

g³⁴-2
(2e)

*Startnotitie
Milieu-effectrapportage
Almere Hout*



*Gemeente Almere
Dienst RVM*



INITIATIEFNEMER :

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente
ALMERE

BEVOEGD GEZAG :

De gemeenteraad van de gemeente ALMERE
Stadhuisplein 1
ALMERE-STAD

INSPRAAK :

Schriftelijke reacties op deze startnotitie MER ALMERE-HOUT
kunnen worden gestuurd naar :

Gemeente Almere
Afdeling Milieu
Postbus 200
1300 AE ALMERE

INFORMATIE :

Dienst RVM gemeente Almere

Rob Zee, tel. 036-5399085

Startnotitie
MER
Almere-Hout

Gemeente Almere
februari 1998

INHOUD

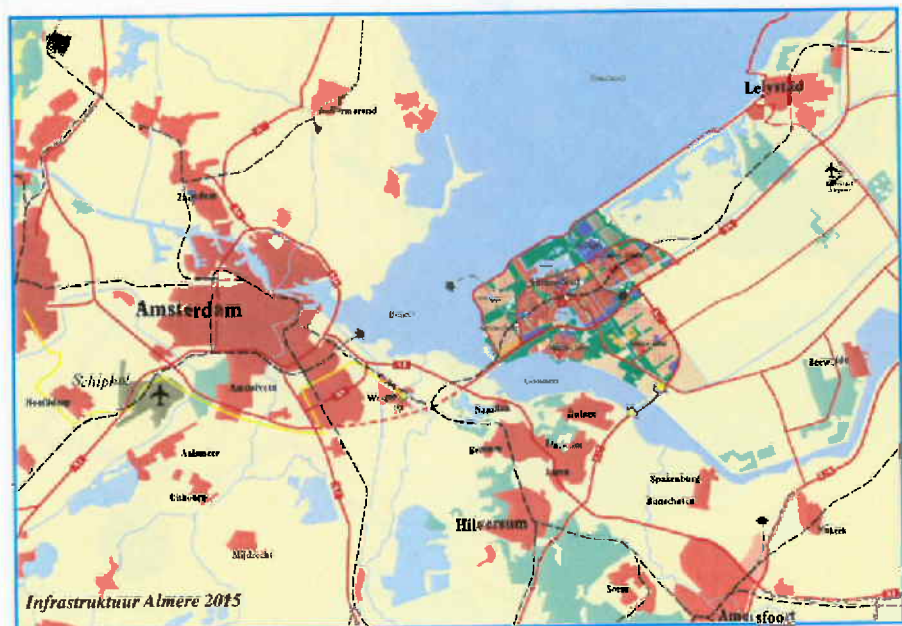
1	Inleiding	1.1	Aanleiding	7
		1.2	Initiatiefnemer en bevoegd gezag	8
		1.3	Rol van de startnotitie	9
		1.4	Inspraak en procedure	9
		1.5	Leeswijzer	9
2	Probleemanalyse	2.1	Positie van Almere	10
		2.2	Relevante beleidskaders	11
		2.3	Ontwikkelingstrajecten	12
		2.4	Toetsing van trajecten	16
		2.5	Conclusie	18
3	MER-Hout	3.1	Huidige situatie	19
		3.2	Programma	23
		3.2.1	Woningbouw	23
		3.2.2	Bedrijventerrein	24
		3.2.3	Voorzieningen	24
		3.2.4	Bos, landbouw, water, natuur	25
		3.3	Alternatieven, variabelen	26
		3.3.1	Concept, identiteit	26
		3.3.2	Woonmilieu's, dichtheden	26
		3.3.3	Centraliteit, flexibiliteit	26
		3.3.4	Infrastructuur	28
		3.3.5	Bedrijventerreinen	28
		3.3.6	Relatie met omgeving	29
		3.4	Toetsing	29
		4	Planning, uitvoeringsaspecten MER	31
	Bijlage 1		Relevante beleidskaders	32

1 INLEIDING

1.1. AANLEIDING

De raad van de gemeente Almere heeft op 6 februari 1997 ingestemd met de **Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie Almere (ROSA 2015)**. Ook in de post-VINEX-periode, na 2005 dus, voorziet de gemeente Almere in een bouwproductie van 3000 woningen en het tot stand brengen van 2000 à 3000 arbeidsplaatsen per jaar, onder de voorwaarde dat ook de nodige voorzieningen en infrastructuur ontwikkeld kunnen worden.

Na Haven, Stad en Buiten wordt de bouwproductie vanaf ca 2003 voortgezet in Poort. Daarnaast is een tweede groot bouwfront nodig. Concentratie van de productie in één bouwfront levert namelijk te veel risico voor de productie, te weinig milieudifferentiatie voor het wonen en werken en een te hoge maatschappelijke druk door het hoge tempo. In aanmerking voor een tweede bouwfront komen de locaties Hout en Pampus, met een voorkeur voor Hout zoals wordt toegelicht bij de afweging van verschillende ontwikkelingstrajecten in paragraaf 2.3. Voor nieuw bedrijventerrein na Poort komt Hout in aanmerking omdat in Pampus niet is voorzien in bedrijventerrein, op de kleine geïntegreerde terreinen na.



Almere in de regio

1.2. INITIATIEFNEMER EN BEVOEGD GEZAG

Het structuurplan Almere-Hout wordt op initiatief van het college van burgemeester en wethouders gemaakt, voor deze de wethouder Ruimtelijke Ordening. Het plangebied wordt begrensd door de A6, de A27, de gemeentegrens, het Cirkelbos en de Hoge Vaart (zie kaartje plangebied). Ten behoeve van het structuurplan wordt een MER (Milieu Effect Rapport) opgesteld, waarin de consequenties voor het milieu in diverse modellen worden afgewogen. Bevoegd gezag in het kader van de MER-plicht is de gemeenteraad van de gemeente Almere. De raadscommissie Milieu, onder voorzitterschap van de wethouder Milieu, treedt op als begeleidingsgroep van het MER, en adviseert als zodanig de gemeenteraad ten aanzien van de richtlijnen voor het MER en de aanvaarding van het MER. Besluitvorming over het structuurplan vindt plaats in de gemeenteraad.



Plangebied Hout

1.3. ROL VAN DE STARTNOTITIE

In deze startnotitie wordt een globale beschrijving gegeven van de aard en de omvang en de lokatie van de voorgenomen activiteiten. In de startnotitie is aangegeven welke variabelen zullen leiden tot alternatieve ruimtelijke modellen, die in het MER onderzocht zullen worden, en hoe het effect op het milieu zal worden afgewogen. Zo wordt duidelijk gemaakt aan de gemeenteraad, de commissie voor de milieueffectrapportage (Cmer), de wettelijke adviseurs, belangengroepen en de bevolking van Almere, wat verwacht kan worden van dit MER. Inspraak op de Startnotitie en het advies van de Cmer over de richtlijnen, waaraan de inhoud van het MER moet voldoen, bepalen de uiteindelijke inhoud van het MER. Het bevoegd gezag stelt de definitieve richtlijnen vast, waaraan het MER vervolgens getoetst zal worden.

1.4. INSPRAAK EN PROCEDURE

Belangrijke onderdelen van de besluitvormingsprocedure voor het structuurplan zijn de inspraakmomenten. Door de inspraak kan ieder, die dat wil, individuele burgers en belangengroepen, zijn mening geven over de plannen.

De eerste inspraakronde begint direct na de publicatie van de startnotitie en duurt vijf weken. Dan kunnen wensen ten aanzien van de inhoud van het MER worden kenbaar gemaakt. Welke alternatieven moeten bijvoorbeeld bestudeerd worden en welke milieu-effecten verdienen de aandacht. Deze wensen worden door het bevoegd gezag verwerkt in de richtlijnen ten behoeve van het MER. Inspraakreacties moeten binnen de genoemde termijn van vijf weken schriftelijk worden ingediend. Na afronding van het inspraaktraject (13 weken), wordt de procedure afgerond met een gemotiveerd besluit door het bevoegd gezag. Met inachtneming van de door het bevoegd gezag vastgestelde definitieve richtlijnen voor de inhoud van het MER wordt het MER opgesteld.

1.5 LEESWIJZER

In hoofdstuk 2 wordt een probleemanalyse gegeven: de bouwopgave voor Almere, de bestaande beleidskaders, de mogelijke ontwikkelingstrajecten na 2003 en de evaluatie daarvan, en tot slot de doelstelling voor Hout.

In hoofdstuk 3 wordt de inhoud van het op te stellen MER nader toegelicht. Paragraaf 3.1 geeft de huidige situatie met een toelichting op het ontstaan hiervan. Paragraaf 3.2 geeft het programma voor Hout en paragraaf 3.3 levert de variabelen waarmee alternatieve modellen in het MER worden opgesteld. Paragraaf 3.4 tenslotte levert de criteria, waarop de modellen getoetst zullen worden. Hierin speelt het effect op het milieu een belangrijke rol. Hoofdstuk 3 levert zodoende het inhoudelijk werkprogramma voor het MER. Hoofdstuk 4 tenslotte behandelt de uitvoeringsaspecten van het MER: de organisatie, het tijdschema en de communicatie.

2. PROBLEMANALYSE

De vraagstelling is om bouwgrond te leveren in Almere, naast het reeds geplande bouwfront in Poort en de andere kleine bouwfronten (Noorderplassen-West o.a.), om verstedelijking te kunnen laten plaatsvinden zoals woningbouw met voorzieningen en bedrijventerrein en de nodige infrastructuur, voor de periode na 2003.

Het initiatief van de gemeente Almere is om ca.20.000 woningen en 300 a 500 ha bedrijventerrein met alle bijbehorende functies te realiseren in het gebied Hout.

De doelstelling is om deze verstedelijking te laten plaats vinden op een milieuvriendelijke wijze, in evenwicht met overige doelstellingen als economische uitvoerbaarheid, leefbaarheid etc., welke afweging in het kader van het op te stellen structuurplan voor Hout gemaakt zal worden.

Het MER, waartoe deze startnotitie het programma van eisen vormt, richt zich op de consequenties van verstedelijking voor het milieu. Dit milieu-onderzoek wordt verricht aan de hand van een aantal ruimtelijke modellen, waarvoor de variabelen in paragraaf 3.3 worden genoemd.

2.1 POSITIE VAN ALMERE

Almere heeft tot taak de verstedelijkingsdruk in het noordelijk deel van de Randstad te helpen opvangen. Het structuurplan (1983) voorziet in de polynucleaire stad Almere voor zo'n 125000 tot 250000 inwoners met bijbehorende werkgelegenheid en voorzieningen, waarbij rekening wordt gehouden met in- en uitgaande pendel. Thans (eind 1997) heeft Almere 127000 inwoners en 25000 arbeidsplaatsen. De VINEX (vierde nota ruimtelijke ordening extra) voorziet een productie in Almere van 3000 woningen per jaar, resulterend in een inwonertal van 170 000 in het jaar 2005. De woongebieden en de bedrijventerreinen krijgen hun plaats in een aantrekkelijke landschappelijke setting met bossen, landbouw en plassen en ook natuurgebieden. Tegelijk worden de nodige voorzieningen en centra ontwikkeld. De bereikbaarheid per trein is gerealiseerd door de Flevolijn tot aan Lelystad. De auto-ontsluiting vindt plaats vanaf de A6 via de Hollandse Brug en via de N27 via de Stichtse Brug. De functie van de N27 wordt in 1999 overgenomen door de A27. Het lokale openbaar vervoer is gerealiseerd in een bus-net op een eigen wegenstelsel.



*Villa terrein
Almere Hout*



*Marina haven
Almere Poort*

2.2 RELEVANTE BELEIDSKADERS

Bestemmingsplan West en Oost (1983)

Het bestemmingsplan maakt verstedelijking mogelijk d.m.v. algemene wijzigingsbevoegdheid door B&W en verhindert alle werkzaamheden die uiteindelijke verstedelijking in de weg staan. Het gebied heeft een gemengde bestemming: verstedelijking (1500 ha), bos en recreatie (482 ha) en landbouw (1400 ha). Deze verdeling gold tot 1990 waarna de verhouding opnieuw herzien kan worden. Enkele objecten zijn vastgelegd.

Scenariostudie Almere 1995-2020

De Gemeente Almere heeft op basis van de scenariostudie Almere 1995-2020 op 7-12-1995 de bereidheid uitgesproken voor een woningbouwproductie van 3000 woningen na 2005, gelet op de rol van Almere in het nationaal verstedelijkingsbeleid en op voorwaarde dat de vereiste condities hiertoe zullen worden gerealiseerd.



*Almere Strategische
Projecten 2005-2015*

ROSA 2015

De ruimtelijke strategie tot 10 jaar na de VINEX-periode, ROSA 2015 (Ruimtelijk ontwikkelingsstrategie Almere 1997).

Voor de oostflank houdt dit een stedelijke ontwikkeling in, vooreerst het noordelijk gebied tot aan de Vogelweg, met een capaciteit van 12000 woningen. De oostelijke tak van de spoorlijn wordt getraceerd langs de A27, om geen barrières of landschappelijke aantasting van het gebied te veroorzaken. Een station kan worden gerealiseerd in de noord oosthoek van het gebied, bij de kruising van A6-A27, in samenhang met een Centre of Excellence in het

Buithout en een Commerciële Zone langs de A6. In de zuidhoek van het gebied Oost is weer en station mogelijk, nabij de Stichtse Brug, als de spoorlijn wordt doorgetrokken naar Amersfoort of Utrecht. Het woongebied wordt daarbij voorzien van openbaar vervoer in de vorm van een bus of eventueel light-rail.

Kadernota Economisch Beleid 1997

In de kadernota Economisch Beleid spreekt de gemeente zich uit voor de ontwikkeling van de werkgelegenheid in Almere als speerpunt van beleid. Dit is immers het instrument om de pendel te beperken en de bereikbaarheid van Almere, maar ook die van de Randstad, te helpen bevorderen.

De werkgelegenheid kent een eigen groei-dynamiek, niet geheel afhankelijk van de groei van de bevolking.

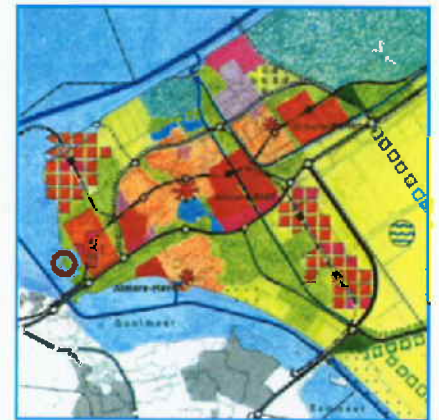
Streekplan Flevoland (maart 1994)

Het Streekplan geeft de ontwikkeling van Almere weer tot een stad van 250.000 inwoners volgens het Structuurplan Almere (1984) en het daaropvolgend Stadsplan Almere 2005 (1992). Een herziening tot omgevingsplan is in bewerking.

Deel 3 PKB

Het nationale beleid (deel 3 van de Partiële Herziening Planologische Kernbeslissing Nationaal Ruimtelijk Beleid; deel 3 PKB) gaat uit van een bouwproductie in de post-VINEX-periode van 2000 woningen per jaar in Poort tot 2010, als deel van de bouwopgave voor Flevoland van 17.000 woningen van 2005-2010. De bandbreedte voor Flevoland is daarbij 10.000 tot 20.000 woningen. Dit betekent een langzamer groei dan op basis van de scenariostudie mogelijk wordt geacht door de raad van Almere, maar de ruimtelijke keuzemogelijkheden binnen Almere zijn in grote lijnen niet anders.

In bijlage 1 Beleidskaders is het vigerend beleid op diverse schaalnivo's en sectoren weergegeven.



Uitsnede Streekplan



Stadsplan 2005

2.3 ONTWIKKELINGSTRAJECTEN

In deze paragraaf wordt de keuze gemotiveerd voor Hout als bouwfront naast Poort. De grote bouwlocaties te Almere zijn al in diverse beleidskaders bepaald. Hieronder gaat het om de volgorde in relatie tot de werkgelegenheidsontwikkeling en de infrastructuur.

Naast een aantal kleine bouwfronten, die bij elkaar een productie van 200 tot 300 won/jaar leveren, zal de productie op 2 grote bouwfronten plaats vinden: 1000 a 1500 won/jaar per bouwfront. Concentratie op één bouwfront houdt risico's in voor de productie, is minder flexibel, levert minder milieudifferentiatie op om in te spelen op de woningmarkt, en levert maatschappelijk meer spanning op om ook de nodige voorzieningen gelijke tred te laten houden: argumenten om de productie van 2000 a 3000 woningen per jaar te spreiden over ten minste 2 grote bouwfronten.

Poort is in productie van ca 2003 - 2012, resulterend in een stadsdeel van 10.000 a 12.000 woningen. Gelijkijdig is dan een tweede bouwfront nodig en binnen de termijn tot 2015 nog een vervangend bouwfront voor Poort.

Zou er op één groot bouwfront gewerkt worden dan is Poort in 2006 voltooid (3000

Bouwlocaties



won/jaar) of in 2008 (2000 won/jaar). Ook dan zal binnen de periode tot 2010 gestart moeten worden met een volgend bouwfront.

Voor een tweede bouwfront zijn twee mogelijkheden: Pampus (3.000 tot 10.000 woningen) of Hout (20.000 woningen)

Hieronder worden 3 ontwikkelings trajecten beschreven en vergeleken.

In traject 1 is Hout de tweede bouwlocatie samen met Poort. In traject 2 is het Pampus, in de vorm van settlements volgens ROSA 2015, al snel gevolgd door Hout. In traject 3 is het Pampus, direct volgebouwd met 10.000 woningen.

Traject 1 is de ontwikkeling van woningbouw in Hout, samen met Poort. Dit geeft de mogelijkheid om in Hout, gelijk met de woningbouw, bedrijventerrein te ontwikkelen langs de A27. Voor de auto-ontsluiting is de A27 te benutten. Het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is te realiseren met een aftakking van de Flevospoorlijn, zoals al voorzien in de plannen voor Almere (o.a. Structuurschets en bestemmingsplan "Tussen de Vaarten", ontwikkelingsplan 2 I). Dit traject past bij een beslissing over de IJ-meerlijn op lange termijn

Traject 2 is het zelfde als 1, maar bovendien worden dan settlements van elk ca 1000 won gerealiseerd in Pampus, eerst 3 volgens ROSA 2015, en later nog eens ca 2 settlements. Volledige stedelijke ontwikkeling in Pampus tot 10.000 woningen is na de settlements niet waarschijnlijk meer gezien de typische kwaliteit van hun ligging in het groen. Na realisering van Hout zijn er dan geen grote bouwlocaties in Almere meer. Dit traject past bij een negatieve beslissing voor de IJ-lijn op korte termijn. De Flevolijn zal dan geïntensiveerd moeten worden. (zie studie IJ-lijn)

Traject 3 is de ontwikkeling van Pampus, gelijk met Poort. Omstreeks 2010 zal dan ook in Hout gestart moeten worden om 2 bouwfronten te blijven hanteren aangezien de capaciteit van Pampus met 10.000 woningen dan geheel benut is. Deze ontwikkeling past bij een positieve beslissing voor de IJ-lijn op korte termijn. Voorlopig kan volstaan worden met een HOV van Pampus naar station Poort en Almere-Stad

Voor de auto-ontsluiting van Poort en Pampus is herstructurering van de Hoge Ring noodzakelijk.

Bedrijventerrein na (of samen met Poort) is in dit traject zelfstandig te realiseren aan de zuidoost zijde van Almere. Ontwikkeling van bedrijventerrein in Hout, vooruitlopend op de woningbouw, brengt ook risico's met zich mee voor het imago van Hout als woonoord. Geïntegreerde planvorming en oplevering van woongebied en bedrijventerrein is wenselijk. Na 2010 is deze geïntegreerde ontwikkeling in Hout mogelijk.

2005



traject 1

2005-2010



Poort :	8.500	woningen
Hout :	160 ha.	bedrijventerrein
	5.500	woningen
	60 ha.	bedrijventerrein
overig :	1.000	woningen

traject 2



Poort :	8.500	woningen
	160 ha.	bedrijventerrein
Pampus :	3.000	woningen (settis)
Hout :	2.500	woningen
	60 ha.	bedrijventerrein
overig :	1.000	woningen

traject 3



Poort :	8.500	woningen
	160 ha.	bedrijventerrein
Pampus :	5.500	woningen
Stichtse Brug :	60 ha.	bedrijventerrein
overig :	1.000	woningen

2010-2015



Poort :	1.500	woningen
Hout :	12.500	woningen
	210 ha.	bedrijventerrein
overig :	1.000	woningen

> 2015



Pampus :	5.000 à 20.000	woningen
Hout :	0 à 2.000	woningen



Poort :	1.500	woningen
Pampus :	ca. 2.000	woningen
Hout :	10.500	woningen
	210 ha.	bedrijventerrein
overig :	1.000	woningen



Pampus :	ca. 5.000	woningen
Hout :	5.000	woningen



Poort :	1.500	woningen
Pampus :	4.500	woningen
Hout :	6.000	woningen
	210 ha.	bedrijventerrein
Overig :	1.000	woningen



Pampus :	reserve	10.000	woningen
Hout :		10.000	woningen

2.4 TOETSING VAN TRAJECTEN

De toetsing van de trajecten op de mogelijkheid voor de aanleg van een spoorverbinding is het meest onderscheidend voor de keuze van een van de ontwikkelings-trajecten. Deze toets volgt dan ook eerst, waarna een aantal andere overwegingen aan de orde zullen komen als flexibiliteit, milieudifferentiatie, milieu zelf etc.

Spoorverbinding

Volgens het lokatiebeleid en SVV II en VINEX dient een grote bouwlocatie (>4000 woningen) te worden voorzien van een spoorverbinding.

Rechtstreekse bediening door het spoor beïnvloedt in sterke mate het gebruik van openbaar vervoer in de Noordvleugel van de Randstad.

In alle gevallen is vanaf 2010 extra capaciteit op de spoorverbinding met de Randstad nodig door de groei van Almere en door de realisatie van de Hanse-lijn. Deze extra capaciteit is te leveren door meersporigheid van de Flevolijn of door toevoeging van de IJ-meerlijn.

Traject 1 maakt een aftakking van de Flevolijn naar Hout mogelijk ten behoeve van de geplande 20.000 woningen. Deze lijn is eenvoudig inpasbaar.

Bij een verdere ontwikkeling van de Oostflank (zie Oostflankstudie door het Rijk, de Provincies Flevoland en Gelderland, en de gemeentes Almere, Zeewolde en Amersfoort) kan deze lijn een regionale betekenis krijgen door verlenging naar Amersfoort, met meerdere woonkernen langs het Eemmeer, of een verlenging naar Utrecht via Hilversum. Deze verlenging is pas na 2015 te verwachten.

Traject 2 lijkt op 1 maar de ontwikkeling van Pampus is anders: in het stadium van settlements is HOV of de IJ-meerlijn niet waarschijnlijk. Bij een negatieve beslissing over de IJ-lijn is dit traject goed mogelijk. Er is dan nog een beperkte groei van Almere mogelijk aan de westzijde.

De kaarten zijn hierbij vooral gezet op ontwikkeling van Almere aan de oostflank.

Traject 3 zet in op een krachtige ontwikkeling richting Amsterdam op korte termijn, als besloten is tot de aanleg van de IJ-meerlijn. Tijdelijk kan nog gebruik worden gemaakt van een goed geoutilleerde lijn (tram, metro, bus) van Pampus naar station Poort. Op deze wijze worden korte reistijden met de Randstad en Utrecht gerealiseerd.

Hieronder volgen enkele andere overwegingen bij de keuze voor een traject.

Weginfrastructuur

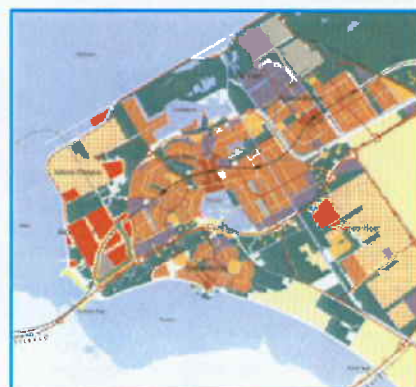
De A27 heeft nog een restcapaciteit, die goed benut kan worden voor de ontsluiting van Hout, terwijl de A6 en de Hoge Ring al vol belast zijn en nog verder belast zullen worden door de bouw van Pampus.

Bedrijventerrein

Voor de aanleg van bedrijventerreinen bieden de trajecten 1 en 2 de meeste kansen en flexibiliteit. Immers zowel geïntegreerde ontwikkeling in Hout als solitaire ontwikkeling in Hout zuid of bij de Stichtse Brug behoren tot de mogelijkheden.



Traject 1



Traject 2



Traject 3

Flexibiliteit

Traject 1 houdt de mogelijkheid open voor een principiële keuze voor Pampus: grootschalig of kleinschalig; en daarmee voor de verder reikende keuze voor al of niet een vitale spoorverbinding met Amsterdam. Deze keuze betreft de ontwikkeling vanaf 2010. In de trajecten 2 en 3 dient deze keuze al vroeg gemaakt te worden.

Milieudifferentiatie

Traject 1 levert de meeste differentiatie in woonmilieus door het gelijktijdig ontwikkelen van woningbouw in Poort, dichtbij grootschalig water en dichtbij de Randstad, en in Hout woningbouw in een bosrijke omgeving dichtbij het Gooi.

Effect op het Milieu

De trajecten zijn niet duidelijk onderscheidend ten aanzien van de milieu-effecten, zij het dat traject 2 slechter scoort op de mogelijkheid voor openbaar vervoer, maar daarentegen meer ruimte laat voor "groen".



2.5 CONCLUSIE

Traject 1:

- Hout is met een aftakking van de Flevolijn direct te voorzien van rail-vervoer, onafhankelijk van regionale ontwikkelingen op langer termijn.
- differentiatie binnen Almere in woon- en werkmilieu's wordt gerealiseerd door de gelijktijdige ontwikkeling van Poort en Hout
- naast de (overwegende) oriëntatie op de Randstad levert Hout ook betrokkenheid op het Gooi en Utrecht
- door eerst Hout te entameren blijft er flexibiliteit voor stedelijke ontwikkeling aan de westflank van Almere na 2010

Traject 2:

- settlements in Pampus is aannemelijk na een negatieve beslissing over de IJ-lijn.

Traject 3:

- Pampus betekent met 10.000 woningen binnendijks een krachtige impuls voor de IJ-lijn. Hiermee kan de herstructurering van de Flevolijn beperkt blijven en wordt flexibiliteit gerealiseerd voor het railvervoer met de Randstad.

De ontwikkeling van Hout tegelijk met Poort (traject 1) heeft de voorkeur wegens het leveren van voldoende draagvlak om een adequaat railvervoer te kunnen realiseren, naast voordelen als milieudifferentiatie en flexibiliteit voor verdere planontwikkeling.



3 MER - HOUT

Voor het opstellen van een structuurplan voor Hout is een MER noodzakelijk omdat het verschillende mer-plichtige activiteiten zal bevatten:

- realisering van meer dan 4000 woningen: 20.000 woningen
- realisering van meer dan 100 ha bedrijventerrein: 300 tot 500 ha bedrijventerrein
- aanleg van een spoorlijn

Hieronder wordt de inhoud van het op te stellen MER beschreven.

3.1 HUIDIGE SITUATIE

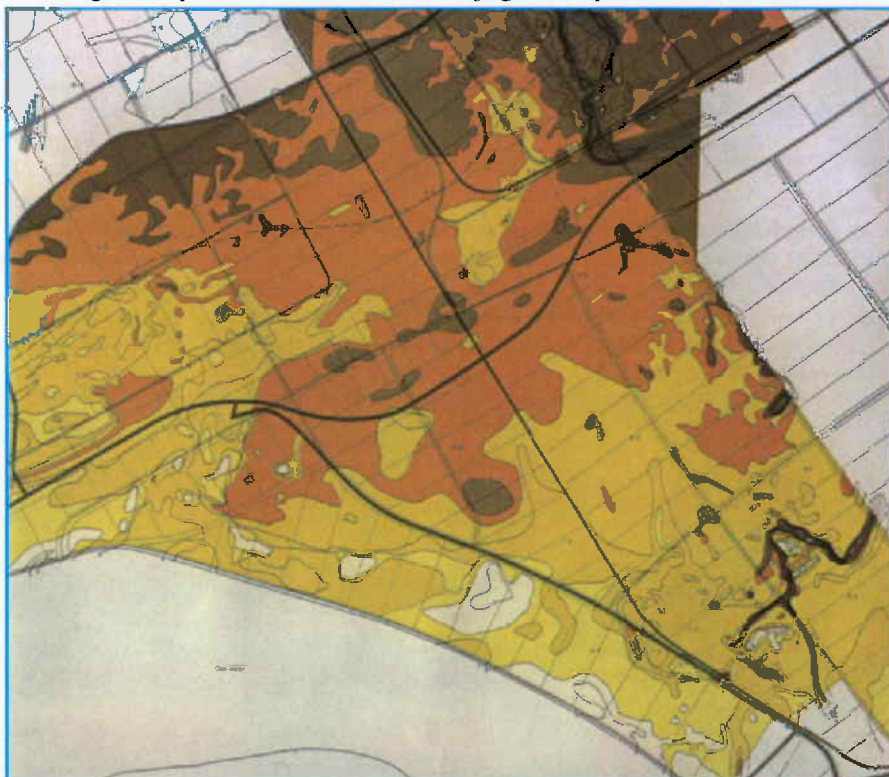
Het plangebied ligt tussen de bestaande en geplande bebouwing van Almere-Stad en -buiten aan de noord-westkant, aan het stedelijk groen- en recreatiegebied Waterlandse Bos aan de zuid-west zijde en het open agrarisch landschap van de gemeente Zeewolde aan de zuid-oost en noord-oost zijde. De grenzen worden gevormd door de bestaande en in aanleg zijnde autosnelwegen A6 (Muiderberg-Joure) de gemeentegrens met Zeewolde en de Hoge Vaart (Oostvaardersdiep-Ketelmeer).



Huidige situatie

Het gebied is "van oudsher" (Structuurplan voor de Zuidelijke IJsselmeerpolder, 1961, Actualisering Verkavelingsplan 1983 en het Bestemmingsplan Almere West en oost 1984) bestemd geweest voor grootscheepse stedelijke ontwikkeling en heeft dan ook een tijdelijke agrarische en in mindere mate recreatieve functie. Het oorspronkelijke bestemmingsplan voor het gehele gebied maakte de aanleg van bos mogelijk. In het bestemmingsplan zijn wijzigingsbevoegdheden opgenomen om stedelijke ontwikkelingen en de aanleg van een autosnelweg mogelijk te maken.

De ondergrond van het gebied is in het kader van het Zuiderzeeproject uitgebreid in kaart gebracht op basis van boringen en sonderingen zowel voor als na de inpoldering. Het ging daarbij onder meer om het bepalen van de bodemgeschiktheid voor agrarisch gebruik en voor de planning van Almere. Overigens hebben andere dan strikt bodemkundige criteria de inrichting van de polder en met name het stedelijk gebied bepaald.



Pleistoceen

Langs de gemeentegrens met Zeewolde is momenteel in aanleg de verbinding tussen de Stichtse Brug en de A6. Deze autosnelweg ligt grotendeels op maaiveld met alleen een in hoogte oplopend dijklichaam bij de Stichtse brug en de aansluiting met de A6. Bij verkennend onderzoek langs het trace van deze rijksweg A 27 zijn bewoningssporen gevonden, veelal gerelateerd aan het voormalig krekensysteem uit het Neolithicum dat in dit deel van het plangebied een pregnante vorm heeft. Het gebied ten zuiden van de A27 is als cultuurhistorisch waardevol bodembeschermingsgebied beschermd. Eveneens in dit gebied zijn enkele scheepswrakken gelokaliseerd; een van de wrakken (op kavel Kz 47) is bij de aanleg van de A27 in zijn huidige situatie geconsolideerd door de aanleg van een keerwand in het talud.

Deze "doorgetrokken" A27 (Almere-Breda) krijgt naast de bestaande aansluiting op de Waterlandseweg een aansluiting op de Vogelweg, die met een viaduct over de autosnelweg wordt geleid. De Vogelweg loopt tussen de N302 (Lelystad-Harderwijk) en de



Brug over de Lage Vaart



Waterwingebied

Ecologische verbindingzones



Waterlandseweg en gaat met een hoge vaste brug over de Hoge Vaart. Bij de T-kruising met de Waterlandseweg ligt een benzineverkoopspunt. Vanaf de Waterlandseweg zijn verschillende deelgebieden van de Almeerderhout bereikbaar.

In het gebied zelf zijn ten behoeve van de agrarische bedrijfsvoering twee wegen haaks op de Vogelweg aangelegd: de Paradijsvogelweg en de Kievitsweg/Tureluurweg. Langs de Paradijsvogelweg liggen zes boerderijen, een agrarisch bedrijfsterrein en een zone voor "stadsrandwonen". Het gebied ten noord-oosten van de Paradijsvogelweg is bestemd voor "permanente" landbouwgrond, in totaal. Het overig deel van het gebied heeft een tijdelijk agrarische bestemming. Het gebied ten zuiden van de Vogel- en de Tureluurweg heeft een andere afwateringsregiem dan het resterend gebied.

De Kievitsweg (die ten zuiden van de Vogelweg Tureluurweg heet) heeft bij de afslag Almere Buiten West een aansluiting op het landelijk wegennet (A6 en N703) dat ook een functie vervult als stedelijke ontsluitingsstructuur (met name de N703- Tussenring)

Eveneens haaks op de Vogelweg is de (licht slingerende) Nachtegaallaan aangelegd als hoofdonsluiting van de Vogelwijk, een wijkje van met 450 vrijstaande woningen op relatief grote kavels. De bouw van deze woonbuurt (van ongeveer 70 ha) is via een aantal wijzigingen van het bestemmingsplan Almere West en Oost (1984) tot stand gekomen.

Min of meer langs de Hoge Vaart loopt de Leeuwerikweg die een vervolg krijgt in de Watersnipweg die met het water van de Hoge Vaart mee onder een viaduct van de A6 geleid wordt en (via enkele omwegen) aansluiting heeft op het lokale netwerk voor gemotoriseerd verkeer. Voor het langzaam verkeer is via de noordrand van het Waterlandsebos met een Tuibrug over de Hoge Vaart een relatie met Almere Haven en Almere Stad mogelijk.

De Watersnipweg buigt iets ten noorden van de Vogelwijk om het Golfterrein van de Golfvereniging Almere af naar de Kievitsweg. Het golfterrein is in 1986 aangelegd en heeft (na een tussentijdse uitbreiding) 27 holes. Het clubhuis ligt nabij de Watersnipweg. De aanleg van het golfterrein en de bosstroken tussen de Watersnipweg en de Paradijsvogelweg zijn gebaseerd op het Structuurplan.

Ten zuiden van de Vogelweg ligt het Kathedralenbos genoemd naar de Groene Kathedraal, een kunstwerk van Marinus Boezem bestaande uit populieren geplant op de plattegrond (op ware grootte) van de Kathedraal van Reims.

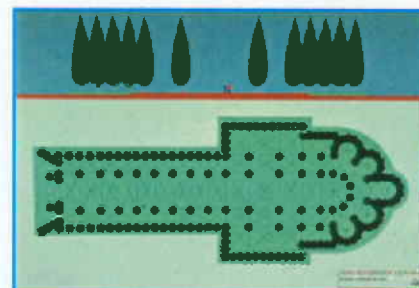
In het noordwesten van het gebied ligt langs de Vinkweg (tussen de Watersnipweg en de Kievitsweg) het Pompstation met reinwaterkelder Westerterp ten behoeve van de waterwinning.

In het verlengde van de Vinkweg ligt tussen de Kievitsweg en de Paradijsvogelweg een recent aangelegd onderdeel van de Ecologische Basisstructuur Zuidelijk Flevoland. Deze basisstructuur is een regionale uitwerking van en aanvulling op de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) die de belangrijkste natuurkernen in Nederland met elkaar verbindt. In en (net buiten) het plangebied zijn nog enkele landelijke, regionale en lokale verbindingzones gerealiseerd en gepland.

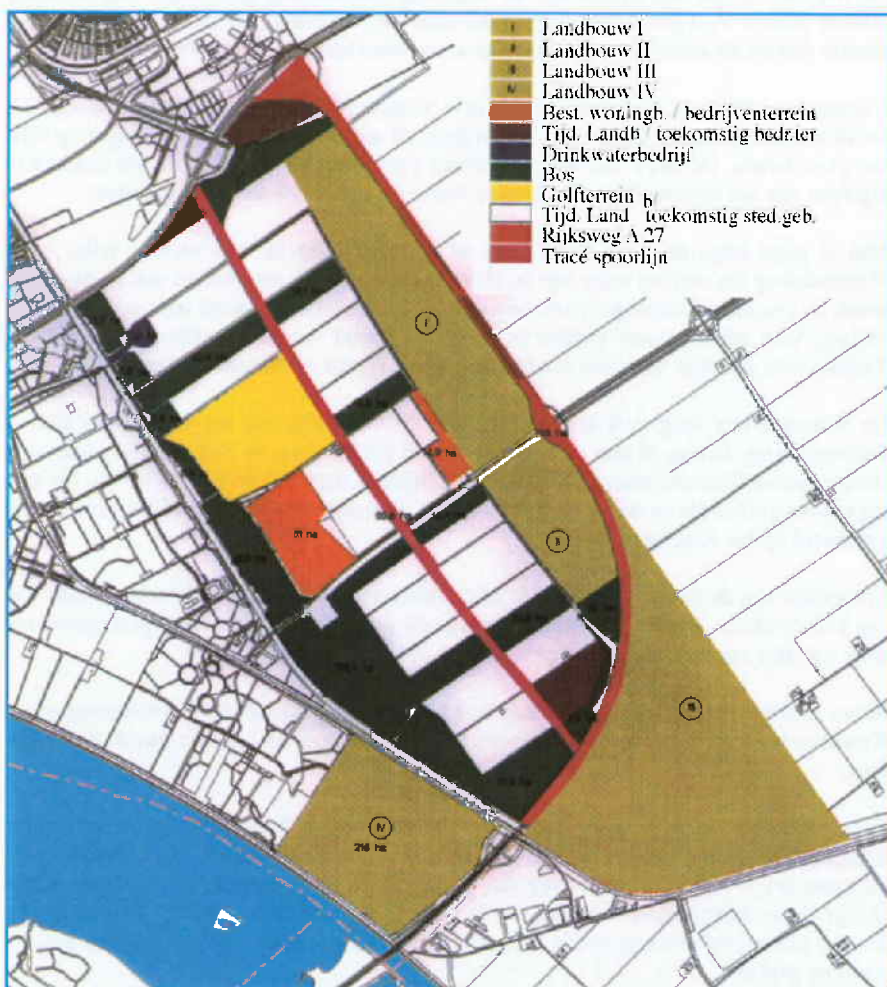
Door het gebied lopen twee bewegwijzerde ANWB routes: de toeristische autoroute Nieuwland en de 250 km Lange afstand fietsroute LF 20b (Groningen-Haarlem). In September 1966 verscheen bij het Centrum voor Architectuur en Stedebouw Almere (CASLA) de "Historische Fietskaart" waarin een route is opgenomen die door Almere Hout de Groene Kathedraal en de woningbouw langs de Pardijsvogelweg verbindt met andere Almeerse projecten die kenmerkend en van belang zijn voor de ontwikkeling van architectuur, stedenbouw en landschap.

Samengevat kan opgemerkt worden dat de bestaande situatie in principe vastgelegd is in het Structuurplan 1984 en de Ontwikkelingsstrategie Oost en West, vastgelegd in het Bestemmingsplan Almere West en Oost van 1985.

De oppervlakten van het gebied Almere Hout verhouden zich als volgt:



Groene Kathedraal



Oppervlakten Almere-Hout	(ha)
bos	440
landbouw I	262
landbouw II	110
landbouw III	492
landbouw IV	216
woningbouw, bedrijventerrein bestaand	76
tijdelijke landbouw, toekomstig bedrijventerrein	50
drinkwaterbedrijf	6
golfterrein	120
Rijksweg A27	103
tijdelijke landbouw, tracé	
toekomstige spoorbaan	66
Gooimeer, incl. dijk	10
tijdelijke landbouw, toekomstig stedelijk gebied	<u>790</u>
TOTAAL	2741

Toelichting op bestaande situatie

Het reeds gerealiseerde golfterrein was gepland op basis van het structuurplan Almere 1984, dat in het oostelijk gebied een kerncomplex liet zien met 3 a 4 kleinere "dorpen" van 5.000 a 10.000 inwoners, tot een totaal van 45.000 inwoners bij een volgroeid Almere.

De bosinplant, de vestiging van agrarische bedrijven, Almeerderhout (450 luxe woningen op ruime kavels bij het golfterrein), het agrarisch bedrijventerrein aan de Vogelweg, en de Paradijsvogelweg (woningen met bedrijfjes aan huis (stadsrand-wonen) op grote kavels) zijn gerealiseerd op basis van de **Ontwikkelingsstrategie Oost en West (januari 1987)**.

De Ontwikkelingsstrategie werd opgesteld om de geplande bosinplant door de RIJP te kunnen laten plaats vinden met goede mogelijkheden voor latere verstedelijking van het resterend gebied. Ook uitgifte van bouwrijpe grond door de RIJP voor definitieve landbouw was nodig. Het plan liet de bestaande ontwateringsstructuur, ook voor tijdelijke landbouw, zoveel mogelijk in tact.

De toekomstige stedelijke structuur werd niet meer voorgesteld als losse kernen volgens het structuurplan, maar uit een stedelijke band, centraal in de lengterichting van het gebied. Eventueel zou deze band ook nog als een rij losse kernen gerealiseerd kunnen worden. De centrale as zou daarbij een openbaar vervoerslijn zijn, mogelijk een trein, met eventueel een vervolg over de Stichtse Brug naar Hilversum. De bandbreedte zou 1600 m zijn, conform de band, die Stad en Buiten vormen langs de Flevolijn. Aanvullend lokaal openbaar vervoer zou goed mogelijk zijn parallel aan de centrale lijn op 400 m afstand daarvan, met voedingsgebieden van ca 400x 400 m², zoals gebruikelijk in Almere. Modelmatig levert deze opzet een ideale structuur en maatvoering.

Langs de centrale as, of rond de stations zou de woningdichtheid hoger kunnen zijn, en aan de randen lager, om daarmee milieudifferentiatie binnen het gebied te bereiken, met behoud van voldoende draagvlak voor het openbaar vervoer. Almeerderhout, met een lage dichtheid ligt in deze rand.

3.2 PROGRAMMA

Op basis van de beschikbare ruimte (bestaande situatie), de vastgestelde plannen (structuur- en bestemmingsplan, streekplan Flevoland, ROSA 2015), de sectorale planning van diverse functies en de marktconforme bouwpraktijk in Almere, is een globaal programma op te stellen met marges.

3.2.1 WONINGBOUW

ROSA 2015 geeft voor de oostflank een stedelijke ontwikkeling aan, vooreerst het noordelijk gebied tot aan de Vogelweg, met een capaciteit van 12000 woningen.

Volgens ROSA 2015 is in dit gebied het standaard-woninbouwprogramma van Almere wenselijk. Bijzondere woningbouwgebieden, die gelijktijdig ontwikkeld worden liggen elders in Almere (Strandpoort, Noorderplassen, Overgooi).

De bruto dichtheid van standaard netto-woongebieden te Almere is ca 35 won/ha. De dichtheid van standaard bruto-woongebieden, inclusief de bevolkingsvolgende voorzieningen,



Ontwikkelingsstrategie
Oost en West

varieert tussen 25 en 30 woningen per ha., nog exclusief grote groenvoorzieningen, sportvelden, bedrijventerrein, infrastructuur, etc. Met het oog op de nodige geluids- en bufferzones voor rijkswegen, een eventuele spoorlijn en agrarisch- of bedrijventerrein lijkt een bruto dichtheid van 25 woningen per ha (wo/ha) reëel

Het woningaantal op 812 ha te verstedelijken gebied, bij een bruto dichtheid van 25 won/ha, is 20.000

Met attractie van 60 ha voor kleinstedelijk bedrijventerrein is 762 ha beschikbaar en is het woningaantal 18.500 of 20.000 woningen met een dichtheid van 26 wo/ha

Het woningbouwprogramma in Almere wordt nauwkeurig afgestemd op de markt en de conjunctuur, vooral nu de woningbouw steeds minder centraal gestuurd wordt.

Als planningsmiddel hanteert Almere zogenaamde woningsegmenten, een klassificering van soorten woningen van duur (segment 0) tot goedkoop (segment VI). Er worden 5-jarenplannen voor de woningbouw opgesteld, met enerzijds de segmentering en anderzijds de localisering. Per stadsdeel wordt gevarieerd met de segmenten-mix om differentiatie in woonmilieu's te bewerkstelligen. Een eerste kenmerk van de milieu's is de woningdichtheid.

3.2.2 BEDRIJVENTERREIN

De vraag naar bedrijventerreinen in de periode 2005 – 2015 wordt geraamd op 430 ha bruto. In Poort zal 160 ha worden gerealiseerd. De restvraag is dan 270 ha. Deze prognose is gebaseerd op het onderzoek "Meerjarenraming bedrijfs- en kantoorterreinen gemeente Almere 1995-2020", uitgevoerd door STOGO in 1995 ten behoeve van de bestuursopdracht "Ontwikkelingsscenario's", tevens gebruikt als uitgangspunt voor ROSA 2015.

Behalve 60 ha kleine stedelijke bedrijventerreinen, moet dan nog 210 ha middel- en groot-schalig bedrijventerrein worden gefokaliseerd.

Additionalie behoefte aan bedrijventerrein wordt geraamd op 200 ha in deze periode, zodat het totale programma voor Hout 300 a 500 ha is.

Als zoekgebied voor dit bedrijventerrein wordt hier Almeers grondgebied aangenomen ten zuidoosten van de A6, het plangebied.

Volgens ROSA-2015 zijn al ten minste twee kleine bedrijventerreinen voorzien in Hout: een bij de aansluiting van de A27 op de A6 en een aan de zuid-oostzijde: ca 50 ha.

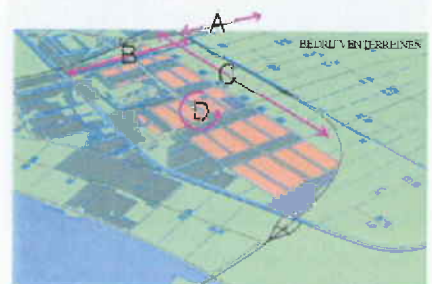
Uitgegaan wordt 300 a 500 ha bedrijventerrein, waarvan 60 ha kleinstedelijk terrein (geïntegreerd in het woongebied).

3.2.3 VOORZIENINGEN

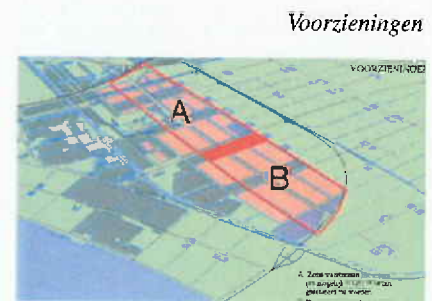
Er wordt hieronder van uitgegaan dat het programma aan bevolkingvolgende-voorzieningen is te realiseren binnen de bruto stedelijke dichtheid van 25 a 30 woningen per hectare.

De voorzieningenstructuur (centraliteit) krijgt als een van de in het MER te onderzoeken variabelen (3.3.3) nadere aandacht.

Zo mogelijk zijn er stedelijke voorzieningen in het gebied te situeren, met de kans op een bijdrage aan een eigen identiteit.



Bedrijventerreinen



Voorzieningen



Golfterrein



Natuur

Stichse brug



Recreatie

Aangenomen wordt dat de recreatiebehoefte, tot de schaal van wijkgroen, in het bruto stedelijk gebied wordt gerealiseerd, uiteraard met consequenties voor de te hanteren woningdichtheid. Grenzend aan Hout zijn al omvangrijke buitengebieden aanwezig, grotendeels in de vorm van bos, als onderdeel van de polynucleaire structuur van Almere. Hierin kunnen ook voorzieningen op stedelijk niveau gerealiseerd worden.

In Almere wordt gestreefd naar de realisatie van verbindende stadscorridors, door langs langzaam-verkeersroutes voorzieningen te concentreren. Zo wordt een differentiatie tussen intensief gebruikte routes en stillere, extensief gebruikte gebieden bereikt. In Hout liggen deze routes langs de Hoge Vaart aan de noordzijde, en langs de Kievitsweg.

3.2.4 BOS, LANDBOUW, WATER, NATUUR

Bos, landbouw

Er wordt hieronder van uitgegaan dat de nu aanwezige bossen, het golfterrein, de eco-zones en het water blijven bestaan. Extra toe te voegen oppervlaktewaterberging in het toekomstig stedelijk gebied maakt deel uit van het bruto woongebied, of bedrijventerrein.

De landbouw zal zo veel mogelijk worden gehandhaafd, maar zo nodig wordt herbestemming toegepast, hetzij tot woongebied, hetzij tot bedrijventerrein.

Natuur

Grootschalig natuurgebied grenst direct aan Almere (Oostvaardersplassen) en kleinere, gelijksoortige gebieden zijn in Almere gerealiseerd: Lepelaarsplassen, Kromslootpark, evenals de ecologische verbindingzones daartussen. Almere maakt deel uit van een regionale en landelijke ecologische structuur. Naast de specifieke natuurgebieden is de natuur aanwezig in bossen en plassen evenals in het stedelijk gebied, in de vorm van tuinen, plantsoenen, parken, vijvers, etc.

Water

Het water in Almere heeft een waterhuishoudkundige functie (vaarten, tochten, oppervlaktewaterberging), of is het gevolg van zandwinning. Het dient soms ook als vaarweg (Vaarten) en vaak is er een combinatie met recreatie gerealiseerd (vissen, oeverrecreatie, watersport, schaatsen). Landschappelijk geeft water de mogelijkheid om te differentiëren en ruimtewerking te creëren.

Het vele water rond Almere, als restant van het IJsselmeer, geeft Almere een bijzondere positie, met de aantrekkelijkheid en typische moeilijkheid (verbindingen) van een schiereiland. De recreatieve mogelijkheden komen langzamerhand tot ontwikkeling, met de groei van de stad. (Nota Recreatief en Toeristisch Beleid "Almere-Waterstad").

De vaarroute door het Gooimeer kan van betekenis zijn voor een eventueel aangrenzend bedrijventerrein.

3.3 ALTERNATIEVEN, VARIABELEN

Om tot een zinvolle afweging te komen, en het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) te kunnen definiëren ten behoeve van het structuurplan van Hout, dienen alternatieve inrichtings-modellen te worden opgesteld.

Hieronder komen de mogelijke variabelen aan de orde. Pas in het MER zelf zullen deze variabelen leiden tot samenhangende modellen. Er wordt daarbij een keuze gemaakt in zich voor het milieu onderscheidende modellen. Een aantal relevante variabelen komen niet in de modellen tot uiting, maar kunnen wel in de beschrijving worden meegenomen (bijv. de isolatie van woningen, of de hoeveelheid buurtgroen)

3.3.1 CONCEPT, IDENTITEIT

Hout zal zijn identiteit vooral ontleenen aan het aanwezige landschap, dat is aangelegd met het oog op stedelijke ontwikkeling (Ontwikkelingsstrategie Oost en West). Het landschap is permanent aan het veranderen: de bossen groeien, open ruimtes krijgen een duidelijker begrenzing, de A27 wordt aangelegd en straks in gebruik genomen, met beweging, verlichting en lawaai.

Hout kan een grote zelfstandigheid krijgen, geconcentreerd aan de zuidzijde, met een oriëntatie op het Gooi, of het is een verlengstuk van Almere Stad. Het kan een stad langs de Hoge Vaart worden. Het kan bestaan uit open groene ruimten, met geconcentreerde bebouwing daarin, wellicht rond stations of het is een ondoorzichtig, uitgebreid woongebied met huizen en grote privé tuinen, of uit een reeks duidelijk verschillende woonbuurten, of een veelvormige structuur van wonen en werken.

Het concept zal in harmonie moeten zijn met zijn positie in Almere en in de regio, met het landschap, met de markt en met de mogelijkheden om het te realiseren. Het zal in het structuurplan verder vorm krijgen, en voor zover het milieu-implicaties heeft in de op te stellen modellen tot uiting worden gebracht

3.3.2 WOONMILIEU'S, DICHTHEDEN

Er wordt in Almere permanent onderzoek verricht naar variaties op en ontwikkeling van woonmilieus in samenhang met de typische situatie en de maatschappelijke en economische situatie op het moment. Het variëren op het woonmilieu is ook een uiting van nooit aflatende creativiteit.

Voor Hout zal onderzocht worden welke vrijheden er zijn om in de loop der tijd, de ontwikkelingsperiode is 10 a 15 jaar, diverse woonmilieus te realiseren.

3.3.3 CENTRALITEIT, FLEXIBILITEIT

De centraliteit wordt bepaald door de voorzieningen en de bereikbaarheid daarvan (infrastructuur). Worden de voorzieningen gespreid of gebundeld en vervolgens per welk aantal woningen. Een voordeel van bundeling is dat er een stimulerende werking kan uitgaan van functies in elkaars nabijheid: trekkers en profiteurs. Op zich kan de combinatie weer aantrekkelijker zijn dan elke functie op zich.

Mensen genieten van mensen, en het is een belangrijke opgave om in steden plekken met drukte te creëren, in contrast met stilte en rust. (J.Gehl). De drukte is ook afhankelijk van het moment, overdag, 's avonds, door de week, in het weekend, in de zomer of in de winter. De centra zijn oriëntatiepunten, die naast het woonmilieu de identiteit bepalen van een buurt, een wijk of een stadsdeel. Ook langs routes kan concentratie worden bereikt (winkelstraat, beeldenroute, stadscorridors)

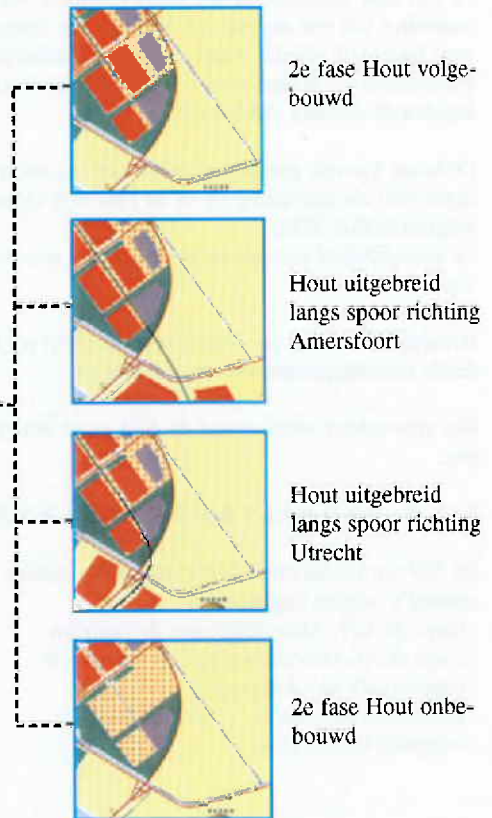
In modellen zal de koppeling aan stations worden onderzocht, het aantal (1 of 2 of meer), met omschrijving van de functies. Ook ontkoppeling van functies en het zelfstandig behandelen van bijvoorbeeld winkelconcentraties is relevant. Het spreiden van functies kan weer een levendiger en actiever woonmilieu opleveren. Het meer of minder self-supporting zijn van geheel Hout is van belang in relatie tot het centrum van Almere-Stad. Voor het MER is daarbij de mobiliteit van belang en de benodigde infrastructuur.

Onderzocht worden de functie en het aantal centra, spreiding en concentratie, en de betrokkenheid op het hoofdcentrum van Almere.



Situatie 2010

Flexibiliteit : In ca. 2010 is nog een keuze moment in te bouwen voor de verdere ontwikkeling van Hout ten zuidoosten van de Vogelweg.



Het plannen van centra heeft veel te maken met **flexibiliteit**. Hoe meer gespreid, hoe groter de flexibiliteit in fasering en de omvang van het woongebied, op enig moment.

Het lijkt wenselijk (zie trajecten) om in de ontwikkeling van Hout een moment te ensceneren, waarop een keuze gemaakt kan worden (omstreeks 2010) om al of niet de woingbouwproductie op Hout te concentreren en mogelijk een vervangend tweede bouwfront te openen (Pampus). Mogelijk krijgt een van de centra in de loop der tijd een ander gewicht, bijvoorbeeld bij de ontwikkeling van de oostflank richting Amersfoort, of bij de ontwikkeling van een intensief bedrijventerrein aan de voet van de Stichtse Brug.

3.3.4 INFRASTRUCTUUR

Voor een spoorlijn zijn een aantal tracés mogelijk:

- langs de A27 (Rosa 2015)
- centraal door Hout (Ontwikkelingsstrategie, Stadsplan, Streekplan, Oostflankstudie)
- tussen de A27 en de centrale as door Hout

Essentieel zijn de stations en de ruimte die een spoorlijn laat voor de inrichting van het gebied, de hinder-zones in acht genomen.

Er zijn ook varianten in het soort openbaar vervoer. Voorlopig wordt uitgegaan van een onderdeel van een regionet en niet van een intercity-lijn. Dan ligt Hout of aan de periferie van Regionair (regio Amsterdam, noordvleugel Randstad), of aan de periferie van Randstadspoor, het net rond Utrecht. De maximale reistijden en hoofdrelaties (woon-werk) bepalen de omvang van het net.

De keuze kan ook gemaakt worden voor een ander hoogwaardig openbaar vervoer door Hout (light-rail) als aanvulling op of de Flevolijn of een Oostlijn (station in noord- en zuidhoek volgens ROSA 2015).

De mogelijkheid voor dit stelsel zal samen met de uitvoerende partijen onderzocht dienen te worden

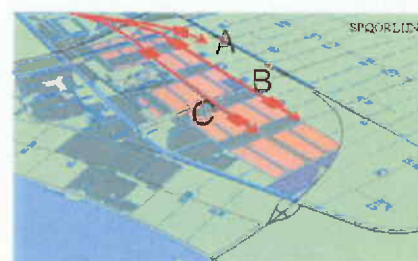
Behalve het vervoer per trein of tram is er dat per bus, waarvoor de in Almere algemeen geldende uitgangspunten worden gehanteerd.

Het autoverkeer wordt vanaf de A27 en de Waterlandseweg zo effectief mogelijk ontworpen.

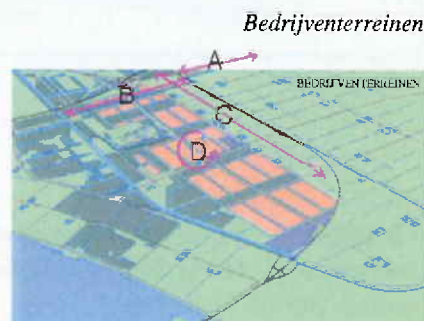
3.3.5 BEDRIJVENTERREINEN

De 300 tot 500 ha bruto bedrijventerrein, middel- en grootschalig kunnen volgens een paar schema's worden opgenomen:

- langs de A27, concentratie aan de oostzijde
- langs de A6, concentratie aan de noordzijde
- concentratie aan de zuidzijde
- meerdere concentraties (noord en zuid bijv.)
- verspreid binnen Hout



Infra structuur



Bedrijventerreinen

Zorg zal moeten worden besteed aan de relatie met het wonen en aan de plaats en functie van de stations. De bereikbaarheid en de mogelijke hinder van het verkeer speelt een belangrijke rol.

De mogelijke ligging van bedrijventerrein aan het Gooimeer geeft kansen voor de ontwikkeling van een "nat bedrijventerrein" en goederenoverslag.

3.3.6 RELATIE MET OMGEVING

De inpassing in het omringend landschap laat nog enkele verschillende mogelijkheden open:

aan de oostzijde:

- open naar het midden van Flevoland; de A27 voert door de ruimte, d.w.z. landbouw
- gesloten naar de A27 door middel van een geluidswal of door bedrijfsbebouwing

aan de westzijde:

- Hoge Vaart hanteren als harde grens van Hout, waarbij het Almeerderbos, met extensieve recreatie aan de overkant ligt
- Hoge Vaart als een centraal element in een park ter weerszijde, met voorzieningen erin en met de nodige bruggen

De buitenbocht van de A27 is ontworpen als open naar het Flevolandse landschap en dit wordt als uitgangspunt gehanteerd. Dit geldt ook voor de ecologische hoofdstructuur in en om Hout.

Naast de bovengenoemde landschappelijke inpassing zijn functionele relaties lossier of intensiever te plannen, met effecten op de modellen, zoals de relaties met:

- Almere-Stad
- Overgooi
- Gooi

3.4 TOETSING

De structuurmodellen van Hout zullen op een aantal criteria worden getoetst en vervolgens kunnen door het geven van een gewicht aan een of meer criteria, voorkeursvarianten worden bepaald, zoals het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA).

Nadere aanwijzingen voor het MER, de modellen en de toetsing, zijn op basis van deze startnotitie mogelijk.

In het structuurplan wordt een keuze gemaakt hoe het MMA wordt toegepast, en worden maatregelen voorgesteld om de eventuele nadelen voor het milieu te beperken.

Afwijkingen van het MMA in het structuurplan zijn mogelijk wanneer andere belangen, bijvoorbeeld economische of belangen betreffende de leefbaarheid of bereikbaarheid etc. prevaleren. Deze keuze zal dan zorgvuldig worden gemotiveerd.

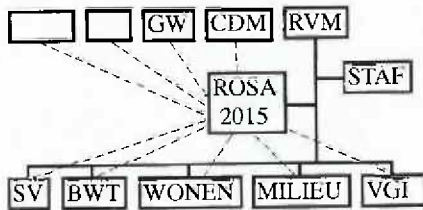


Relaties

De criteria, die in het MER worden gehanteerd, betreffen de huidige situatie en de veranderingen daarin:

- | | |
|--|--|
| 1. bodem en water | grondwater
bodem
huidig bodemgebruik
zandaanwinning
zetting
waterhuishouding
bouwrijpmaken |
| 2. flora en fauna, ecosysteem | verandering door voorgenomen ontwikkeling en invloed op de omgeving |
| 3. landschap, cultuurhistorie en archeologie | verandering in landschap (visuele openheid) en invloed op de omgeving |
| 4. woon- en werkmilieu | potentiële woon- en werkmilieu's en de differentiatie in het totaal (dichtheden en voorzieningen), inclusief het effect op de bestaande milieus |
| 5. mobiliteit | kansen voor de ontwikkeling en het gebruik van het openbaar vervoer (lokaal en regionaal); de aanleg van verkeersontsluiting met het effect op de automobilititeit (modal-split) |
| 6. lucht en geluid | luchtkwaliteit in de huidige situatie en na stedelijke ontwikkeling
toename geluidbelastingen noodzakelijke maatregelen ter beperking daarvan |
| 7. energie | de wijze waarop in de energiebehoefte wordt voorzien met het oog op zo min mogelijk vervuiling (CO ₂ -uitstoot), en het gebruik van duurzame energiebronnen (zo min mogelijk fossiele brandstof, zoveel mogelijk zonne- en windenergie alsook aardwarmte), dit gerelateerd aan verbruikslasten. |
| 8. investeringsnivo | planning van investeringen, opbrengsten en exploitatie en het optimaal, geïntegreerd gebruik van gedane investeringen |





4 PLANNING, UITVOERINGSASPECTEN

Planning

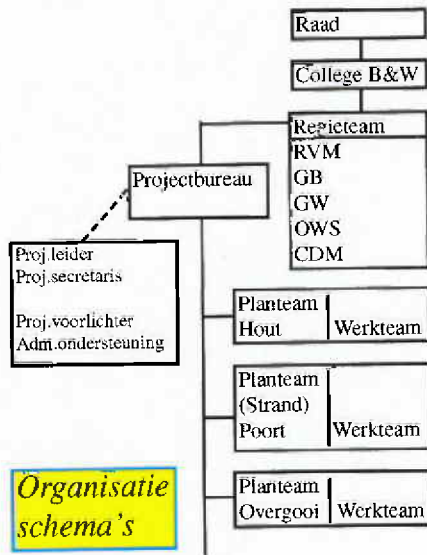
In de tijdsplanning wordt voorzien dat in februari 1999 het MER door de gemeenteraad wordt vastgesteld en tezamen met het concept van het structuurplan in april ter visie wordt gelegd. Na verwerking van de reacties op het concept structuurplan zal dit in september 1999 aan de gemeenteraad worden voorgelegd ter vaststelling

Communicatie

Met betrekking tot het tot stand komen van de hierboven genoemde plannen en documenten is door het college van burgemeester en wethouders een communicatieplan opgesteld. Dit houdt in dat, naast het bieden van de wettelijk verplichte inspraakmogelijkheden, ook zorg wordt gedragen voor de participatie van burgers en maatschappelijke organisaties bij de ontwikkeling van de ideeën die aan de verschillende beleidsstukken ten grondslag liggen. Dit in een vroeg stadium.

Organisatie

Het structuurplan Hout wordt vervaardigd in het kader van de Projectorganisatie ROSA 2015. Het binnen de dienst Ruimtelijke Ordening, Volkshuisvesting en Milieu (RVM) geformeerde Projectbureau draagt zorg voor een goede en samenhangende ambtelijke voorbereiding van de aan het bestuur voor te leggen stukken.



BIJLAGE 1: RELEVANTE BELEIDSKADERS

Algemeen

- PKB 3 VINEX (1991), VINAC (1997)
- Stadsplan 2005 (1992)
- Streekplan Flevoland (1993)
- Oostflankstudie RORO (...)

De Oostflankstudie, opgesteld door het RORO (Randstad Overleg Ruimtelijke Ordening), bevat Almere-Hout met meer of mindere capaciteit, voorzien van een centraal gelegen spoorlijn, al of niet doorgetrokken naar Amersfoort of Utrecht. De 2^e fase van deze studie wordt door de provincies Flevoland, Noord-Holland, Utrecht en het Rijk, met vertegenwoordiging van de betrokken gemeentes opgesteld, om deze te integreren in het komende omgevingsplan Flevoland. De Oostflankstudie is vooral regionaal gericht, met aandacht voor het hoofdwegennet en OV-net, de centrumvoorzieningen in deze regio, de relatie tussen woon- en werklokaties, de landschappelijke waarden en de bufferzones.

- Ontwikkelingsstrategie Oost en West
- ROSA 2015 (1997)
- Bestemmingsplan Almeerderhout d.d.
- Bestemmingsplan Oost en West (1983)
- Scenariostudie Almere 1995-2020

Verkeer

- Beleidsplan verkeersveiligheid 1998-2003 (1997)
- Regionaal verkeers en vervoersplan (RVVP)
- MIT (Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport) 1998-2002 (min V&W)
- CRAAG-studie (Corridors tussen de Regio's Amsterdam, Almere en 't Gooi) nodige aanpassingen aan A1, A6 en A9 tot 2010
- Studie IJmeerlijn (Amsterdam, Almere 1997)

Water, landschap en ecologie

- 4^e nota waterhuishouding
- Waterhuishoudingsplan 1994-1998 Flevoland
- Waterbeheersplan Fleverwaard
- Natuurbeleidsplan (LNV 1990)
Beschrijving ecologische hoofdstructuur (EHS) in Nederland. Inkadering tot ecologische basisstructuur (EBS) via provinciale streekplan, Kerngebieden en verbindingzones
- Structuurplan groene ruimte (LNV/VROM 1992)
Compensatiebeginsel voor ruimtelijke ingreep die schade toebrengt aan natuur, en/of bos en/of recreatie, of deze laat wijken in de EHS

Milieu

- Milieukwaliteitsdoelstellingen bodem en water (VROM 1991)
invulling aan nationaal milieubeleidsplan. Uitgangspunt is het realiseren van streefwaarden
- Milieubeleidsplan Almere/Zeevolde
- Nota duurzame woonmilieu's in Almere

Werkgelegenheid en economie

- Meerjarenraming bedrijfs- en kantorenterreinen gemeente Almere 1995-2020 STOGO 1995. Onderzoeken ten behoeve van scenariostudie Almere 2020.
1000-3000 arbeidsplaatsen per jaar afhankelijk van groeiscenario 0-1000 of 3000 woningen per jaar.
- Bedrijventerreinenstrategie Almere 1995/2005 (BCI 1995) 16 tot 20 ha bedrijventerreinen per jaar gebaseerd op een werkgelegenheidsgroei van 1850 arbeidsplaatsen per jaar, volgens Stadsplan.
- Kademota economisch beleid 1997 2050 arbeidsplaatsen per jaar, door majeure projecten mogelijk bovendien nog 1000 arbeidsplaatsen per jaar
- "Werk maken van economie" rapport commissie van der Zwan (1997) werkgelegenheidsgroei tot 2005 van gemiddeld 4000 arbeidsplaatsen per jaar.
Aanbevelingen betreffen :
 - bedrijventerrein (versnelde aanleg)
 - bereikbaarheid (weginfrastructuur; A6-A9)
 - voorzieningen (centrum Almere Stad, S & L- centrum)
 - arbeidsmarkt en onderwijs (HBO)
 - imago, acquisitie, organisatie

Sport en recreatie

- Almere Waterstad. toeristisch recreatief beleidsplan (gemeente Almere 1996)
- Nota Sport in beweging, beleidsplan Sport Gemeente Almere 1996-1999 (gemeente Almere 1995)