²/dag. Waar de kleilagen van de Formatie van Drenthe ontbreken is sprake van een gecombineerd eerste, tweede en derde watervoerend pakket.

De geohydrologische basis wordt gevormd door de slecht doorlatende afzettingen van de Formatie van Oosterhout.

Tabel 3.7 De geohydrologische schematisatie

geohydrologische schematisatie	geologische formatie	dikte (m)	doorlaatvermogen (kD in m ² /dag)	weerstand (c in dagen)
Deklaag	Westland	1 tot 7	-	1000 tot 4000
Gecombineerd eerste en tweede watervoerend pakket	Urk, Sterksel en Enschede	ca. 90	1000 tot 3000	-
Scheidende laag	Drenthe	±10	-	±1000
derde watervoerend pakket	Harderwijk, Tegelen en Maassluis	±250	±8000	-
Geohydrologische basis	Oosterhout	-	-	-

De gemiddelde grondwaterstand is ongeveer NAP -4,2 meter. De stijghoogten van het grondwater zijn relatief hoog bij de dijken aan de west- en zuidrand van het plangebied (rond NAP -2 meter) en lager naar het oosten (rond NAP -5 m). De grondwaterstroming loopt in oostelijke richting (vanuit het Gooimeer naar Zuidelijk Flevoland) en in noordelijke richting (van het IJmeer naar Zuidelijk Flevoland).

Het hele plangebied wordt gekenmerkt door aanzienlijke kwel. De kwel in Poort is een gevolg van het de hogere waterstand in de omliggende meren (Gooimeer, IJmeer) en de stijghoogte in het watervoerende pakket ten opzichte van de waterstanden in het gebied. De intensiteit van de kwel wordt bepaald door het verschil tussen de waterstand en de stijghoogte enerzijds en anderzijds de weerstand van de deklaag tegen verticale grondwaterstroming. Het verschil tussen grondwaterstand en stijghoogte is het grootst langs de randen van de polder. Dit blijkt ook uit metingen van de stijghoogten van het grondwater. De weerstand van de deklaag is afhankelijk van de dikte van de deklaag en de samenstelling van de deklaag. Met name een eventueel aanwezige laag samengedrukt veen (basisveen) aan de onderzijde van de deklaag kan een aanzienlijke weerstand hebben. De weerstand van de deklaag is het laagst bij het Muiderzand en neemt in noordelijke en oostelijke richting toe. Door de variatie in stijghoogten en weerstand van de deklaag, is de kwelintensiteit in Poort niet overal gelijk. Daarnaast verschilt de kwaliteit van het kwelwater van plaats tot plaats. Daarom is een indeling van Poort in verschillende zones gemaakt, afhankelijk van de intensiteit en de kwaliteit van de kwel. De drie zones zijn:

- dijkskwel zone
- nutriëntrijke kwel zone
- neerslag+kwel zone

Voor een uitgebreide beschrijving van deze zones zie het MER van 1998.

waterhuishouding

Het watersysteem in Almere Poort heeft twee belangrijke elementen. Ten eerste de hoofdafwatering die het water vanuit het gebied in noordwestelijke richting afvoert. Ten tweede de ecologische verbindingsszone met waterpartijen (de zgn. ecozone) die langs de A6 en de noordelijke randweg (S101) loopt. Bij de aanleg van Almere Poort zullen de ecozone en de afwateringsinrichting gehandhaafd blijven. De rest van de bestaande zal aangepast worden.

Het gebied Almere Poort watert via sloten af naar de Galjoottocht. Via de Galjoottocht stroomt het water in noordoostelijke richting naar de Noorderplassen. In zowel de Galjoottocht als de Noorderplassen wordt een peil van NAP -5,2 m gehandhaafd. De Noorderplassen staan in verbinding met de Hoge Vaart, één van de hoofdwatgangen van Flevoland. Het water wordt door het gemaal De Blocq van Kuffeler uitgeslagen op het Markermeer.

Het relatief hooggelegen gebied Muiderzand watert af via de Muiderzandbeek. Het water in deze beek stroomt zichtbaar. De watergangen in het Muiderzand gebied hebben een hogere waterstand dan het polderpeil. Bij een veldbezoek is het verval in de Muiderzandbeek geschat op 0,5 tot 1,0 m. Dit betekent dat de waterstand nabij de IJmeerdijk circa NAP -4,5 m is. De afvoer van de Muiderzandbeek werd bij het veldbezoek geschat op enkele honderden m³/uur. In de poelen van de ecozone is het oppervlaktewaterpeil circa NAP -4,2 m.

Een klein deel studiegebied dat ten zuiden van de autosnelweg A6 ligt, watert in westelijke richting af naar het Kromslootpark.

grondwaterkwaliteit

Het grondwater in het plangebied is brak. Dat betekent dat het chloridegehalte tussen 150 en 1.000 mg/l ligt. Bij de Pampushout is het grondwater zout met chlorideconcentraties van 3.000 tot 4.000 mg/l. Bovendien bevat het ondiepe grondwater in het eerste watervoerend pakket hoge concentraties ammonium en ijzer. Het terrein Almere Poort ligt niet in een grondwaterbeschermingsgebied.

oppervlaktewaterkwaliteit

De fysische kwaliteit van het oppervlaktewater in het plangebied is over het algemeen redelijk. Het zuurstofgehalte is laag en de hoge concentratie aan zwevende ijzerverbindingen, afkomstig van de ijzerrijke kwel, zorgt voor een laag doorzicht. De chemische kwaliteit van het oppervlaktewater is matig. Met name het chloridegehalte (brakke kwel) en de concentratie aan nutriënten (landbouw en kwel) zijn hoog. Veel van het oppervlaktewater in Flevoland is verontreinigd met zware metalen (cadmium, kwik en koper) en chemische bestrijdingsmiddelen [32]. Of dit ook voor het plangebied geldt, is niet duidelijk. De oppervlaktewaterkwaliteit wordt dus voornamelijk bepaald door de kwaliteit van het grondwater (kwel) en het vroegere grondgebruik (landbouw), waartoe beide factoren in ongeveer gelijke mate bijdragen.

functies

Gezien de matige kwaliteit van het grondwater in het gebied Almere Poort, zijn maatregelen noodzakelijk om een oppervlaktewaterkwaliteit te realiseren die aanvaardbaar is voor stedelijke functies.

autonome ontwikkelingen

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. Daarnaast zijn er ook in het holocene grondpakket nutriënten vastgelegd, die afhankelijk van de situatie met het kwellende water in het oppervlaktewater kunnen komen.

Op langere termijn speelt in de polder het verzoetingsproces van grond- en oppervlaktewater. Door dit verzoetingsproces is de kwaliteit van het kwelwater op zeer lange termijn afhankelijk van de kwaliteit van het oppervlaktewater in de omliggende meren (IJmeer en Gooimeer) Deze verzoeting is reeds waarneembaar aan de west – zuidwestkant van het gebied.

Als gevolg van de verwachte klimaatveranderingen (nattere winters, drogere zomers en intensere buien) neemt de kans op wateroverlast in de natte perioden en watertekorten in de droogteperioden toe. Op dit moment is niet aan te geven in welke mate het neerslagpatroon zal wijzigen.

4. PROCEDURES EN BESLUITEN

4.1. Inleiding

Dit hoofdstuk gaat in op het beleidskader, genomen en te nemen relevante besluiten en de te doorlopen procedures in het kader van het realiseren van Almere Poort.

4.2. Actualisatie beleidskader en wet- en regelgeving 1998- 2002

In het MER van 1998 is het beleidskader beschreven. Dit beleidskader wordt in deze paragraaf geactualiseerd door middel van de beschrijvingen van de relevante beleidsontwikkelingen die zich hebben voorgedaan sinds het MER Almere Poort uit 1998.

Nationaal Verkeer- en VervoersPlan (NVVP, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2000)⁴

De doelstelling van het NVVP is dat Nederland aan iedereen een doelmatig, veilig en duurzaam functionerend verkeers- en vervoerssysteem biedt, waarbij de kwaliteit voor de individuele gebruiker in een goede verhouding staat tot de kwaliteit voor de samenleving als geheel. Er wordt gestreefd naar vermindering van de nadelige effecten van de mobiliteitsgroei. Er zijn geen doelstellingen meer voor vervoerswijzekeuze zoals in het tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. Ook wordt de groei van het gemotoriseerd verkeer niet aan een maximum gebonden. Op het gebied van verkeersveiligheid is voor 2010 een reductie van het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden met 25% ten opzichte van het huidige niveau als doelstelling opgenomen. De veiligheid op spoor en water moet op het huidige hoge niveau blijven. Dit geldt ook voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

visie op mobiliteit en transport

Niet alleen de overheid is verantwoordelijk voor verkeer en vervoer, maar ook de gebruikers zelf (burgers en bedrijven) bepalen met hun individuele keuzes samen het uiteindelijke resultaat. Samenwerking tussen overheden en bedrijfsleven is nodig bij tal van zaken zoals vermindering van woonwerkverkeer per auto door vervoermanagement, locatie- en parkeerbeleid en stedelijke distributie. Uitgangspunt van het NVVP is respect voor keuzes van burgers en bedrijven. De overheid zal zich dan ook meer moeten laten leiden door de wensen van burgers bij besluitvorming over publieke zaken. Hierbij is het van belang wat de gebruikers over hebben voor een voorziening als zij daar rechtstreeks voor zouden moeten betalen. Op deze manier moeten gebruikers betalen voor hun keuze zonder kosten af te wentelen op de samenleving. Eén van de voorbeelden hiervan is het invoeren van een kilometertarief, waardoor er een direct verband ontstaat tussen gebruiken en betalen.

bereikbaarheid

Gestreefd wordt naar behoud en verbetering van de bereikbaarheid. De verbindingen over weg, spoor, water, en via buisleidingen en telecommunicatie moeten zich kunnen meten met het buitenland en positief worden gewaardeerd door burgers, bedrijven en potentiële investeerders. De bereikbaarheid wordt beter door minder oponthoud en een betrouwbare reistijd. Om de infrastructuur beter te benutten worden maatregelen als toeritdosing, incidentmanagement en informatievoorziening tijdens de rit toegepast. Op termijn bieden ook compact rijden, flexibele rijstrookindeling en automatische voertuiggeleiding perspectief.

raakpunten met ruimtelijke ordening

Het beleid zet in op een efficiënt gebruik van de infrastructuur in combinatie met stedelijke ontwikkelingen. Knooppunten spelen hierin een centrale rol als zijnde plekken waar meerdere stedelijke functies of activiteiten zijn georganiseerd en die in meerdere richtingen voor auto en openbaar vervoer ontsloten zijn. (bijvoorbeeld stationsomgevingen, binnensteden, nieuwe stedelijke centra en stadsdeelcentra).

⁴ In dit MER wordt uitgegaan van het beleid zoals dit in het NVVP is vastgesteld. Dit plan is uiteindelijk niet door de 2^e kamer vastgesteld. Het is op dit moment nog onduidelijk welk beleid er in de toekomst voorgesteld gaat worden en welke gevolgen dat heeft voor de in het MER opgenomen verkeersprognoses.

mobiliteitsmanagement

Dit is een pakket van maatregelen om optimaal gebruik te maken van bestaande infrastructuur en om vooral de bereikbaarheid per openbaar vervoer en fiets te verbeteren. Mobiliteitsmanagement wordt met name ingezet door lokale en regionale overheden en omvat de volgende instrumenten:

- Locatiebeleid: situering van woonwijken en locaties voor bedrijven worden meer geïntegreerd met het verkeers- en vervoersbeleid en met aandacht voor de bereikbaarheid per OV en fiets.
- Parkeerbeleid: er komt meer regionale afstemming en samenwerking in het parkeerbeleid.
- Vervoermanagement: het vervoermanagement bij bedrijven krijgt een nieuwe impuls in regionale programma's, waarvan bevordering van het gebruik van fiets, OV en carpoolen deel uit maken. ICT-ontwikkelingen bieden kansen voor de toepassing van flextijden en teletoeepassingen.
- Fietsbeleid: De kwaliteit van de fietsvoorzieningen wordt verbeterd, met name de stallingen en de doorgaande routes. Dit bevordert het fietsgebruik als milieuvriendelijk alternatief op korte ritten.
- Transportpreventie en transportefficiëntie: het rijk stimuleert efficiëntie binnen de logistieke keten van het goederenvervoer.
- Stedelijke distributie: De distributie van goederen wordt verbeterd op basis van de ervaringen van het platform stedelijke distributie.

Modernisering Instrumentarium Geluidbeleid (MIG)

De rijksoverheid is druk doende de kwaliteit van bestaande wetgeving verbeteren. In dit kader is het project Marktwerving, Deregulering en Wetgevingskwaliteit (afgekort MDW) opgezet. Daarin is ook de Wet geluidhinder tegen het licht gehouden en is een project gestart om het geluidsbeleid te moderniseren. Dit project wordt MIG genoemd, waarbij deze afkorting staat voor Modernisering Instrumentarium Geluidsbeleid [29]. De achtergrond van dit project is de volgende. De huidige regelingen over geluid zijn vooral te vinden in de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer. In vrijwel alle regelingen komt de normstelling op centraal niveau tot stand; deze is te vinden in de wet of de uitvoeringsregelingen die op deze wet zijn gebaseerd. Het rijk is nu tot het inzicht gekomen dat geluidshinder lokaal van aard is en dat daarom de lokale overheid primair verantwoordelijk moet zijn voor het geluidsbeleid. In het nieuwe systeem wordt aan de gemeenten een grote beleidsvrijheid geboden, die zij kunnen gebruiken om een geluidsbeleid te ontwikkelen dat geheel is toegespitst op de plaatselijke omstandigheden. Met andere woorden: de bevoegdheid om geluidsnormen te stellen verschuift van het rijk naar de gemeenten. Om dit alles mogelijk te maken, zal de Wet geluidhinder gedeeltelijk worden ingetrokken. Volgens de planning van het ministerie van VROM zal in de loop van 2005 gebeuren.

In het nieuwe systeem fungeert het gemeentelijke geluidsbeleid voor het gemeentebestuur als toetsingskader voor het verlenen van milieuvergunningen, het vaststellen van ruimtelijke plannen en maken van plannen met akoestische gevolgen, zoals verkeersplannen. Voor burgers en bedrijven is het geluidsbeleid een beleidsdocument waarin de verschillende belangen zijn afgewogen, waarin zichtbaar is welke geluidskwaliteit in welk gebied wordt nagestreefd en waarmee de rechtszekerheid is gediend. Een eenmaal vastgesteld geluidsbeleid heeft dus geen vrijblijvend karakter.

Geluidsnota Almere Poort

In deze geluidsnota staat het beleid van de gemeente Almere ten aanzien van geluid en geluidshinder in Almere Poort [22]. De nota loopt vooruit op de door het Rijk ingezette modernisering van het geluidsbeleid (zie beleidskader MIG). De geluidsnota is opgesteld in december 2001, in maart 2002 door het college vastgesteld en wordt naar verwachting in juni 2002 door de raad vastgesteld. Vooruitlopend op ongewijzigde vaststelling is deze nota als (vigerend) beleidskader opgenomen. In de nota is een geluidsbeleid opgesteld waarbij gezocht is naar een akoestische kwaliteit die past bij de verschillende functies van de verschillende delen van het gebied.

Besluit Luchtkwaliteit

Op 19 juli 2001 is het Besluit Luchtkwaliteit in werking getreden (Staatsblad, 2001, 269) [10]. Het Besluit bevat regels ter implementatie van Richtlijn 199/30 EG van de Raad van de Europese Unie van 22 april 1999, betreffende grenswaarden voor luchtkwaliteit. Dit besluit vervangt in één keer de vier bestaande regelingen voor luchtkwaliteit (voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, wevende deeltjes en lood). De betreffende grenswaarden moeten worden bereikt in 2010. In de periode tot 2010

wordt de norm gefaseerd aangescherpt. Stikstofdioxide blijft de maatgevende stof. In Bijlage VII is over dit aspect meer informatie terug te vinden.

Vogel- en Habitatrichtlijn (92/43/EEG)

De Europese Unie heeft in 1992 de Habitatrichtlijn uitgevaardigd [26]. Deze richtlijn beoogt de biologische diversiteit op het grondgebied van de Europese Unie te waarborgen, door het instandhouden van de natuurlijke en half-natuurlijke leefgebieden en wilde flora en fauna. Het uiteindelijke doel is een samenhangend netwerk van leefgebieden en soorten van belang vanuit het perspectief van de Europese Unie als geheel (communautair belang). De Habitat- en Vogelrichtlijn zijn Europese richtlijnen ten behoeve van het behoud en versterking van natuurwaarden binnen Europa. Beide richtlijnen hebben een wettelijke status en zijn voor de lidstaten van de Europese Unie bindend.

De Vogelrichtlijn is gericht op een strikte bescherming van daartoe aangewezen gebieden, de zogeheten Speciale Beschermingszones (SBZ) of Vogelrichtlijngebieden [43]. De Vogelrichtlijngebieden zijn toegewezen op grond van het voorkomen van een bepaalde vogelsoort(en) uit de Vogelrichtlijn: de kwalificerende soorten. Activiteiten in en rondom deze zones mogen niet leiden tot significante negatieve effecten op de kwalificerende soort(en). Dit houdt in dat het voortbestaan van de populatie(s) niet in het geding mag komen ("duurzame instandhouding"). De Vogelrichtlijngebieden op Nederlands grondgebied liggen sinds maart 2000 vast.

Ook in het kader van de Habitatrichtlijn moeten SBZ's worden aangewezen, de Habitatrichtlijngebieden. Dit gebeurt op basis van het voorkomen van bepaalde habitats (kwalificerende habitats) en/of soorten anders dan vogels (kwalificerende soorten). Voor de bescherming van Habitatrichtlijngebieden geldt eveneens dat de duurzame instandhouding van de kwalificerende habitats en soorten gewaarborgd moet zijn. Nederland heeft al wel gebieden aangemeld bij de Europese Unie voor aanwijzing als Habitatrichtlijngebied, de officiële aanwijzing heeft echter nog niet plaatsgevonden. Voor als nog ziet het er naar uit dat binnen de provincie Flevoland geen habitatrichtlijngebieden worden aangewezen. Er dient met aangemelde, maar nog niet aangewezen Habitatrichtlijngebieden te worden omgegaan als ware wel aangewezen. De Habitatrichtlijn kent ook nog een soortgerichte bescherming buiten de SBZ's: soorten uit bijlage IV van de Habitatrichtlijn, de "soorten van communautair belang die strikt beschermd moeten worden", mogen geen negatieve effecten van activiteiten ondervinden.

De Habitat- en Vogelrichtlijn zullen worden geïmplementeerd via de vernieuwde Natuurbeschermingswet (voor wat betreft de SBZ's) en de Flora- en Faunawet (voor wat betreft de soortbescherming) [20].

Flora- en Faunawet

De Vogelwet, de Natuurbeschermingswet (gedeeltelijk) en de Jachtwet zijn per 1 april 2002 geïntegreerd in de nieuwe Flora- en faunawet, waar het gaat om de soortenbescherming. De Natuurbeschermingswet (1998, Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden, 403) beschermt een groot aantal diersoorten terwijl de Vogelwet (1936) vrijwel alle in het wild levende vogels in Nederland en Europa beschermt. De lijst met door de Flora- en faunawet te beschermen diersoorten is aanzienlijk uitgebreid (publicatie Staatscourant 13 november 2001); naast de vrijwel overal aanwezige kikkers, padden en vleermuizen zijn nu ook bijvoorbeeld mollen, konijnen, hazen en veldmuizen beschermd.

In het algemeen kan gesteld worden dat vrijwel elke ruimtelijke ingreep het leefgebied van een beschermde soort raakt zodat formeel voor elke ingreep een ontheffing vereist is. Voor aantasting van (het leefgebied van) deze diersoorten is ontheffing van deze wet vereist, te verlenen door het ministerie van LNV.

Boswet

De bossen van Almere vallen in principe onder de Boswet. Dit houdt in dat er een vergunning tot velling van de houtopstanden moet worden verkregen en dat er sprake is van een verplichting tot het herplanten van geruimde bomen. Waar bos wordt geveld om stadsuitbreiding mogelijk te maken is het uiteraard niet mogelijk ter plaatse her in te planten. Dit kan wel elders gebeuren, op gronden waar voorheen geen houtopstanden stonden. In dat geval is er sprake van compensatie. In de regeringsbeslissing SGR (1995) is aangegeven dat onder andere bossen en landschappelijke beplantingen vallend

onder de Boswet compensatie-plichtig zijn. Er kan onderscheid gemaakt worden tussen kwantitatieve en kwalitatieve compensatie. Kwantitatieve compensatie houdt in dat er fysiek wordt gecompenseerd (boom voor boom, ha voor ha). Bij fysieke compensatie van bijvoorbeeld een oud bos treedt er kwaliteitsverlies op; hoe ouder een bos, des te moeilijker is het te compenseren door jonge aanplant (ontwikkelingsduur). Kwalitatieve compensatie wil voorzien in dit kwaliteitsverlies, bijvoorbeeld door fysieke overcompensatie. In Almere Poort zal maximaal 52 ha bos moeten worden gecompenseerd.

Water en waterbeheer

Water en waterbeheer staan sinds een paar jaar hoog op de nationale en internationale politiek agenda. Op Europees niveau wordt hard gewerkt aan de implementatie van de 'Europese Kaderrichtlijn Water' en op nationaal niveau is het 'Waterbeleid voor de 21^e eeuw' een belangrijk nieuw beleidsdocument. Bovendien is sinds 14 februari 2001 in Nederland de Watertoets verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten. De belangrijkste elementen van het nieuwe beleid wordt hieronder kort toegelicht.

Drietrapsstrategie voor waterbeheer

In het Advies van de Commissie Waterbeheer 21^{ste} eeuw wordt een zogenaamde drietrapsstrategie (vasthouden, bergen, afvoeren) voor het waterbeheer geïntroduceerd. Deze drietrapsstrategie heeft tot doel wateroverlast en droogte te voorkomen en is verplicht voor alle overheden. De eerste trap is het zoveel mogelijk vasthouden van overtollig water in de bodem en het oppervlaktewater. Dit vasthouden is vooral bedoeld om piekafvoeren bij hevige neerslag te verminderen en zo wateroverlast te voorkomen. In stedelijk gebied is het afkoppelen van verharde oppervlakken zoals daken en wegen de aangewezen methode om water vast te houden. Mogelijke voorzieningen zijn wadi's⁵ en infiltratieriolen. Infiltratieriolen hebben het voordeel dat ze onder de grond zitten en dus weinig ruimte in beslag nemen.

De tweede trap uit de eerder genoemde drietrapsstrategie is het bergen van water. Bij grote hoeveelheden neerslag is het niet mogelijk om al het overtollige water vast te houden. Dan bestaat er de mogelijkheid het water vast te houden in retentiegebieden. Dit kan oppervlaktewater zijn, maar ook een laaggelegen gebied waar het water in de bodem wordt geborgen. Het verschil tussen vasthouden en bergen van water is dat vasthouden lokaal gebeurt en berging in een vijver, plas of meer na transport van het water. Waterberging is naast het vermijden van wateroverlast ook gericht op het bestrijden van droogte. Het afkoppelen van verhard oppervlak dient gepaard te gaan met de aanleg van voldoende berging.

De derde trap omvat het afvoeren van overtollig regenwater. Alleen als het water niet vastgehouden of geborgen kan worden, moet het via het afwateringssysteem afgevoerd worden. Het afwateringssysteem moet zodanig ontworpen zijn dat bij hevige regenval het overtollige water op tijd kan worden afgevoerd, zodat er geen wateroverlast ontstaat. Het vermijden van wateroverlast blijft in de 21^e eeuw een hoofdopdracht voor de waterbeheerder.

Watertoets

In tegenstelling tot wat de naam doet vermoeden, is de Watertoets niet een toetsbaar criterium in een m.e.r. en is dus niet terug te vinden in de volgende hoofdstukken. Hier kan wel aangegeven worden dat bij de planfase het principe 'water als sturend element' (Vierde Nota Waterhuishouding) als uitgangspunt genomen. Tevens is er overleg geweest tussen de initiatiefnemer, gemeente Almere, en de waterbeheerder, waterschap Zuiderzeeland. Impliciet is er dus voldaan aan de Watertoets.

De Watertoets verplicht de initiatiefnemer van elk ruimtelijk plan om 'water' expliciet op te nemen en mee te wegen in de planvorming. De initiatiefnemer moet in een vroeg stadium van het planontwerp overleg voeren met de waterbeheerder. De waterbeheerder kan informatie verstrekken over het watersysteem en eventuele mitigatie en compensatie. Het doel van de Watertoets is dus om het water vroegtijdig een plaats te geven in de planfase en niet achteraf. De Watertoets wordt verankerd in de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening.

⁵ wadi: infiltratiemogelijkheid van water in de bodem aan de hand van een grindkoffer. Aan de hand van deze koffer kan gecontroleerde afvoer van water plaatsvinden.

4.3. 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. De belangrijkste besluiten zijn:

- het vaststellen van het Structuurplan Almere Poort (december 1999);
- het vaststellen dat het Structuurplan geen concrete beleidsbeslissing bevat (oktober 2000);
- het vaststellen van de energiedoelstelling voor Almere Poort (2000);
- het vaststellen van de wijzigingen in de planvorming tussen het voorkeursalternatief 1998 en de voorgenomen activiteit 2002;
- het vaststellen van het Waterstructuurplan (april 2002);
- het vaststellen van de Geluidsnota Poort (mei 2002);
- vrijstelling om zand op te spuiten ten einde het gebied op te hogen is in januari 2000 verleend.

4.4. Te nemen besluiten

4.4.1. De m.e.r.-plichtige besluiten

De Commissie m.e.r. heeft voor het MER Bouwlocatie Almere Poort een positief toetsingsadvies gegeven. Dit betekent dat het MER uit 1998 voldoende milieu-informatie bevatte om het milieubelang voldoende mee te laten wegen in de besluitvorming rond de ontwikkeling van Almere Poort. Dit betekent dat in principe is voldaan aan de hoofddoelstelling van het m.e.r.. Het m.e.r.-plichtig besluit is formeel gezien nog niet genomen en zal nu in het kader van het bestemmingsplan voor Almere Poort alsnog plaatsvinden. Vooruitlopend op het bestemmingsplan zullen er ook ruimtelijke besluiten genomen worden voor zowel de ZPP voor Hogekant als mogelijk ook voor de ZPP voor de Sportpit, 1^e fase centrumgebied-oost (zie ook § 4.5).

4.4.2. Overige besluiten

Voor het kunnen uitvoeren van de voorgenomen activiteit moeten een aantal besluiten worden genomen. Naast het m.e.r.-plichtig besluit (zie § 1.1) moeten ook andere besluiten worden genomen die van belang zijn voor het kunnen uitvoeren van de voorgenomen activiteit. Deze besluiten hebben betrekking op verschillende vergunningen die verleend moeten worden voordat gestart kan worden met de realisatie van Almere Poort. Hierbij valt te denken aan:

- aanlegvergunning;
- bouwvergunning;
- milieuvergunning;
- vergunningen voor oppervlaktewaterhuishouding.

4.5. Procedures

4.5.1. 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 milieubeheer) is aangegeven dat die belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu kan hebben. In het Besluit m.e.r. is in onderdeel C vermeld voor welke activiteiten een MER moet worden opgesteld voordat een besluit mag worden genomen. Op grond van onderdeel 10.1. van bijlage C van het Besluit m.e.r. 1994 (gewijzigd 7 mei 1999) bestaat voor de aanleg van een recreatieve of toeristische voorziening een verplichting om een MER op te stellen voordat een besluit mag worden genomen.

Het MER Bouwlocatie Almere Poort (1998) is door de Commissie m.e.r. voorzien van een positief toetsingsadvies. Dit betekent dat het MER voldoende milieu-informatie bevat om het milieubelang voldoende in de besluitvorming, in casu de vaststelling van het structuurplan, te laten meewegen. Met andere woorden, met het MER is in principe voldaan aan de hoofddoelstelling van m.e.r.. Tegen deze achtergrond heeft de gemeente Almere besloten om vanuit het MER van 1998 de vereiste milieu-informatie te genereren voor de verdere besluitvorming. Dit houdt in dat zowel voor het bestemmingsplan voor Almere Poort als in de toekomst voor de ZPP voor de sportpit (1^e fase) een aanvulling en actualisatie op het MER Bouwlo-

catie Almere Poort uit 1998 wordt opgesteld. De ontwikkeling van Hogekant is van een zodanige omvang dat dit niet m.e.r.-plichtig is, maar vanwege het feit dat de ZPP het eerste besluit van een reeks van besluiten is dat grootschalige bedrijven- en kantorenterrein mogelijk moet maken, dient deze ZPP toch vergezeld te worden van een MER. Met behulp van de milieunotitie zoals opgenomen in dit rapport wordt recht gedaan aan het detailniveau van de ZPP terwijl ook de onderlinge relatie met de overige m.e.r.-plichtige activiteiten inzichtelijk blijft.

Een standaard m.e.r.-procedure bestaat uit 10 fasen (zie kader op de volgende pagina). Bij deze verkorte procedure voor het aanvullend MER Almere Poort wordt voor de eerste drie fasen uitgegaan van de richtlijnen en de Startnotitie zoals deze voor het MER van 1998 zijn opgesteld. 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 Almere) 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 over de m.e.r.-plichtige activiteit op basis van de informatie uit het aanvullend MER, de inspraakreacties en het advies van de wettelijke adviseurs en de Commissie m.e.r..

Normaliter wordt na de uitvoering van de m.e.r.-plichtige activiteit een evaluatie uitgevoerd waarin de voorspelde effecten van de voorgenomen activiteit worden vergeleken met de werkelijk optredende effecten. De evaluatie in het kader van het MER uit 1998 is niet uitgevoerd omdat de activiteit niet is uitgevoerd; het plangebied is niet ontwikkeld.