

MINISTERIE VAN VERKEER
EN WATERSTAAT

RIJKSDIENST VOOR DE
IJSELMEERPOLDERS

No. A 17143

26 april 1983



DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Gezien het bij nota van 18 april 1983, Cds 16097, door de adjunct-hoofd-directeur van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders te Lelystad overgelegde ontwerp-plan tot regeling der bebouwing en der bestemming van gronden voor het gebied "De Steiger en De Paal 1981" te Almere-Haven, zoals dat vastgesteld is door de hoofddirecteur van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders op 15 november 1982 en sedertdien gewijzigd;

Overwegende dat de Adviesraad van het openbaar lichaam "Zuidelijke IJsselmeerpolders" voor het gebied Almere omtrent het onderhavige plan is gehoord;

Gezien het advies van de Raad van de Waterstaat van 14 januari 1983, nr. R 11/83 Z 3/83;

Gelet op artikel 11 van de Wet van 10 november 1955 (Stb. 521) tot instelling van een openbaar lichaam "Zuidelijke IJsselmeerpolders";

B E S L U I T:

Goed te keuren het plan tot regeling der bebouwing en der bestemming van gronden "De Steiger en De Paal 1981", vervat in de bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte kaart, nr. 8149 gedateerd 7 maart 1983, voorschriften en toelichting gedateerd 7 maart 1983.

's-Gravenhage, 26 april 1983.

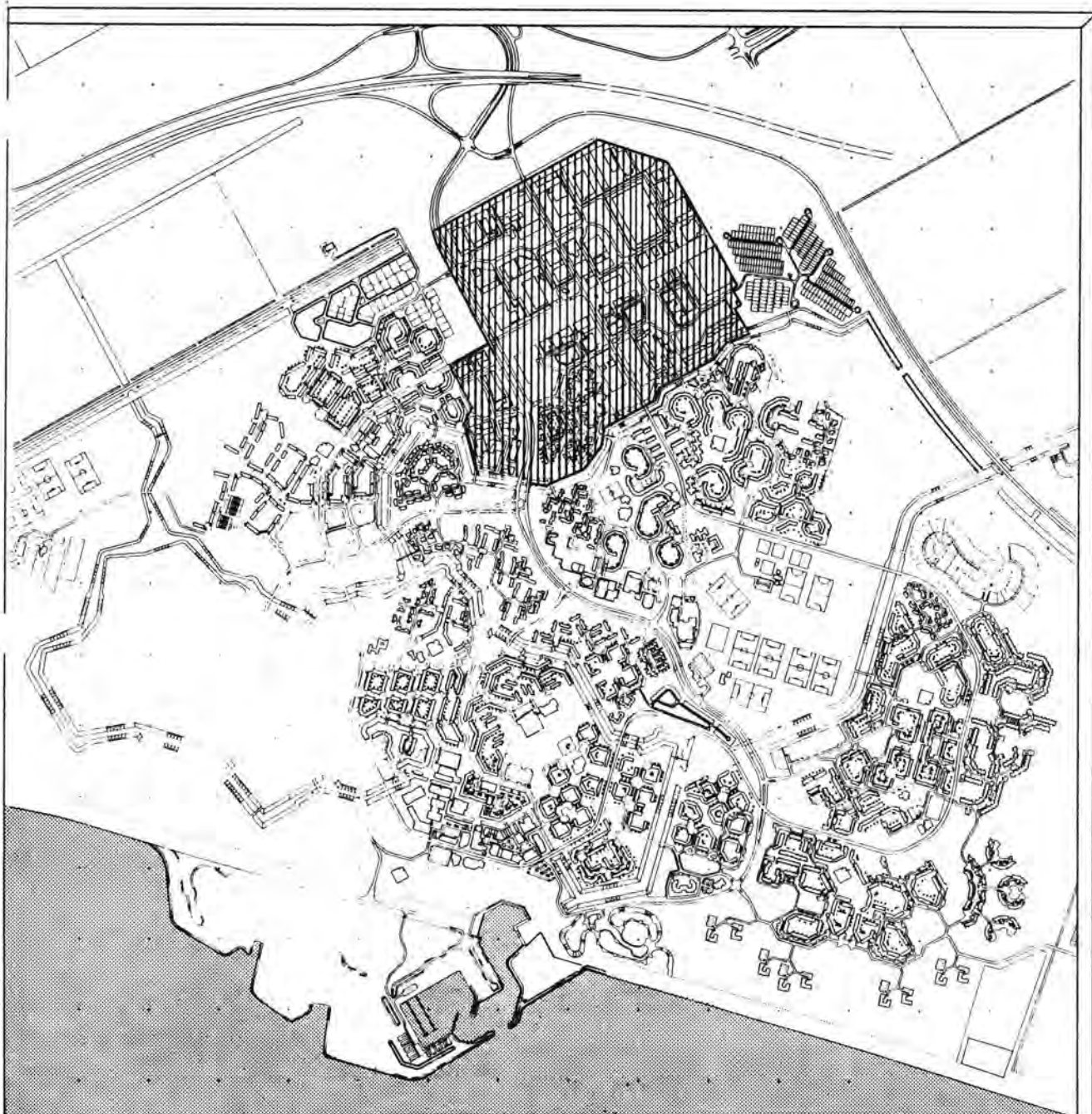
DE MINISTER VOORNOEMD,



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

de steiger en de paal 1981

gelegen in almere-haven



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

de steiger en de paal 1981

gelegen in almere- haven

83_03_07

PLAN DE STEIGER EN DE PAAL

Datum : 83.03.07
Planno. : 8149
Extern adviseur : Stad en Landschap, Rotterdam

	blz.
INHOUD	
VOORWOORD	
TOELICHTING	
1. INLEIDING	5
2. PLANGEBIED	7
2.1. Ligging	13
2.2. Begrenzing	13
3. PROGRAMMA	13
3.1. Karakter van het bedrijventerrein	15
3.2. Kenmerken van te vestigen bedrijven	15
3.3. Ontsluiting	15
3.4. Parkeren	17
3.5. Wonen	17
3.6. Voorzieningen	17
4. PLANOPZET	18
4.1. Algemeen	20
4.2. Randvoorwaarden	20
4.2.1. Stedebouwkundige randvoorwaarden	20
4.2.2. Bebouwing	20
4.3. Ontsluiting	22
4.4. Parkeren	23
4.5. Wonen	25
4.6. Voorzieningen	25
5. MILIEUASPEKTEN	26
6. RESULTATEN VAN HET AMBTELIJK OVERLEG	28
VOORSCHRIFTEN	30
BIJLAGEN:	
1. Kwantitatieve aspecten	
2. Woningdifferentiatie	
PLANKAART	

RIJKSDIENST
VOOR DE IJSSSELMEERPOLDERS
L E L Y S T A D

VOORWOORD

Het plan tot regeling der bebouwing en der bestemming van gronden voor de gebieden 'De Steiger' en 'De Paal' heeft betrekking op twee bedrijventerreinen in het noorden van Almere-Haven, de eerste kern van de meerkernige stad Almere.

De programma's zijn gebaseerd op het 'Ontwerp Almere-Haven', het structuurschema zoals vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat in 1974. Nadien hebben aanpassingen plaatsgevonden, o.a. uitbreiding van het oostelijke woongebied ter compensatie van de vergroting van het bedrijventerrein de Steiger in zuidelijke richting. Zowel de behoefte aan meer bedrijventerrein voor vestiging van kleine bedrijven, alsmede de wens een grotere integratie tussen wonen en werken te bereiken ligt ten grondslag aan deze uitbreiding, waarin op beperkte schaal woningen zijn opgenomen.

Nu de bouw en inrichting binnen het gebied nagenoeg afgerond zijn, is het wenselijk de bestaande situatie te consolideren in een stedenbouwkundig plan. Concreet houdt dit in dat de gerealiseerde bebouwing en inrichting van de openbare ruimte op de kaart aangegeven wordt. Toekomstige ontwikkelingen, in het bijzonder m.b.t. uitbreiding van bestaande gebouwen dienen te passen in het in dit plan opgestelde planologische kader van kaart en voorschriften. Na de ter inzage legging wordt het plan met zowel de eventuele ingekomen opmerkingen uit de bevolking als het commentaar van de Directeur van de Rijksdienst toegezonden aan de Adviesraad van het Openbaar Lichaam 'Zuidelijke IJsselmeerpolders'. Op deze wijze is de direkt gekozen plaatselijke volksvertegenwoordiging in de procedure betrokken.


Het plan tot regeling der bebouwing en der bestemming van gronden vindt zijn basis in artikel 11 van de Wet van 10 november 1955, Stb. 521 (Wet openbaar lichaam 'Zuidelijke IJsselmeerpolders'), luidende:

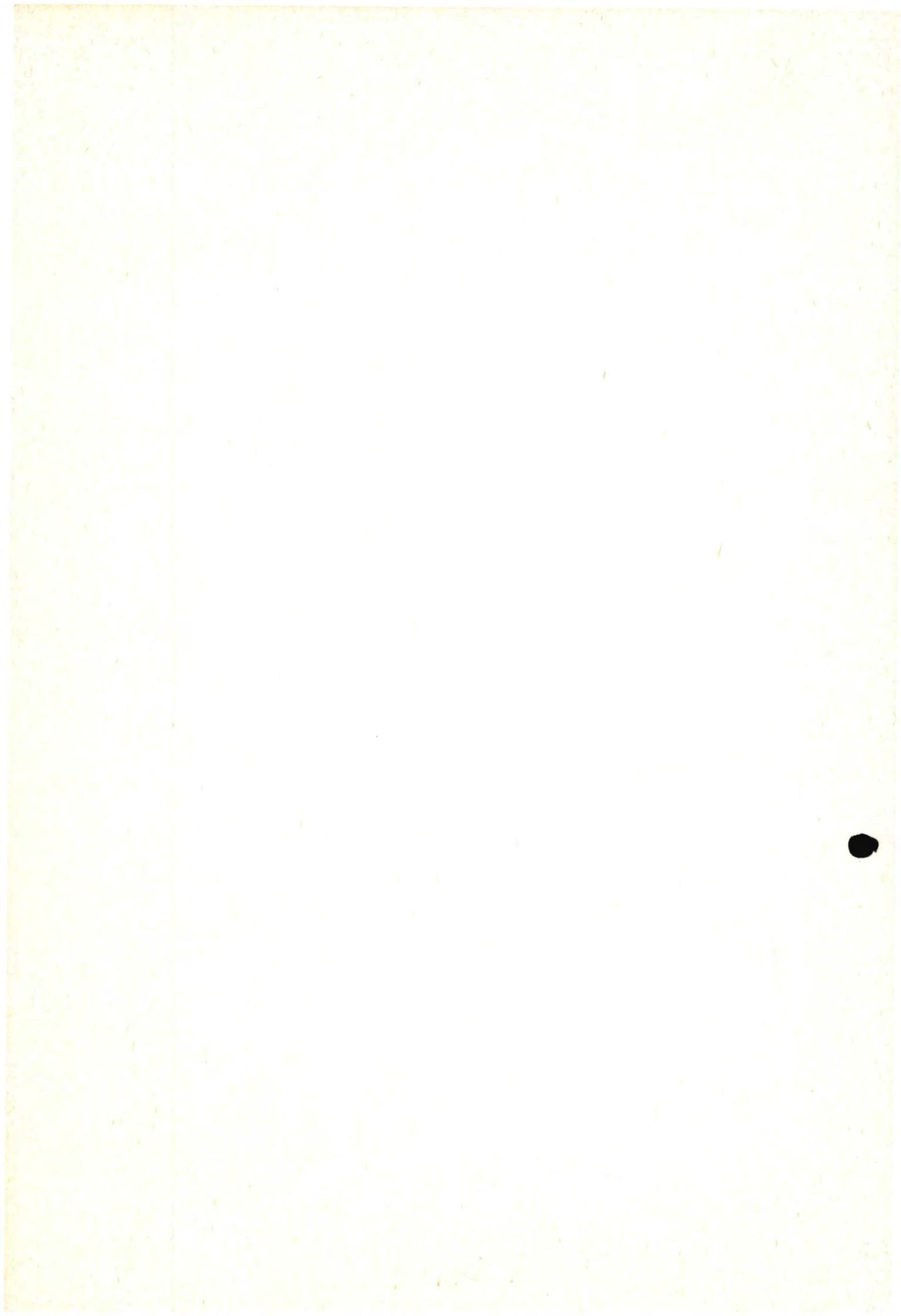
"Voor de toepassing van de bepalingen van de Woningwet worden de voor het gebied van het openbaar lichaam door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat goedgekeurde plannen tot regeling der bebouwing en der bestemming van gronden aangemerkt als ingevolge die wet (thans de Wet op de Ruimtelijke Ordening) vastgestelde en goedgekeurde uitbreidingsplannen (thans bestemmingsplannen)."

Krachtens dit artikel hebben de door de Minister van Verkeer en Waterstaat goedgekeurde plannen tot regeling der bebouwing en der bestemming van gronden dezelfde wettelijke status als de ingevolge de Wet op de Ruimtelijke Ordening vastgestelde en goedgekeurde bestemmingsplannen.

De inhoudelijke vormgeving van de plannen tot regeling der bebouwing en der bestemming van gronden is, voor zover als binnen het kader van de hiervoor genoemde Wet O.L.Z.I.J.P. mogelijk is, gelijk aan die van op basis van de Wet en het Besluit op de Ruimtelijke Ordening ontworpen plannen.

DE HOOFDDIRECTEUR VAN DE
RIJKSDIENST VOOR DE IJSSSEL-
MEERPOLDERS





toelichting

1. INLEIDING

Almere en Lelystad, beide gelegen in Flevoland, zullen evenals de groei-kernen in Noord-Holland (Purmerend, Hoorn en Alkmaar), grote aantallen mensen en bedrijven moeten opnemen uit de randstad, met name uit Amsterdam en het Gooi.

Om de problemen van deze overloop op een flexibele manier te kunnen oplossen, is gekozen voor een opzet, waarbij Almere verschillende kernen van uiteenlopende omvang zal omvatten. Tezamen vormen deze een nauw op elkaar betrokken geheel (zie figuur 1).

Almere-Haven is als eerste kern tot ontwikkeling gebracht en bedoeld om circa 20.000 inwoners te herbergen. Daarnaast bestaan uitgewerkte plannen voor een tweede kern (de hoofdkern) van circa 90.000 inwoners (Almere-Stad) en een derde kern van circa 40.000 inwoners (Almere-Buiten). Zie figuur 2. Al deze woongebieden, en ook de werkgebieden, worden via groene tussengebieden met elkaar verbonden door middel van fietspaden, busbanen, stadsautowegen en vaarroutes.

Tot deze werkgebieden wordt een tweetal extensieve bedrijvenparken gerekend: de Vaart in het noorden en een toekomstig terrein in het zuidoosten. Bedrijven met een grote terreinbehoefte en/of een lage arbeidsplaatsbezetting kunnen hier een plaats vinden, evenals bedrijven die om milieu-redenen niet in de directe omgeving van woongebieden gesitueerd mogen worden. Op een gedeelte van deze terreinen zullen ook kantoren voorkomen.

Aan de rand van woonkernen zijn bedrijventerreinen gedacht van een kleinere schaal (ca. 10 tot 100 ha.). Een dergelijk middelschalig terrein is het bedrijventerrein de Steiger. Van het totaal aantal arbeidsplaatsen in Almere-Haven (6300) zal ongeveer 25% alhier gerealiseerd worden.

In de woonkernen, meestal langs verkeersaders, is een laatste categorie bedrijventerrein gelokaliseerd. Deze is nog kleinschaliger van karakter (ca. 2 tot 5 ha.) en trekt vooral bedrijvigheid aan die een nauwe relatie met wonen heeft (verzorgend karakter, part-time en vrouwelijke arbeidskrachten). Een voorbeeld hiervan in Almere-Haven is het tot het plangebied behorende terrein de Paal. Andere kleinschalige gebieden waar kantoren en bedrijven zich kunnen vestigen zijn de Achterwerf en de Ambachtsmark. Tenslotte is er ruimte voor individuele bedrijfs- en atelierruimten in de diverse woongebieden opgenomen.

Een nog niet genoemd belangrijk werkgebied is het centrum van Almere-Haven. Dit gebied zal met name een aandeel leveren in arbeidsplaatsen in de kantoren- en voorzieningensector (detailhandel). De helft van het totaal aan kantoor-arbeidsplaatsen en 33% van alle arbeidsplaatsen in Almere-Haven is hier gelokaliseerd.

Kenmerkend voor de stedenbouwkundige opzet van Almere-Haven is de ligging van de woonbuurten rondom haltes van het openbaar vervoer. De buurten zijn onderling van elkaar gescheiden door groene wiggen, waarin recreatieve voorzieningen zijn opgenomen.

Naar het centrum toe lopen de woningdichtheden op, evenals binnen de buurten naar de bushaltes toe. Hierdoor wordt bereikt, dat zoveel mogelijk woningen dicht bij de voorzieningen zijn gelegen. In het centrum liggen de voorzieningen, voorzover ze éénmaal in Almere-Haven voorkomen, die nodig zijn voor ca. 20.000 inwoners.

Door in de verder van het centrum gelegen gebieden buurtvoorzieningen nabij de bushaltes te situeren, heeft elke inwoner de benodigde dagelijkse voorzieningen binnen bereik.

Voorts wordt getracht verscheidenheid te bewerkstelligen, onder meer door verkavelingswijze, woningtypen, karakter (stenig versus groen) en financieringswijze.

Bij de verkeersafwikkeling hebben voetgangers, fietsers en openbaar vervoer

de hoogste prioriteit. In het gehele stedelijke gebied van Almere-Haven is een openbaar vervoerbaan geprojecteerd voor snelle en comfortabele busverbindingen. De haltes zijn zodanig getraceerd, dat ca. 90% van alle inwoners binnen 400 meter van een halteplaats woont, terwijl ook een groot deel van de arbeidsplaatsen (minimaal 75%) binnen loopafstand ligt.

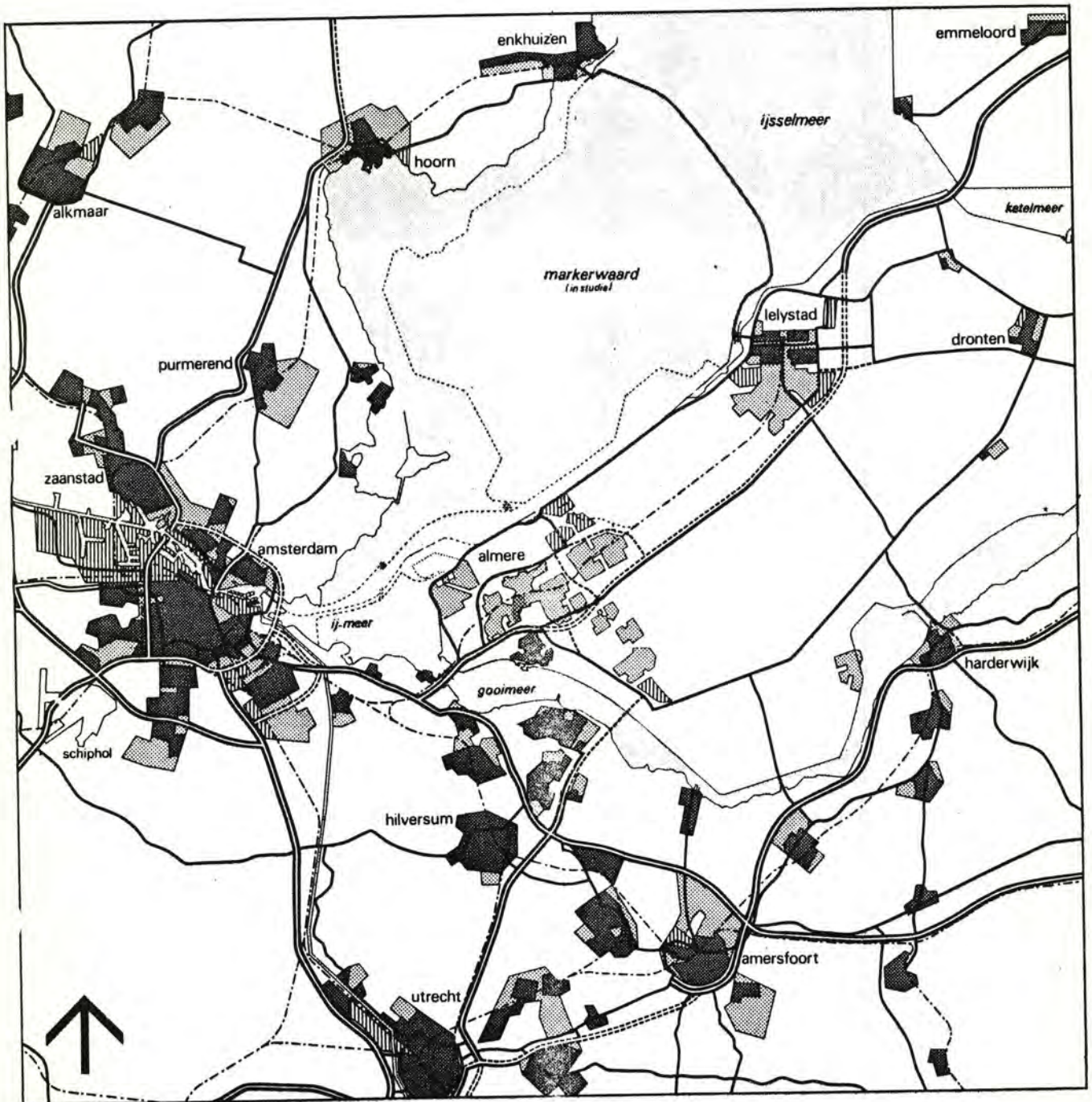
De woongebieden onderling, het centrum en de werkgebieden zijn voor fietsers en voetgangers verbonden middels vrijliggende fiets- en voetpaden. Deze paden kruisen de hoofdwegen ongelijkvloers via tunneltjes, zodat er veilige en beschut gelegen routes ontstaan.






De hoofdontsluiting voor de auto geschiedt via een centrale kernhoofdweg, welke zich in drieën vertakt. Deze hoofdwegen zijn tussen de woongebieden in gesitueerd en eindigen in het centrumgebied. In de woongebieden is daarvoor hoegenaamd geen doorgaand verkeer aanwezig, waardoor fietser en voetganger een veilig gebied aantreffen, nog versterkt door de verkeerscirculatie binnen de woongebieden.

De ligging van Almere-Haven aan het Gooimeer wordt benadrukt doordat het centrum vlakbij dit water is gesitueerd en een aantal voorzieningen in de nabijheid worden ontwikkeld (strand, jachthaven, binnenhaven en sluis).

Almere-Haven moet in 10 jaar tijds gegroeid zijn tot een volwaardig en aantrekkelijk woongebied voor ca. 20.000 inwoners (ca. 8.000 woningen). De ontwikkeling is gestart bij en in het centrum. Vanuit deze eerste fase ontwikkelen zich een viertal radialen, zodat snel een gedifferentieerd woonmilieu ontstaat. De eerste radiaal wordt gevormd door de Steiger en het woongebied de Marken, waarna de oostelijke, tweede, radiaal wordt afgerond middels het woongebied de Meenten en de Grienden. De derde radiaal ligt richting Almere-Stad (de Gouwen). De Wierden zal als laatste woongebied en vierde radiaal volgen.

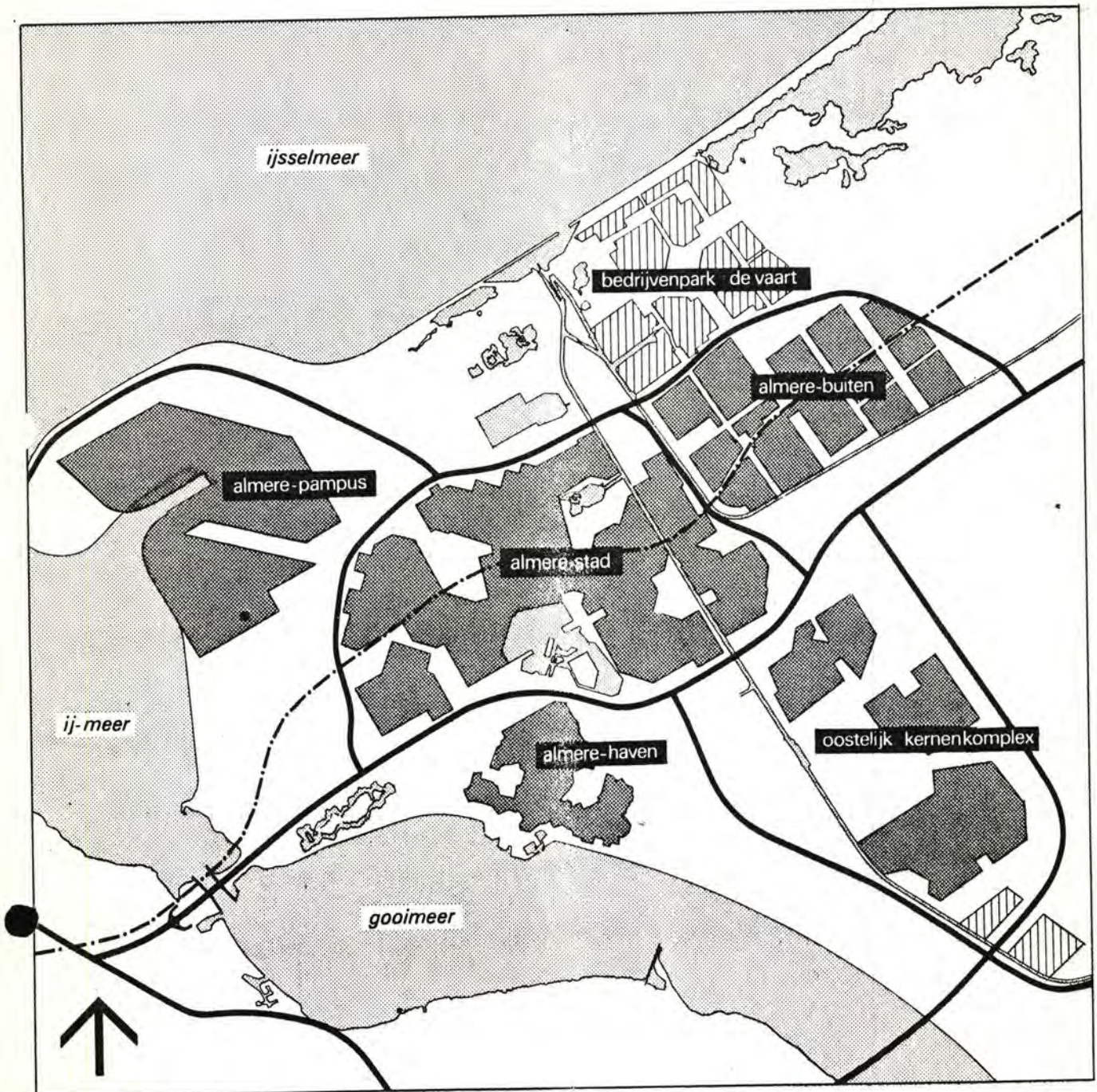
figuur 1
almere in de regio



-  water
-  huidige en toekomstige stedelijke bebouwing
-  werkgebieden
-  wegen
-  spoorlijn

0 5 10 15 20km

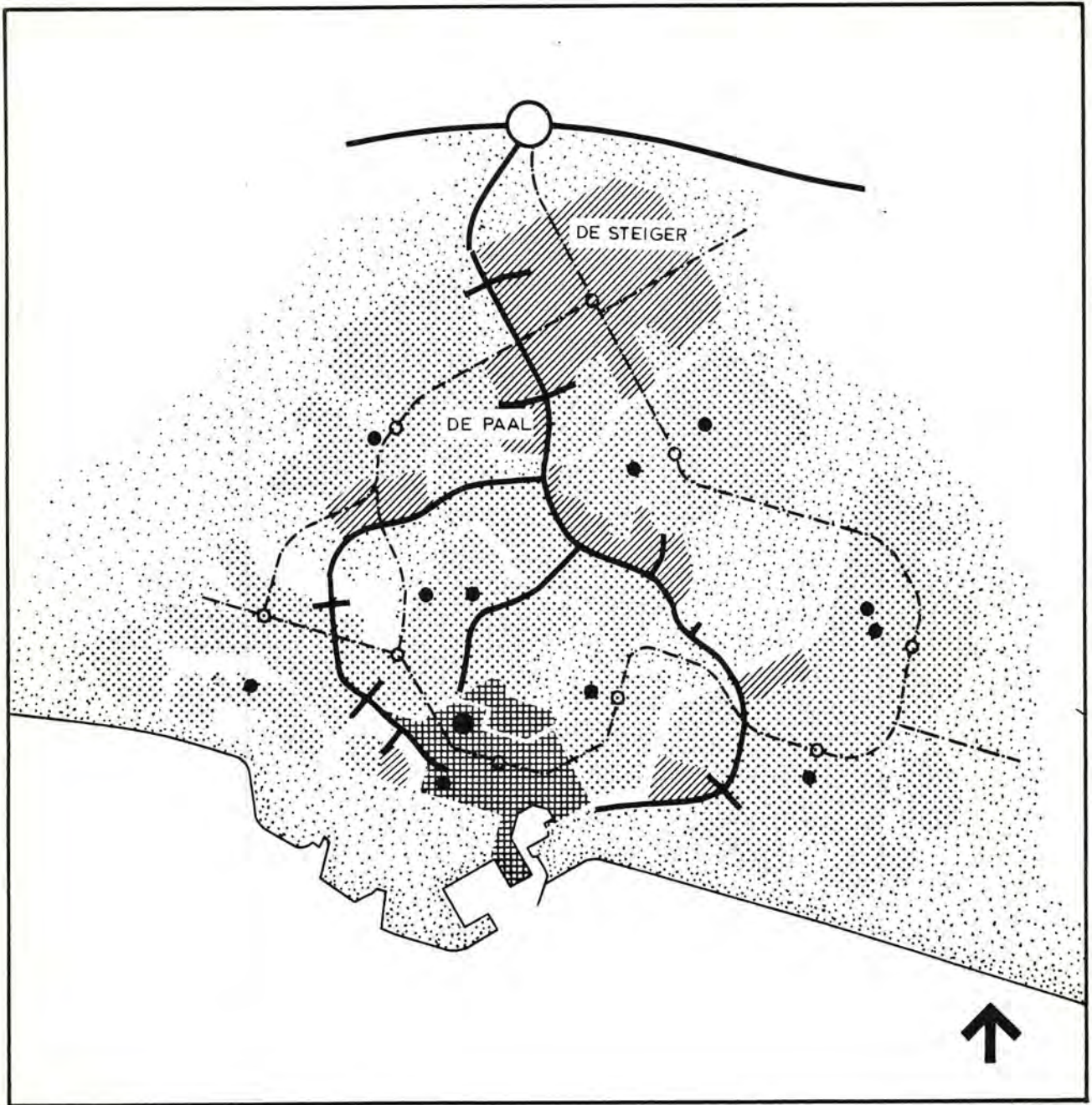
figuur 2
almere, meerkernige opzet





-  water
-  stedelijk gebied
-  bedrijvenpark
-  wegen
-  spoorlijn

0 1 2 3 4 km

figuur 3 - structuurschema almere . haven



-  woongebied
-  centrumgebied
-  bedrijventerrein
-  groen
-  hoofdontsluiting auto's
-  openbaar vervoersbaan

-  scholen
-  bushaltes

0 500 1000m

2. HET PLANGEBIED

2.1. Ligging

De bedrijventerreinen de Steiger en de Paal zijn gelegen in het noorden van Almere-Haven. De Steiger grenst aan woongebieden en aan de groene zone tussen Almere-Haven en Almere-Stad. In deze zone bevindt zich o.a. een volkstuinencomplex. De Paal wordt aan bijna alle zijden omgeven door woongebieden.

Door het plangebied voert de 2x2 strooks toegangsweg tot Almere-Haven, de Noorderdreef, die de Steiger scheidt van de Paal. De Steiger wordt voorts doorsneden door de vrije openbaar vervoerbaan. Zie figuur 4: Plangebied.

Het gehele plangebied, inclusief de busbaan en de Noorderdreef, meet ca. 57 ha. Het terrein de Paal heeft een bruto oppervlakte van bijna 5 ha. De Steiger is ruim 50 ha. groot, terwijl de oppervlakte van de Noorderdreef in het plangebied ca. 2 ha. bedraagt.

Het gebied de Steiger valt in twee delen uiteen, de Steiger-Noord en de Steiger-Zuid, van elkaar gescheiden door een 30 tot 50 meter brede groenstrook. Het noordelijk gedeelte is uitsluitend bestemd voor bedrijvigheid; in het zuidelijk deel komen ook gebieden voor met woonbestemming. In totaal kan bijna 23 ha. uitgegeven worden aan bedrijven, terwijl bijna 7 ha. is gereserveerd voor woondoeleinden (Gildemark, Noordmark en Brugmark). In de Paal is het oppervlakte aan uit te geven bedrijventerrein ca. 2.7 ha.

2.2. Begrenzing

De Paal wordt aan de oostzijde begrensd door de Noorderdreef. Aan de noordzijde eindigt het bedrijventerrein bij de busbaan, die daar de Noorderdreef ongelijkvloers kruist. In het zuiden en westen grenst de Paal aan het woongebied de Gouwen; de grens wordt hiër gedeeltelijk gevormd door de stadsgracht, gedeeltelijk door een buurtontsluiting.

Het water ten zuiden van de voormalige Muiderweg is de begrenzing van de Steiger in het noorden. In het oosten is de grens strak om de bedrijfskavels getrokken en in het zuiden valt deze samen met de stadsgracht. De Noorderdreef tenslotte vormt de begrenzing in het westen.

3. PROGRAMMA

3.1. Karakter van het bedrijventerrein

Het middelschalige bedrijventerrein de Steiger zal plaats bieden aan circa 1.500 arbeidsplaatsen. Het naastliggende de Paal behoort tot de kleinschalige terreinen en zal ca. 250 arbeidsplaatsen tellen. De bedrijven en kantoren in het plangebied zullen gezamenlijk meer dan 25% van het totaal aan arbeidsplaatsen in Almere-Haven voor hun rekening nemen. Nadere gegevens betreffende de Steiger en de Paal (o.a. kavelgroottes, terreinoppervlakten, verdeling arbeidsplaatsen over beroepssectoren etc.) zijn in een bijlage opgenomen.

De korte afstand van de bedrijventerreinen tot rijksweg 6 - die tussen de hoofdkern Almere-Stad en Almere-Haven in is gesitueerd - garandeert een goede verbinding, zowel met afzetgebieden op het oude land als met nieuwe afzetgebieden in Zuidelijk Flevoland. De afstand tot het centrum van Almere-Haven bedraagt ca. 1.5 tot 2 km.

Door de situering van beide terreinen aan de Noorderdreef vervullen ze een poort-functie voor Almere-Haven, hetgeen gevolgen heeft voor het karakter van het gebied. Tevens wordt zo voorkomen dat het voor de bedrijventerreinen bestemd verkeer de woonkern belast.

De aangrenzende ligging van de woongebieden de Gouwen en de Marken heeft het karakter eveneens beïnvloed. Tussen woon- en werkgebied is een nauwe (visuele) relatie ontstaan. Alhoewel bedrijven dichtbij - soms tegenover - woonbebouwing zijn gesitueerd, mag de bedrijfsbebouwing niet storend of overheersend worden voor de omgeving. Aan deze voorwaarde wordt voldaan door per kavel maximaal toegestane bouwhoogten en bebouwingspercentages (minimaal en maximaal) vast te stellen.

Voorts is er variatie in kavelgrootte en zijn de meest arbeidsintensieve bedrijven in de nabijheid van de centraal in de Steiger gelegen bushalte gevestigd.

Een ander aspect van de kleine afstand tussen woon- en werkgebied is, dat werken op de Steiger en de Paal speciaal aantrekkelijk kan zijn voor bepaalde categorieën uit de bevolking, bijvoorbeeld (gehuwde) vrouwen en parttimers. De in het plangebied opgenomen groene terreinen - te gebruiken door zowel bewoners als werknemers - versterken de woon-werk-relatie. Het plangebied zal hierdoor een eigen karakter krijgen, anders dan een woongebied maar daarom nog niet minder aantrekkelijk.

Een acceptabele integratie tussen de bestemming wonen en de bestemming werken kan op deze wijze bewerkstelligd worden.

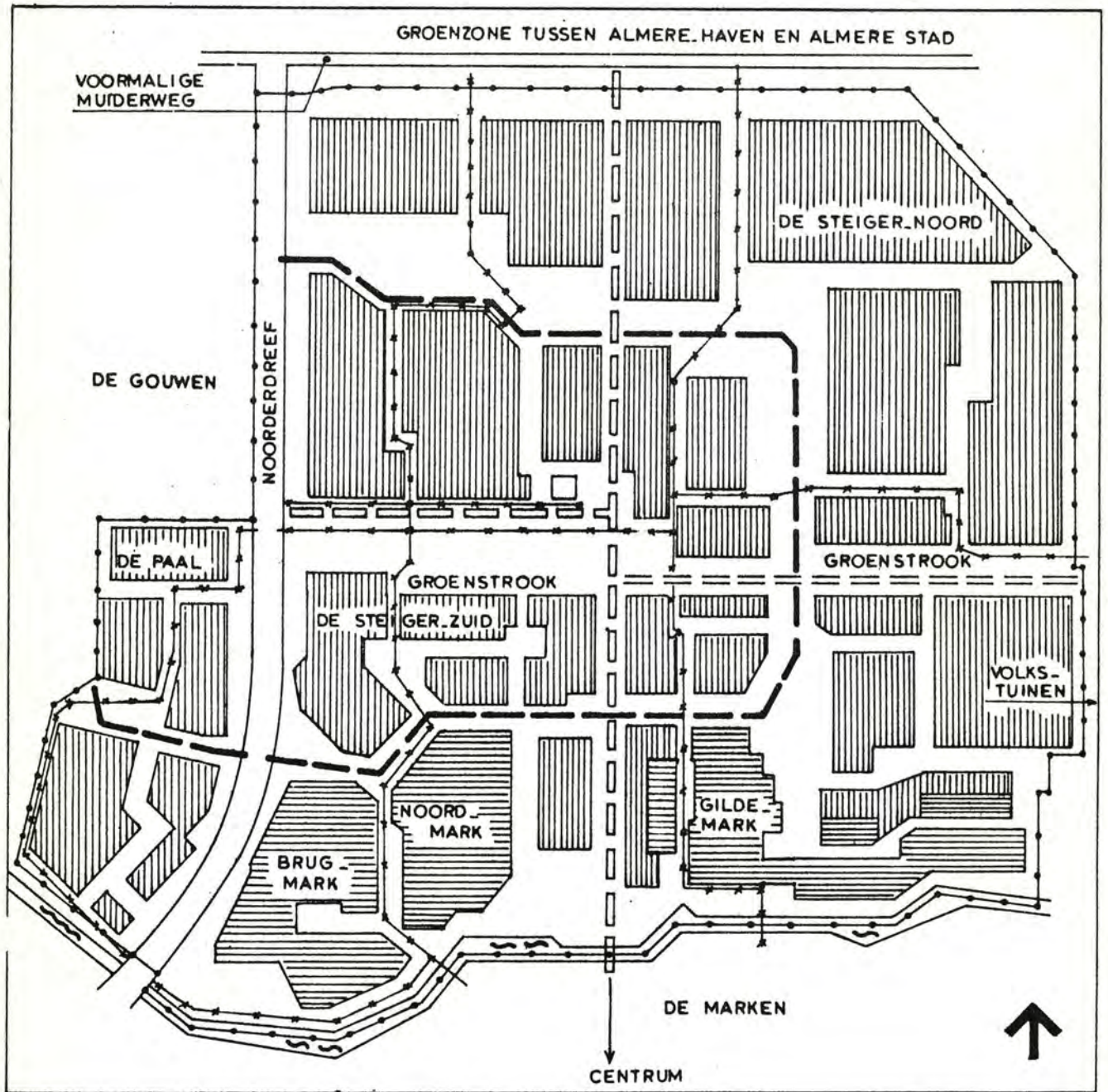
3.2. Kenmerken van de vestigen bedrijven




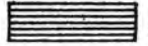

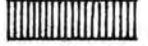
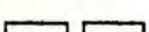


Een eerste beperking voor zich vestigende bedrijven wordt gevormd door de afwezigheid van vaarwater. De ligging van de Steiger en de Paal sluit bij voorbaat watergebonden activiteiten uit.

Een tweede beperking is de nabijheid van woonbebouwing, hetgeen strenge milieu-eisen ten aanzien van zich vestigende bedrijven tot gevolg heeft. Voor grootschalige activiteiten bieden de Steiger en de Paal geen plaats; deze kunnen wel uitgeoefend worden op terreinen op enige afstand van de stedelijke kernen (bijvoorbeeld het bedrijvenpark de Vaart).

De aard en het karakter van de bedrijven alsmede van de bebouwing in het plangebied zijn afgestemd op het karakter van Almere-Haven. Deze kern vormt met 20.000 inwoners slechts een (kleinschalig) onderdeel van de polynucleaire stad Almere; zo ook zijn de bedrijfsvestigingen hier een onderdeel van de totale bedrijvigheid in Almere. De Steiger en de Paal zijn daarom met name bedoeld voor kleine tot middelgrote, weinig hinderlijke bedrijven.

figuur 4 - plangebied



- | | | | |
|--|---------------------------------|---|----------------------|
|  | kernhoofdweg |  | plangrens |
|  | hoofdontsluiting auto's |  | stedelijk woongebied |
|  | hoofd fiets.en voetgangersroute |  | bedrijventerrein |
|  | busbaan | | |
|  | reservering busbaan | | |
|  | water | | |

0 100 200 300m

3.3. Ontsluiting

De bedrijventerreinen dienen voor alle verkeerssoorten goed bereikbaar te zijn. De ligging aan de rand van Almere-Haven biedt hiertoe speciale mogelijkheden. De goede externe ontsluiting via rijksweg 6 is reeds in dit verband genoemd.

Auto

Een belangrijk nevenvoordeel van de randlokatie is dat het voor (zwaar) bestemmingsverkeer niet nodig zal zijn rustige woongebieden te doorkruisen alvorens goederen aan en af te voeren. Door diverse aantakkingen op de Noorderdreef te realiseren, leidend tot een lage verkeersintensiteit in het plangebied, zullen ook de bewoners van de Steiger en de Paal weinig hinder ondervinden van verkeer.

Openbaar vervoer

Voor werknemers en bezoekers van de bedrijventerreinen dient het plangebied goed per openbaar vervoer bereikbaar te zijn. De vrije busbaan, die ten opzichte van de overige infrastructuur 50 cm. verdiept is gelegen, verzorgt zowel de verbinding met de diverse woongebieden en het centrum van Almere-Haven, als met Almere-Stad en andere externe bestemmingen. In de Steiger is een reservering opgenomen voor een uitbreiding van de busbaan in oostelijke richting naar nog te ontwikkelen kernen.

Kruisingen met andere verkeerroutes zijn beveiligd uitgevoerd. Op enkele plaatsen zijn langs de busbaan geluidwallen gesitueerd, terwijl, waar nodig, afschermend groen is ingeplant.

(Brom)fietser/voetganger

Naast langzaam verkeerroutes die voeren naar Almere-Stad en de groene buitenruimte zijn er directe verbindingen van het plangebied naar naasliggende woongebieden en het centrum. Deze zijn onderdeel van het fijnmazige net van beschutte vrije voetgangers- en fietsroutes met een maaswijdte van 200 tot 300 meter. Waar de verkeersintensiteit het toelaat zal langzaam verkeer op de Steiger en de Paal worden samengevoegd met de auto.

3.4. Parkeren

Voor alle bedrijfsvestigingen geldt dat op het eigen perceel voldoende verhard oppervlak aanwezig moet zijn voor de parkeerbehoefte van bezoekers en personeel en voor laden en lossen. Daarnaast bestaat de mogelijkheid groenstroken langs wegen die terreinen ontsluiten, indien noodzakelijk, plaatselijk voor langsparkeren in te richten.

Voor de in het plangebied opgenomen woongebieden zijn dezelfde parkeernormen in acht genomen als elders in Almere-Haven. Onderscheiden naar financieringscategorie:

huur en premie-A-koop	: 1 parkeerplaats per woning met een uitbreidingsmogelijkheid tot 1.2 op openbaar terrein;
premie-B-koop	: 1.2 parkeerplaats per woning met uitbreidingsmogelijkheid tot 1.4 op openbaar terrein;
vrije sektor	: minimaal 1 parkeerplaats per woning op eigen erf en 0.4 parkeerplaats per woning op openbaar terrein.

3.5. Wonen

De woongebieden die binnen de grenzen van het plan zijn gelegen, zijn niet alleen aan de rand van het bedrijventerrein gesitueerd, maar tevens aan de rand van het woongebied de Marken en aan de rand van Almere-Haven. Daarom is de netto woningdichtheid hier relatief laag: bijna 25 woningen per hectare. Ter wille van de geleidelijke overgang werkgebied-woongebied zijn de opdrachtgebieden voor woningbouw klein gehouden. Alle woningen zijn koopwoningen; naast premie-koopwoningen komen ook woningen in de vrije sektor voor. De woninggrootte is relatief hoog: ruim 85% heeft minimaal 5 kamers.

Op individuele bedrijfspercelen mogen dienstwoningen worden gebouwd, waarbij per perceel bebouwingseisen worden gesteld. Tenslotte zal in enkele zônes een combinatie van bedrijvigheid en wonen plaatsvinden.

Het woningbestand bestaat uit:

- 127 woningen in de premie-B-sektor, gesitueerd in 2 opdrachtgebieden (Gildemark en Noordmark);
- 44 woningen in de vrije sektor, waarvan 8 particuliere bouwterreinen (Brugmark).

In de twee zônes waar naast kleine bedrijfsruimten ook woningen voorkomen, zijn in totaal ca. 30 woningen geprojecteerd, naar alle waarschijnlijkheid in de premie-A-sektor te realiseren.

3.6. Voorzieningen

De woongebieden in de Steiger-Zuid grenzen aan de Marken, slechts gescheiden door een stadsgracht. Het aantal woningen ten noorden van de gracht zal nog geen 20% bedragen van het totaal aantal in de Marken (ruim 1.000). Dit heeft tot gevolg dat binnen het plangebied de draagkracht om eigen buurtvoorzieningen op te nemen onvoldoende is.

Voorzieningen van edukatieve, sociaal-kulturele en rekreatieve aard ontbreken dus in het plangebied, voor zover dit gebouwde voorzieningen betreft. Ook een buurtwinkel komt niet in de Steiger-Zuid voor. Gezien de korte afstand tot en de driekante verbinding met het resterende deel van de Marken zal dit niet bezwaarlijk zijn. De binding komt overigens ook in de naamgeving van de woongebieden tot uiting.

De bewoners van de Paal zijn voor hun voorzieningen aangewezen op het aangrenzende woongebied de Gouwen.

Niet alle voorzieningen ontbreken echter in het plangebied. De in het plan opgenomen groene ruimtes kunnen gebruikt worden als trapveld, juist ook door werknemers van bedrijven. In de woongebieden is voorts gestreefd geworden naar een gedifferentieerd milieu. Niet alleen de groene plekken in de woonomgeving, maar ook de stenige straten hebben een functie in deze.

4. PLANOPZET

4.1. Algemeen

Over het algemeen worden bedrijventerreinen gekenmerkt door een naar rommeligheid tenderend karakter. Gezien de nauwe relatie tussen bedrijven en woningen alhier en de ligging aan de toegangsweg tot Almere-Haven, is rommeligheid ongewenst. Dit wordt voorkomen door eisen te stellen aan de bebouwing op de individuele kavels. Zo zijn o.a. bebouwingsgrenzen vastgesteld, waarbinnen bedrijfsbebouwing en dienstwoningen dienden te worden opgericht.

Het meest aantrekkelijke deel van een bedrijvencomplex (bijv. kantoor, kantine, showroom) moet zoveel mogelijk in de 'gevelzône', de zône aan de voorzijde van een perceel, opgenomen worden. Dit deel van de bedrijfsbebouwing draagt een enigszins representatief karakter, zodat ook het aanzien van het bedrijventerrein, vanaf de voornaamste interne verkeerroutes en vanaf de Noorderdreef, representatief zal zijn.

De visuele aantrekkelijkheid is verhoogd door bedrijfsbebouwing op te zetten rond binnenterreinen, die kunnen dienen als opslagterrein, parkeerterrein etc. Zo zijn de rommelige 'bedrijfserven' aan het zicht onttrokken. Door voorts langs de belangrijkste routes een hoog bebouwingspercentage vast te stellen is een mate van stedelijkheid bereikt die de integratie wonen-werken ten goede komt en die wederom een ongewenst rommelig karakter tegengaat.

De gronden in het plangebied zijn vrijwel uitsluitend bestemd voor bedrijven van nijverheid en handel. Detailhandel als hoofdactiviteit wordt echter op de Steiger in het algemeen niet toegestaan, onder meer omdat deze een uitholling van de centrumfunctie van het (winkel)centrum van Almere-Haven en ontoelaatbaar hoge verkeersbewegingen tot gevolg heeft. Op de Paal mogen dienstverlenende bedrijven worden gevestigd.

Eind 1980 waren bijna alle percelen uitgegeven en is het merendeel van de bedrijfsbebouwing gerealiseerd. Van de in het plangebied opgenomen woonbebouwing is eveneens het grootste deel gereed. Nog in ontwikkeling zijn die delen van het plan waarin naast kleinschalige bedrijfsbebouwing ook bedrijfswoningen op dezelfde kavel voorkomen. Gezien de trage uitgifte van deze kavels wordt eind 1981 gedacht aan een aangepaste terreinuitgifte voor een deel van deze gronden: woningen en bedrijfsruimten zijn nog steeds gekombineerd in deze plandelen, maar de uitgifte ervan vindt niet meer gekoppeld plaats.

4.2. Randvoorwaarden

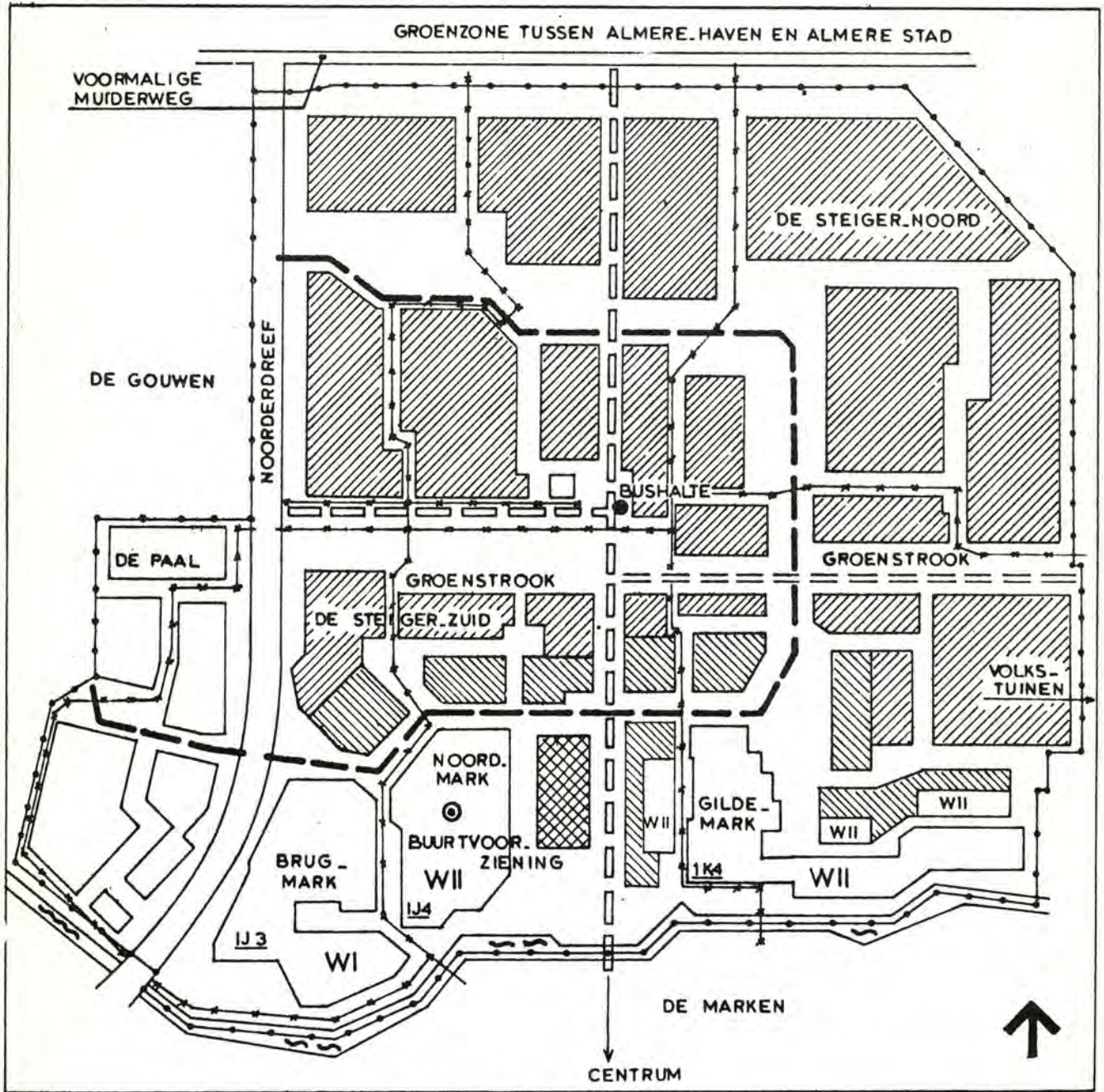
4.2.1. Stedebouwkundige randvoorwaarden

Bij de Steiger is het tracé van de Noorderdreef een zeer belangrijke randvoorwaarde. De grootte en de vorm van het bedrijventerrein wordt mede bepaald door de grens van Almere-Haven (in het noorden en oosten) en de stadsgracht (in het zuiden).

Verkeerroutes verdelen het terrein in kleinere delen. Belangrijk in deze is de (gedeeltelijk nog uit te voeren) busbaan, die het bedrijventerrein in vierën scheidt. Een onderverdeling wordt bereikt door het tracé van de ringvormige hoofd-auto-ontsluiting en door de diverse routes voor langzaam verkeer. Bij de situering van de infrastructuur is rekening gehouden met gewenste variaties in perceelgrootte en -diepte. Het beloop van de stadsgracht is vooral van invloed op de situering der woningen in het zuiden van het plangebied. Voor de woningen in de Brugmark en de Noordmark zijn bovendien de Noorderdreef en de zuidelijke tak van de interne hoofd-auto-ontsluiting van belang.

Bij de Paal zijn verbindingen die het plan begrenzen van grote invloed op de inrichting: de Noorderdreef in het oosten, de busbaan in het noorden en de stadsgracht in het zuiden en zuidwesten. Ook de nabije ligging van het woongebied de Gouwen is van belang. De infrastructuur in de Paal verdeelt het gebied in kleinere eenheden met een kaveldiepte van ca. 30 tot 50 meter. Tenslotte is bij de uiteindelijke verkaveling rekening gehouden met een reeds in 1974 aan de PTT uitgegeven perceel ten behoeve van een telefooncentrale.

figuur 5 - plan opzet



- kernhoofdweg
- hoofdontsluiting auto's
- hoofd fiets.en voetgangersroute
- busbaan
- reservering busbaan
- ~ water

- plangrens
- stedelijk woongebied
 - WI - max. 25 won / ha
 - WII - 25 - 35 won / ha
- bedrijventerrein
 - /// BI - zie tekst
 - \\ BII - zie tekst par. 4.2.2
 - ⊞ BIII - zie tekst par. 4.5
- IJ3, IJ4, 1K4 - zie tekst par. 4.5



4.2.2. Bebouwing

Enige factoren die de inrichting van het gebied beïnvloeden, zijn voorgaande paragrafen aan de orde geweest.

Het plan de Steiger is echter nog verder uitgewerkt. Afhankelijk van de ligging in het plangebied en de situering ten opzichte van de woonbebouwing zijn drie verschillende types bedrijventerrein te onderscheiden (fig. 5), die elk eigen bebouwingsvoorwaarden hebben.

Aan het verst van de woonbebouwing gesitueerde plandeel, de Steiger-Noord, alsmede het aangrenzende deel van de Steiger-Zuid, is een bebouwingspercentage toegekend dat varieert van minimaal 35% of 45% tot maximaal 75% (zie plankaart). De maximale hoogte van de bedrijfsbebouwing bedraagt 15, 12 of 8 meter, de minimale 3 meter. De zijdelingse perceelafstand moet of 0 of tenminste 3 meter zijn. Per perceel is over het algemeen 1 uitrit toegestaan. Dienstwoningen moeten worden gekoppeld aan bedrijfsgebouwen of als bovenwoning worden uitgevoerd. In dit plandeel is het type bedrijven relatief grootschalig van aard; de grootste percelen zijn in dit deel gesitueerd.

Het tweede type bedrijventerrein ligt langs de ontsluitingsweg in de Steiger-Zuid. Hier mogen bedrijfsgebouwen voorkomen tot een hoogte van 8 meter. Pal langs de weg mogen echter alleen kantoren, toonzalen, dienstwoningen, kantines e.d. worden gebouwd met een minimum hoogte van 5 meter, en is het bebouwingspercentage in deze strook op minimaal 80% gesteld. Daarbuiten is het toegestaan productiehallen, opslagloodsen en bijbehorende ruimten e.d. te bouwen en mogen de gronden worden gebruikt voor opslag in de open lucht, parkeerterrein en laad- en losplaats. Voor het gehele terrein geldt dat de zijdelingse perceelafstand 0 of tenminste 3 meter mag bedragen. De ontsluiting van het perceel vindt plaats door uitritten van meestal maximaal 6 meter breed.

Tot dit tweede type bedrijventerrein behoren ook de gedeeltes die direct grenzen aan de Gildemark. De nabijheid van de woningen vereist hier een lagere maximale bouwhoogte van 4 meter, een hoog bebouwingspercentage (60 tot 100%) en kleine kavegroottes (ca. 250 tot 500m²). Waar bedrijven aan de achtertuinen van woningen grenzen, moet de privacy van de bewoners gewaarborgd zijn. Bij bedrijven die van de woonbebouwing gescheiden zijn door een buurtstraat, zal het kantoorgedeelte aan deze straat gesitueerd zijn. De ontsluiting voor vrachtverkeer vindt plaats via de zijde die niet naar de naastliggende woningen is gericht.

Het derde en laatste type bedrijventerrein is gelegen tussen de busbaan en de Noordmark. Ze is bedoeld voor kleinere bedrijven van nijverheid en handel (geen detailhandel) met een bruto oppervlakte van 500 tot 1.200 m² per terrein. De integratie wonen-werken wordt hier geïllustreerd door vestiging van bedrijf en bijbehorende dienstwoning op hetzelfde perceel. Per perceel is slechts 1 woning toegestaan, tenzij aangetoond kan worden dat voor een goede bedrijfsuitoefening een tweede woning noodzakelijk is.

Om aan te sluiten bij de woonbebouwing is de perceelbreedte in principe gesteld op maximaal 20 meter. Aan de wegzijde zijn bedrijfswoningen met tuinen gesitueerd; deze woningen zullen één of twee woonlagen tellen al dan niet met kap, en dienen goed te passen bij de aan de overzijde gelegen eengezinswoningen. Aan de busbaanzijde is, op tenminste 5 meter afstand van de dienstwoningen, bedrijfsbebouwing geprojecteerd met een maximale hoogte van 5 meter. De toegestane zijdelingse perceelafstand is ook hier hetzij 0 meter, hetzij minimaal 3 meter.

Op de Paal is bedrijfsbebouwing toegestaan tot een hoogte van 15 meter. Deze bebouwing is geconcentreerd langs de Noorderdreef en de h-ofdonsluiting voor auto's in het gebied, terwijl het bebouwingspercentage minimaal 50% bedraagt. Het tegenover woningen in de Gouwen gelegen tuincentrum heeft een lager minimum bebouwingspercentage. Op de individuele percelen is het toegestaan dienstwoningen te bouwen, maar ten hoogste twee woningen per perceel.

In de Paal is naast de bestemming 'Bedrijfsvoering' (B) gekozen voor de gekombineerde bestemming 'Kantoren en Bedrijfsvoering' (KB) voor die percelen waar de kantoorfunctie duidelijk te onderscheiden is. In de Steiger overheerst de eerstgenoemde bestemming bedrijfsvoering, waarbij de onderscheiden terreintypes zijn te her-

kennen aan verschillen in toegestane bouwhoogte, bebouwingspercentage en kavelgrootte. Op veel plaatsen is in het plan aan de buitenzijde van percelen, veelal langs de openbare weg, een smalle niet te bebouwen zone geïntroduceerd. In de artikelen achterin dit planboekje opgenomen in de voorschriften is de bestemming en bebouwing van de gronden in het plangebied geregeld.

4.3. Ontsluiting

Auto

Naast de externe ontsluiting via de Noorderdreef, vindt de interne ontsluiting plaats via een drietal aantakkingen op de Noorderdreef, gesitueerd in de Steiger-Noord, de Steiger-Zuid en de Paal. Elke ontsluiting zal ca. 1.600 voertuigen verwerken bij een volgroeid Almere-Haven.

De aantakkingen in de Steiger zijn met elkaar verbonden door een ringweg die de hoofd-auto-ontsluiting in dit plandeel voor zijn rekening neemt. Vanaf deze ringweg zijn alle percelen via -soms doodlopende- straten te bereiken. Bewoners en bezoekers van de woningen in het zuidelijk deel van de Steiger zullen vooral de zuidelijke aantakking van de ringweg gebruiken. De eerste afslag van de ringweg leidt naar de Brugmark en de Noordmark: voor deze buurten is het weggedeelte dat gezamenlijk met vrachtverkeer gebruikt moet worden beperkt tot ca. 100 meter. Bij dit gebied is de enige autoverbinding over de stadsgracht gemaakt, die als toegangsweg fungeert voor het woongebied de Marken en de interne verbinding voor auto's verzorgt tussen de gebieden ten noorden en ten zuiden van de gracht.

In de woonbuurten zelf ontbreken dergelijke autoroutes met een doorgaande karakter. Dit wordt geaccentueerd door de invoering van het begrip 'verblijfsgebied' alhier, zie artikel 1: Begripsomschrijving. Slechts verkeer dat de woningen tot einddoel heeft, hoeft hier voor te komen.

De hoofdontsluiting in de Paal is centraal in dit bedrijventerrein gelegen en is tegenover de afslag Steiger-Zuid gelegen. Ze vertakt zich snel in de Paal; de vertakkingen voeren langs alle percelen. Een van deze wegen vormt de grens tussen de Paal en de Gouwen. Gezien het karakter van deze weg zijn uitritten van afzonderlijke percelen hier niet toegestaan. Naast voor de Paal bestemd verkeer zullen ook bewoners van een deel van de Gouwen van de hoofdontsluiting gebruik maken.

Om verkeerstechnische redenen zijn tracees van interne ontsluitingswegen meestal onregelmatig van vorm door knikken en verschuivingen in de weg. Bij de traceringsrekening is rekening gehouden met het van deze routes gebruik makende vrachtverkeer.

Openbaar vervoer

Per bus is het plangebied goed te bereiken. Centraal in de Steiger is een bushalte gelegen, terwijl op korte afstand van de Paal een halte in de Gouwen ligt. De kruising van de busbaan met de centrale toegangsweg is ongelijkvloers uitgevoerd, zodat beide vormen van verkeer ongehinderd kunnen plaatsvinden. Op kruisingen van verkeer routes met de busbaan is beveiliging aangebracht. Door verspringingen in de weg van deze routes worden kruisingen extra gemarkeerd.

De reservering van de uitbreiding van de busbaan richting Almere-Oost is middels een wijzigingsbevoegdheid in het plan opgenomen.

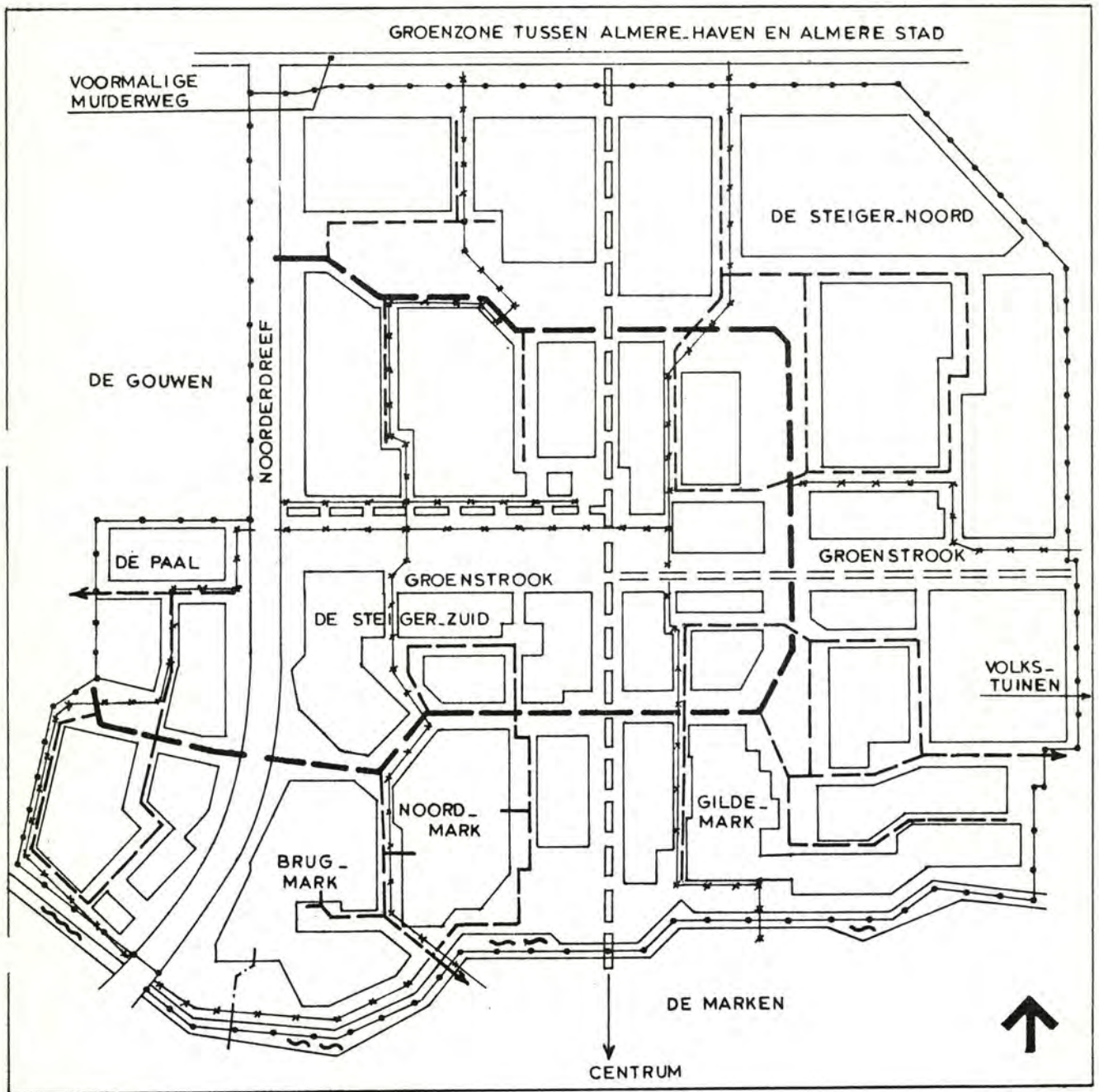
(Brom)fietser/voetganger

Langzaam verkeer routes verzorgen de verbindingen met andere delen van Almere-Haven. Diverse bruggen over de gracht maken het mogelijk om op directe wijze vanuit het plangebied andere woongebieden te bereiken. Ze accentueren tevens de band tussen de woonbuurten in de Steiger en het aangrenzende deel van de Marken. Pal ten noorden van de gracht voert een l.v.-route onder de Noorderdreef door en verbindt de Steiger met de Paal en de Gouwen. Een tweede verbindingsroute kruist de Noorderdreef noordelijker.

Ook het oostelijk van de Steiger gelegen volkstuintencomplex is per (brom)fiets en lopend goed te bereiken. Doorgaande routes voor langzaam verkeer leiden naar Almere-Stad en naar de groene buitenruimte.

In de Steiger en de Paal wordt langzaam verkeer deels over aparte routes geleid. Samenvoeging met ander verkeer vindt plaats bij lage verkeersintensiteiten.

figuur 6 - infrastructuur



- | | | | |
|-------------|---------------------------------|-------------|------------|
| — | kernhoofdweg | —●—●—● | plangrens |
| — — — | hoofdontsluiting auto's | — — — | buurtwegen |
| — + — + — + | hoofd fiets.en voetgangersroute | — · — · — · | fietspad |
| □ □ | busbaan | | |
| — — — | reservering busbaan | | |
| ~ ~ ~ | water | | |

0 100 200 300m

4.4. Parkeren

In het algemeen zal het parkeren op de bedrijfspercelen zelf plaatsvinden. In verband met het streven de representatieve zijde van de bedrijfscomplexen aan de wegzijde te situeren, is parkeergelegenheid achter of naast bedrijfsgebouwen gelegen. Bij kleine kavels ontbreekt echter veelal de ruimte hiertoe en is plaatselijk langsparkeren aan de openbare weg toegestaan.

Voor de bewoners is voldoende parkeergelegenheid in de directe omgeving van de woningen gemaakt. Gedeeltelijk is er gelegenheid tot parkeren op eigen erf (carport of garage). Elders zijn parkeerplaatsen enigszins gegroepeerd (tot een maximum van 10 plaatsen) en in het zicht van de woningen gerealiseerd. De afstand van woning tot parkeerplaats is maximaal ca. 30 meter.

4.5. Wonen

Behalve woningen die op bedrijfspercelen zijn opgericht en functioneren als dienstwoning, en twee kleine zônes waarin woningen voorkomen naast kleinschalige bedrijvigheid, zijn in het plangebied drie specifieke woongebieden gesitueerd, die elk een eigen karakter hebben: de Brugmark (1J3), de Noordmark (1J4) en de Gildemark (1K4). Alle woongebieden grenzen aan de stadsgracht.

In laatstgenoemd gebied is de relatie met deze gracht het duidelijkst. De woonblokken zijn evenwijdig aan het water gesitueerd met de tuinzijde naar het water gericht. De voorzijde kijkt uit op een klein aantal woningen en op kantoren die onderdeel zijn van bedrijven op de Steiger-Zuid. Dit deel van de Gildemark wordt vanaf de voorzijde ontsloten door een parallel aan de gracht gelegen buurtstraat. In het westelijk deel van de Gildemark zijn de woningen om een rechthoeking binnenterrein gegroepeerd. De achterzijde en de tuinen zijn op dit binnenterrein gericht, terwijl de woonblokken aan de buitenzijde ontsloten worden. Aan de voorzijde zijn enige parkeerplaatsen gelegen alsmede carports. Variatie in de woonblokken is bereikt door sprongen in de gevellijn en door variatie in de diepte der woningen. Een van de woonblokken kijkt uit over de gracht.

Eveneens rond binnenterreinen gegroepeerd zijn de woningen in de Noordmark, maar deze binnenterreinen zijn beschutter en kleinschaliger van aard dan die in de Gildemark. Doordat elk woonblok grofweg de vorm heeft van een hoefijzer en een woonblok slechts 7 woningen telt, zijn intieme half-open hofjes geschapen. Privé-gebied komt voor aan de binnenzijde, openbaar gebied aan de buitenzijde van de bebouwing. Het beschutte karakter wordt versterkt door de situering van de woonblokken ten opzichte van elkaar: er ontstaan dan twee binnenterreinen van wat groter formaat, elk omsloten door vier bouwblokken. Een bijzonderheid van dit woningproject is een klein buurthuis op de grens van beide binnenterreinen. Het is enkel bestemd voor de bewoners van de buurt Noordmark.

Het laatste woongebied, de Brugmark, wordt gekenmerkt door een stenige en strakke opzet van de woningen aan de buitenkant. Langs de Noorderdreef zijn patio-woningen gelegen, waarvan de ommuurde tuin samen met een ca. 2½ m. hoge aarden wal, geluidsoverlast voorkomt. Deze patio-woningen begrenzen ook de ringweg en de buurtstraat die tussen Brugmark en Noordmark in is gelegen: ze vormen zo een schil die een rustig middengedeelte omsluit. In dit gedeelte komen een klein aantal woningen voor van het type 'twee-onder-één-kap'. Tenslotte zijn langs de gracht enkele particuliere kavels uitgegeven, gescheiden van het water door een route voor langzaam verkeer. Voor alle woningen in de Brugmark geldt dat parkeren op eigen terrein geschiedt, hetzij in een overdekte carport, hetzij in een (in pandige) garage.

Zowel in bovengenoemde drie buurten als in de gekombineerde bedrijvigheid/wonen zônes bij de Gildemark wordt de bestemming 'Woondoeleinden' gehanteerd. Gronden grenzend aan woningen vallen meestal onder de bestemming 'Tuin' dan wel onder W3. In de eerstgenoemde bestemming mogen geen bijgebouwen worden gerealiseerd en mag ook de woning niet worden uitgebreid. Bouwwerken zijn hier niet toegestaan; carports zijn echter incidenteel toegelaten, hetgeen op de plankaart is vermeld.

Op de gronden met de bestemming W3 (het cijfer geeft de maximaal toegelaten goot- of boeiboordhoogte aan) zijn wel bouwwerken toegelaten. Over het algemeen is in Almere-Haven de bestemming T aan de straat- c.q. voorzijde van de woningen gelegd, en de bestemming W3 aan de achterzijde langs de achtergevel of over de gehele achtertuin. Zo wordt de bebouwing aan de voorzijde min of meer geconsolideerd, waardoor het karakter van de buurt vanaf de openbare weg behouden blijft. Een uitzondering betreft woningen in de Gildemark, waar de aanwezige carports dichtgebouwd en bij de woning getrokken mogen worden, hetgeen tot uiting komt in de bestemming W3 aan de voorzijde voor een deel van de woningen alhier. Bij de woningen in de Noordmark is de tuinbestemming zowel aan de voor- als achterzijde aanwezig; gezien de ligging der woningen ten opzichte van elkaar worden woninguitbreidingen aan de achterzijde niet wenselijk geacht. Bij de vrijstaande woningen en patio-woningen in de Brugmark zijn de mogelijkheden tot veranderingen binnen het perceel relatief groot. De garages bij de twee-onder-één-kap woningen in laatstgenoemde buurt zijn opgenomen in de W3-zône aan de achterzijde der woningen.

In de bij dit plan behorende voorschriften zijn de regels opgenomen betreffende de bebouwing en bestemming van gronden in de Steiger en de Paal. In één der artikelen wordt de bestemming 'Woondoeleinden' behandeld, nader uitgewerkt in lid 5: Bouwvoorschriften, waarin ondermeer de bebouwingsmogelijkheden in de bestemming W3 zijn geregeld.

Tevens verdienen hier de aandacht de bevoegdheden van Burgemeester en Wethouders - in dit geval de Landdrost, gehoord Dagelijks Adviescollege - tot het verlenen van vrijstelling van de onderlinge afstand tussen woningen, alsmede de bevoegdheid tot het stellen van nadere eisen indien gebouwen veranderd worden binnen een afstand van 3.00 meter uit de bestemmingsgrens (zie artikelen 4 en 5).

4.6. Voorzieningen

Met uitzondering van genoemd buurthuis in de Noordmark, ontbreken specifieke gebouwde buurtvoorzieningen in het plangebied. De bewoners zijn voor hun dagelijkse behoeften aangewezen op voorzieningen in de Marken of -in mindere mate- in de Gouwen. Diverse routes voor langzaam verkeer kruisen de gracht dit Brug-, Noord- en Gildemark scheidt van andere woonbuurten in de Marken en garanderen een goede bereikbaarheid van de voorzieningen. Ook de afstand van de Paal tot het centrum van de Gouwen is kort en gemakkelijk te overbruggen voor (brom)fietser en voetganger.

Bij de halte in de Marken is een buurtwinkel annex wasserette en snackbar gerealiseerd. Deze is gelegen langs een l.v.-route, terwijl er ook parkeermogelijkheden zijn. Diverse kbo-scholen en een buurthuis zijn aanwezig in de Marken, evenals een tijdelijk gezondheidscentrum. Het gebied de Gouwen is momenteel nog in ontwikkeling. Binnen afzienbare tijd zal ook hier een scala aan buurtvoorzieningen voorkomen, zoals buurtwinkel, kbo-scholen, buurthuis en tennisvelden. Moor andere - meer gespecialiseerde - stedelijke voorzieningen (bijv. bibliotheek, sociaal-kultureel centrum, markt etc.) is men aangewezen op het centrum van de Almere-Haven.

Wel in het plangebied aanwezig zijn diverse groene terreinen, o.a. bij de kruising van busbaan en gracht, en in de hoek gevormd door gracht en Noorderdreef. Op korte afstand van woningen gelegen bieden ze goede speelmogelijkheden. Ook tussen de bedrijven zijn groene gedeeltes uitgespaard, te gebruiken als trapveld.

Ten oosten van de Steiger is een volkstuincomplex aanwezig, vrij toegankelijk voor voetgangers. Pal ten noorden van de Steiger is een deel van de voormalige Muiderweg in gebruik als modelracebaan. Deze is via de Steiger, ook voor auto's ontsloten. Beide voorzieningen liggen in de uitgestrekte groene zône tussen Almere-Haven en -Stad, welke goed te bereiken is voor langzaam verkeer en in een rekreatieve behoefte voorziet. Dit geldt eveneens voor de sportparken in de westelijke en oostelijke groene wig en de sporthal, het zwembad en de jachthaven in het centrum van de woonkern. Alle genoemde voorzieningen liggen op hoogstens ca. 10 tot 15 minuten fietsen afstand van het plangebied.

5. MILIEUASPEKTEN

De woongebieden van Almere-Haven liggen op korte afstand van de Steiger en de Paal. Vestiging van inrichtingen op deze bedrijventerreinen kan consequenties hebben voor het milieu in de omgeving. Daarom dienen maatregelen genomen te worden, waardoor gevaar, schade of hinder voor de omgeving wordt voorkomen.

De voornemens van bestuur terzake kunnen worden vastgelegd in een plan dat de bestemming regelt, en wel op zodanige bindende wijze dat bestuur, burgers en te vestigen inrichtingen er voldoende houvast aan hebben, terwijl ook niet een onnodige starheid voor de inrichting van het bedrijventerrein ontstaat.

Het plan heeft de mogelijkheid aan te geven dat bepaalde inrichtingen in het plan niet mogen worden gevestigd.

Ten aanzien van het aspekt luchtverontreiniging kan men het Inrichtingenbesluit, behorende bij de Wet Luchtverontreiniging raadplegen. Deze lijst bevat hoofdzakelijk zware industrie, waarvan de overgrote meerderheid niet in aanmerking komt voor vestiging op bedrijventerreinen als de Steiger en de Paal. Een verbod tot vestiging op het bedrijventerrein is dan ook vrijwel overbodig, behalve misschien voor een paar randgevallen, die dan juist weer weinig overlast hoeven te veroorzaken.

Een overeenkomstige situatie doet zich voor indien men het Hinderbesluit wil hanteren. Het is mogelijk in de regelen van het plan een aantal categorieën of onderdelen van categorieën uit het Hinderbesluit op te nemen, welke op het bedrijventerrein niet mogen worden gevestigd, maar ook hier is het nadeel dat een dergelijke opsomming in een aantal gevallen te streng zal zijn en in andere gevallen niet streng genoeg.

Het probleem bij een plan als het onderhavige is tevens dat een verbod absoluut is, dat alleen door tijdrovende herzieningsprocedures opgeheven kan worden. Bij verbeteringen in de technologie die thans nog geldende bezwaren kunnen opheffen, blijft een verbod even strikt gehandhaafd.

Om aan deze bezwaren tegemoet te komen is als bijlage bij de planvoorschriften een "lijst van vestigingen" opgenomen, waarin een groot aantal inrichtingen is verdeeld over een vijftal categorieën.

Op de bedrijventerreinen de Steiger en de Paal zal vestiging mogelijk zijn van inrichtingen die niet hinderwetplichtig zijn en van die inrichtingen die voorkomen in de eerste drie categorieën van de "lijst van vestigingen".

Daarnaast is in de planvoorschriften rekening gehouden met het feit dat productieprocessen van bedrijfsvestigingen voortdurend worden aangepast, waardoor onder meer bereikt kan worden dat een inrichting, die thans staat vermeld in categorie vier of vijf, niet méér gevaar voor het woon- en leefmilieu oplevert dan een inrichting die voorkomt in één van de eerste drie categorieën.

Om de vestiging van een dergelijk bedrijf op de bedrijventerreinen mogelijk te maken, is in de begripsbepalingen van de planvoorschriften (artikel 1) bepaald dat niet in de lijst van bedrijfsvestigingen opgenomen bedrijven toelaatbaar zijn, indien zij volgens het advies van de Inspecteur voor de Volksgezondheid en Milieuhygiëne qua hinder vergelijkbaar zijn met de in de betreffende categorieën opgenomen bedrijven.

RESULTATEN VAN HET AMBTELIJK OVERLEG

Op 23 februari 1981 is het ontwerpplan ex artikel 11 van de Wet openbaar lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders voor het gebied "De Steiger en De Paal" te Almere-Haven voor ambtelijk commentaar verzonden aan:

1. het openbaar lichaam "Zuidelijke IJsselmeerpolders" te Almere;
2. het Ministerie van Binnenlandse Zaken, Dir. Financiën Binnenlands Bestuur te Den Haag;
3. de Hoofdingenieur-Directeur van de Rijkswaterstaat in de Directie Zuiderzeewerken te Lelystad;
- 4a. de Directeur-Generaal van het Verkeer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat te Den Haag;
voor afdoening doorgezonden aan:
- 4b. de Rijksverkeersinspectie, district Overijssel te Zwolle;
5. de Directeur-Generaal van de Energievoorziening te Den Haag;
6. de Rijksconsulent voor Handel, Ambacht en Diensten in de provincie Noord-Holland te Haarlem;
7. de Inspecteur van de Volksgezondheid voor de Hygiëne van het Milieu voor de provincie Overijssel, de Z.I.J.P., Lelystad en Dronten te Zwolle;
8. P.T.T. Telefoondistrict Utrecht te Utrecht;
9. N.V. Flevodienst te Apeldoorn;
10. Staatsbosbeheer te Lelystad;
11. N.V. Gamog te Almere;
12. N.V. P.G.E.M. te Harderwijk;
13. de Eerst Aanwezend Ingenieur der Genie te Apeldoorn;
14. de Vereniging Bedrijfskring Almere te Almere;
15. de Hoofdingenieur van de Landinrichting, Grond- en Bosbeheer te Zwolle;
16. N.V. Nederlandse Gasunie te Deventer;
17. de Inspectie van de Volkshuisvesting in de Zuidelijke IJsselmeerpolders te Den Haag.

Binnen de daarvoor gestelde termijn is van de onder 9, 11 en 12 genoemde instanties geen reactie ontvangen. De onder 4b, 5, 6, 8, 10, 13 en 14 genoemde instanties berichtten dat het plan van die zijde geen aanleiding gaf tot het maken van opmerkingen.

Van de onder 1, 2, 3, 4a, 7, 15, 16 en 17 genoemde instanties zijn opmerkingen binnengekomen.

De opmerkingen van de eerste instantie het o.l. "Z.I.J.P.", waren van dien aard dat nader mondeling overleg nodig werd geacht. Dit heeft plaats gevonden op 8 september 1981.

Mede als gevolg van dit overleg is het plan "De Steiger" en "De Paal" op diverse punten aangepast. Deze aanpassingen betreffen in hoofdzaak juridisch-technische aspecten; ze zijn in het voorliggende plan verwerkt en worden hieronder kort samengevat:

- a. De voorschriften zijn in het planboekje opgenomen en tegelijkertijd redactioneel herzien. Vrijstellingsbevoegdheid wordt niet meer verleend door de Minister van Verkeer en Waterstaat, maar door Burgemeester en Wethouders, i.c. de landdrost, gehoord het Dagelijks Advies College.
- b. Het plangebied is grotendeels gerealiseerd; het plan ging echter onvoldoende van dit gegeven uit. Zo werd in de toelichting de indruk gewekt dat het een nog te ontwikkelen gebied betrof en werden op de

plankaart enkele bestemmingsgrenzen gehanteerd die wel gediend hebben bij de kaveluitgifte maar inmiddels hun functie verloren hebben. De toelichting en de plankaart zijn zodanig aangepast dat de onduidelijke status (ontwikkelingsplan versus gedetailleerd plan) is weggenomen; dat het voorliggende plan een gedetailleerd plan is voor een in gebruik zijnd gebied komt onder meer tot uiting in de toevoeging van een jaartal achter de naam.

Hierna volgen, deels samengevat, de door de diverse instanties schriftelijk ingediende opmerkingen met de beantwoording door de R.I.J.P.

Het openbaar lichaam "Zuidelijke IJsselmeerpolders" te Almere

Bij brief van 21 mei 1981, kenmerk 14784 SVC, zijn de volgende reacties ontvangen.

A. Algemeen

1. *Ingestemd kan worden met de intentie om voor dit gebied een gedetailleerd plan tot stand te brengen, waarin het bestemmingsplanregiem uitgewerkt wordt neergelegd, waardoor een verantwoorde basis wordt verkregen voor het verlenen van bouwvergunningen en tevens een waarborg aan de burgers ten aanzien van de gebruiksmogelijkheden van de in het plan begrepen gronden wordt gegeven.*
2. *Mede uitgaande van het vermelde onder 1 dient de inrichting van het plan te voldoen aan de eisen, zoals die zijn opgenomen in de Wet en het Besluit op de Ruimtelijke Ordening. Op deze eisen zal in het vervolg op verschillende plaatsen nader worden ingegaan. De redenen om zoveel mogelijk toepassing te geven aan de Wet en het Besluit op de Ruimtelijke Ordening zijn u voldoende bekend, zodat een nadere toelichting daarop overbodig is.*

Hiervan is met instemming kennis genomen.

3. *Onder verwijzing naar artikel 7 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening wordt aangedrongen een onderzoek in te stellen naar de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan en de resultaten daarvan te zijner tijd in de toelichting te vermelden.*

Aangezien het plangebied reeds is voltooid, is slechts achteraf onderzoek mogelijk. Gestreefd zal worden dit in de toekomst te laten plaatsvinden.

4. *Op tal van plaatsen wijkt de ondergrond van de plankaart af van de feitelijke situatie. Het gebruiken van een goed kaartmateriaal, waarvoor dezerzijds zonodig medewerking kan worden verleend is een absoluut vereiste. Daarom wordt er sterk op aangedrongen een aangepaste ondergrond te gebruiken, waarop ook de kadastrale gegevens dienen te worden vermeld.*

Het grootste deel van dit plan, het bedrijventerreingedeelte, is met behulp van kadastrale ondergronden ingetekend, waarop kadastrale gegevens zijn aangegeven. Voor de kleine woonbuurten in het plan zijn (nog) geen kadastraal ingemeten ondergronden aanwezig; geringe afwijkingen zijn hierdoor niet uit te sluiten. Omdat bestemmingen evenwel op juiste wijze zijn in te tekenen bestaan er geen onoverkomelijke problemen voor de toepassing in de praktijk.

5. *Het is noodzakelijk dat de daarvoor in aanmerking komende disciplines van het Openbaar Lichaam nauw bij de ambtelijke voorbereiding (in de eerste fase) van het plan worden betrokken, zeker als het gedetailleerde plannen als de onderhavige betreft. Hierdoor kan voorkomen*

worden, dat door een aanzienlijk aantal opmerkingen, zoals die er thans zijn, het ontwerpplan ingrijpend moet worden aangepast. In het vervolg zijn slechts de naar onze mening belangrijkste tekortkomingen in het ontwerp genoemd, in verband waarmee verzocht wordt om ook ten aanzien van dit plan nog op ambtelijk niveau intensief overleg te voeren over de vormgeving van het ontwerp.

Het betrekken van medewerkers van het Openbaar Lichaam bij de planproductie wordt ook door de R.I.J.P. als noodzakelijk ervaren. Mede naar aanleiding van het commentaar bij dit plan zijn afspraken gemaakt met betrekking tot het intensiveren van het overleg op ambtelijk niveau.

6. Het lijkt meer voor de hand te liggen de woonbuurten Gildemark, Noordmark en Brugmark op te nemen in een plan voor de Marken.

Deze buurten zijn in het plan "De Steiger en De Paal" begrepen omdat:

- a. bij de planopzet van het bedrijventerrein is uitgegaan van een functievermenging wonen-werken, i.h.b. in de Steiger-zuid;
 - b. een duidelijke plangrens over de gracht kan worden gelegd.
- Overigens zullen bij de ter-visie-legging de in het plangebied gelegen woonbuurten expliciet worden genoemd.

7. De toelichting op het plan dient duidelijk aan te geven dat er van een "consolidatie-plan" sprake is. Ook de tekst van de toelichting houdt hiermede op tal van plaatsen onvoldoende rekening.

De toelichting zal in deze zin worden aangepast, met de kanttekening dat de voorkeur uitgaat naar de term "gedetailleerd plan". Zie ook de korte samenvatting van de in het plan verwerkte opmerkingen onder b.

B. Planinhoud

1. Gezien de opmerkingen onder A is een volledige beoordeling van de planinhoud niet mogelijk. De beoordeling zal pas kunnen plaatsvinden aan de hand van een nieuw ontwerp. Vooruitlopende daarop worden in dit hoofdstuk reeds de meest in het oog springende punten besproken.

Hiervan is kennisgenomen.

2. Uitgaande van het feit, dat het plan reeds grotendeels is gerealiseerd, kunnen de bestemmingen meer op de bestaande situatie en de nog te verwachten ontwikkelingen worden afgestemd. Het is ongewenst de bestemmingen zo ruim te omschrijven als in het plan is gedaan, waardoor de indruk wordt gewekt dat een globaal bestemmingsplan is ontworpen ter begeleiding van een ontwikkeling met allerlei mogelijke varianten. Van dit laatste is namelijk nauwelijks nog sprake. In dit verband kan bij voorbeeld worden gewezen op de verkeersvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen binnen de bestemming woondoeleinden en recreatievoorzieningen binnen de bestemming bedrijfsvoering.

De belangrijkste bestemmingen zijn gerelateerd aan de hoofdfuncties in het gebied: bedrijfsvoering en woondoeleinden. In de nieuwe voorschriften bij dit plan zijn de binnen deze bestemmingen toegelaten voorzieningen beperkt tot die voorzieningen die als afgeleide van de hoofdfuncties kunnen worden beschouwd. Voorzover de bovengenoemde voorzieningen niet een direkt van de bestemming afgeleid gebruik vormen en aldus formeel toelaatbaar dienen te zijn, zijn deze als aparte bestemming opgenomen.

3. Het terrein van de Flevodienst kent ons inziens ten onrechte 2 bestemmingen, te weten bedrijfsvoering, alsmede openbare en bijzondere doeleinden. Deze laatste zou voor het gehele terrein moeten gelden en ook voor de vestiging van de GAMOG en de Z.IJ.P.

Het bedrijfsmatig aspect van deze maatschappelijke diensten producerende bedrijven weegt het zwaarst. Het gehele terrein van de Flevodienst zal de bestemming bedrijfsvoering krijgen, evenals de terreinen in gebruik bij de GAMOG en de Z.IJ.P.

4. De trafo tegenover het Anker in de Paal is niet bestemd voor openbare en bijzondere doeleinden.

Dit zal worden gecorrigeerd op de kaart.

5. Het bebouwde oppervlak van het tuincentrum is aanzienlijk groter dan in het plan is aangegeven.

Het tuincentrum zal op de kaart worden aangegeven overeenkomstig de tekening bij de terreinaanbieding van mei 1980.

6. De verkooppunten voor motorbrandstoffen van Zeilmaker en Dorestad dienen alsnog te worden bestemd.

Aan deze verkooppunten zal op de kaart en in de voorschriften een aparte subbestemming worden gegeven. Het maximaal toegelaten aantal verkooppunten wordt op 2 gehandhaafd, waarvan 1 (Dorestad) ook LPG.

7. De grens van de bestemming bedrijfsvoering tegenover de vestiging van Mondial op "De Paal" dient volgens recente voorstellen van de R.IJ.P. ca. 5 m in westelijke richting te worden verschoven.

Dit zal worden gecorrigeerd op de kaart.

8. Volgens de toelichting mogen er kantoren komen langs de ontsluitingsweg van "De Steiger". Het plan biedt deze mogelijkheid echter niet.

Langs deze ontsluitingsweg zal op de kaart de bestemming "Bedrijfsvoering zonder kantoren" worden veranderd in "Bedrijfsvoering". Ter plaatse van de naar de weg gekeerde zijde zal het specifieke gebruik als kantoor (met inbegrip van kantines e.d.) als zodanig worden voorgeschreven in overeenstemming met de huidige functie.

9. Een gebouw in het centrum van "De Steiger" nabij de busbaan heeft geen bestemmingsaanduiding verkregen.

Dit zal worden gecorrigeerd op de kaart.

10. In de legenda ontbreekt een aanduiding voor het gereserveerde tracé van de openbaar vervoerbaan naar Almere-Stad. Overigens zijn alleen een directe bestemming dan wel het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid ex artikel 11 W.R.O. mogelijkheden om met deze reservering in het plan rekening te houden.

Het betreft hier de reservering van de o.v.-baan naar Almere-Oost, die zeker niet voor 1984 zal worden gerealiseerd. Het gebied waar ze in is geprojecteerd houdt de bestemming groen; d.m.v. een toe te voegen wijzigingsbevoegdheid (met expliciete bestemming V(ov), niet verkeer in het algemeen) zal de o.v.-baan in de toekomst door Burgemeester en Wethouders kunnen worden bestemd.

11. De wijze waarop de vrijstaande woningen aan de Brugmark zijn bestemd is onvoldoende en niet afgestemd op de eisen volgens het Besluit op de Ruimtelijke Ordening. De breedte en diepte van de woningen, alsmede de afstand van de woningen tot elkaar en tot de erfscheiding zijn de belangrijkste aspecten die niet zijn geregeld.

In zowel de voorschriften als op de plankaart zijn regels opgenomen betreffende de bestemming van vrijstaande woningen. Zo worden o.a. hoogte, inhoud en afstand tot de erfscheiding geregeld. De grens W4-T zal bij enkele woningen in de richting van de gracht worden verschoven op de kaart.

12. *Bij de twee-onder-een-kap-woningen zijn de aangebouwde garages op dezelfde wijze bestemd als de woningen. Deze garages kunnen derhalve tot 6 m worden verhoogd, terwijl het tevens mogelijk is de woningen tot aan de erfscheiding uit te breiden. Een en ander zal niet de bedoeling zijn. Een aangepaste bestemmingsregeling zal meer rekening moeten houden met het specifieke karakter van deze woningen.*

De mogelijkheid garages tot 6 m. te verhogen is niet toegestaan, aangezien de ter plaatse gerealiseerde hoogte op de kaart is vastgelegd: W6 voor woningen, W3 voor garages. Deze laatste bestemming is ook langs de achtergevel en tussen de garages gelegd. De in het artikel "Algemene bouwbepalingen" vastgelegde onderlinge afstand zal worden gerelateerd aan de afstand tot de erfscheiding.

13. *Er wordt voor gepleit in plaats van de bestemmingen W3 en tuinen te werken met de bestemmingen erven (achterzijde woningen) en tuinen (voorzijde woningen). Daarnaast dient de nodige zorgvuldigheid te worden betracht bij het afstemmen van de bebouwingmogelijkheden bij de afzonderlijke woningen. Afwijkingen van het te kiezen uitgangspunt dienen te worden gemotiveerd.*

Met name voor de bestemming ervan verdient het aanbeveling bij het aangeven van de bebouwingmogelijkheden naast de stedenbouwkundige criteria ook rekening te houden met de maatschappelijke wensen tot het bouwen van aan- en bijgebouwen. Hierdoor kan voorkomen worden dat te zijner tijd veelvuldig van het geldende bestemmingsplan zal worden afgeweken.

In het plan zijn onderscheiden de bestemmingen tuin (meestal voorzijde woningen) en W3 (achterzijde). De gekozen bestemmingen worden per woningtype toegelicht, terwijl gewezen wordt op de mogelijkheden die de bestemming W3 aan de bewoners biedt. In de voorschriften en op de plankaart zijn de voorwaarden opgenomen waaronder veranderingen mogen plaatsvinden. Aan de maatschappelijke wens tot het bouwen van aan- en bijgebouwen wordt aldus tegemoet gekomen. Voor de vrees dat veelvuldig van het geldende bestemmingsplan afgeweken behoeft te worden, bestaat derhalve geen grond.

14. *Binnen de bestemming verkeer (doeleinden) dient de bestaande c.q. gewenste indeling aangegeven te worden. Van een suggestie (volgens de legenda zal veelal geen sprake meer zijn. Voor zover mogelijk dienen groenvoorzieningen uit deze bestemming te worden gelicht en als zodanig te worden bestemd. Voorts wordt gewezen op het ontbreken van dwarsprofielen.*

De term "suggestie terreininrichting" wordt vervangen door "bestaande inrichting binnen de bestemming Verkeer"; de indeling zal gestippeld worden aangegeven. "Harde" groenvoorzieningen krijgen een aparte bestemming. Eén of meer karakteristieke dwarsprofielen zullen worden opgenomen.

15. *De noordpijl is op de plankaart noordwestelijk gericht.*

Dit zal worden gecorrigeerd.

16. *Het is onduidelijk waarom de plangrens aan de zuidzijde in het ene geval in het midden van de stadsgracht en in het andere geval door het groen is gelegd. Evenmin is duidelijk of de grens van de bestemming verkeer ten behoeve van de openbaar vervoerbaan aan de kant van de weg of aan de kant van de afrastering is gelegen.*

Het plan volgt de grens van het inmiddels vastgestelde globale plan "De Gouwen". De grens van dit plan zal over de as van de gracht worden gelegd, daarmee voor een klein deel "De Gouwen" overlappend; deze correctie zal bij het nog op te stellen gedetailleerde plan "De Gouwen" worden meegenomen. De grens van de V (ov) is langs de afrastering gelegd; voor alle duidelijkheid zal de asfaltbegrenzing gestippeld worden aangegeven.

17. *De bestaande namen van waterlopen, straten en buurten dienen te worden gebruikt, zowel op de plankaart als in de toelichting. Deze zullen zoveel mogelijk worden gebruikt.*
18. *De op pagina 13 omschreven plangrens stemt niet overeen met die welke op de plankaart is aangegeven. Na correctie B 16 is plangrens in de toelichting gelijk aan die op de plankaart.*
19. *Op pagina 20 van de toelichting wordt gesproken over gevellijnen en gevelzones. Dit is overbodig; ook omdat ze op de plankaart niet worden gehanteerd. De tekst zal worden aangepast.*
20. *De in figuur 5 van de toelichting aangegeven differentiatie van bedrijventerreinen (BI, II en III) wordt in de tekst of anderszins niet gemotiveerd. Deze differentiatie wordt in par. 4.2.2. toegelicht.*

C. Juridische aspecten

1. *Onder verwijzing naar de hiervoor genoemde opmerkingen, die voor een deel ook op juridische aspecten van het ontwerpplan betrekking hebben, wordt in eerste instantie opgemerkt, dat een gedetailleerd plan, zoals het onderhavige, zal moeten voldoen aan de juridische eisen, die met name het Besluit op de Ruimtelijke Ordening in de artikelen 10, 11, 13 en 14 noemt. In de volgende punten zullen de meest wezenlijke eisen ter zake in relatie worden gebracht met dit onderwerp.*

Zowel het oorspronkelijke als het aan te passen ontwerp zijn ontwikkeld binnen het kader van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening met het oogmerk aan alle op een gedetailleerd plan betrekking hebbende eisen te voldoen.

2. *In de toelichting zullen te zijner tijd de resultaten van het overleg, onder meer van dat, met het openbaar lichaam "Zuidelijke IJsselmeerpolders" moeten worden opgenomen.*

Zoals bekend uit andere plannen, vormt het overleg reeds geruime tijd een standaardonderdeel van de toelichting.

3. *Er wordt met klem voor gepleit om alle voorschriften op te nemen in het "voorschriftenboekje" en niet te verwerken met een verwijzing daarin naar gegevens die op de plankaart zijn vermeld. De relatie die getracht is aan te brengen tussen de beide soort voorschriften is erg onduidelijk. Mede hierdoor is het voorts twijfelachtig wat het juridische karakter is van de verschillende aanwijzingen die op de plankaart zijn aangegeven.*

De voorschriften bij "De Steiger en de Paal" zullen in het boekje opgenomen worden.

4. *Het is nodig, dat gewerkt wordt met een bestemmings- en een bebouwingsgrens. Door te werken met een afzonderlijke aanduiding voor gebieden zonder bebouwing, zoals in dit ontwerp, is onduidelijk of er nu van een of twee bestemmingen (gescheiden door een bestemmingsgrens) sprake is.*

Het tot nog toe gebruikte systeem - gebiedsaanduiding d.m.v. bestemmingsgrenzen zonder bebouwingsgrenzen - wordt in dit plan gehandhaafd en zal in de volgende plannen worden aangehouden. Dit wordt gemotiveerd vanuit een duidelijker kaartbeeld. Een dergelijke aanduiding voor gebieden zonder bebouwing houdt materieel in dat daar de facto niet meer mogelijk is dan in een typische niet-bouw bestemming als tuin.

5. *Het verdient de voorkeur de afzonderlijke typen huizen (meergezinshuizen, eengezinshuizen verder nader te verdelen in vrijstaande, half vrijstaande en aaneengebouwde) apart te bestemmen, waardoor tevens een betere afstemming van de voorschriften op de verschillende aspecten van de woningtypes mogelijk wordt (zie ook opmerkingen B4 en 10).*

Binnen het gehanteerde bestemmingsstelsel is de toepassing van nadere gedetailleerde en op woningtype toegespitste bestemmingsregels zeer wel mogelijk. Het plan zal in voornoemde zin worden aangepast.

6. *In artikel 2 wordt niets vermeld over de wijze van meten van gebouwen. "Gebouw" is gedefinieerd als een bijzonder soort "Bouwwerk". Het artikel "wijze van meten", waarin het meeromvattende begrip bouwwerk wordt gebezigd, geldt dus ook voor gebouwen.*
7. *De artikelen 3, 4 en 5 beogen een relatie te leggen tussen de voorschriften in het boekwerkje en die op de plankaart. Mede onder verwijzing naar de opmerking sub 3 dient te worden opgemerkt dat de redactie van deze artikelen veel te wensen overlaat. Om enkele voorbeelden te noemen:*

- a. *artikel 3 noemt bouwgrenzen, doch die worden in het plan niet gebruikt, het tweede lid van dit artikel is grotendeels overbodig;*
- b. *artikel 4, onder b gaat uit van een niet bestaand verbod om op de bestemmingslijn te bouwen; onder c wordt gesproken over een bovenbeëindiging zonder dat duidelijk wordt gemaakt wat dat moge zijn;*
- c. *artikel 5 is volstrekt onleesbaar.*

De redactie van de artikelen wordt kritisch bezien. In de nieuwe, in het boekje opgenomen voorschriften zal aan bovengenoemde opmerkingen tegemoet worden gekomen.

8. *De in artikel 6, lid 3, opgenomen vrijstelling zal alleen verleend kunnen worden door B en W, i.c. landdrost, gehoord dagelijks adviescollege.*

Vrijstellingsbevoegdheid zal worden verleend aan B en W, i.c. de landdrost, gehoord D.A.C.

9. Volgens de lijst van bedrijfsvestigingen is de maximale hoeveelheid ondergronds te bewaren motorbrandstof 36.000 liter. Dorestad heeft daarentegen een opslagmogelijkheid van 110.000 liter (30.000 liter dieselolie, 60.000 liter benzine en 20.000 liter LPG) en Zeilmaker 60.000 liter (15.000 liter dieselolie en 45.000 liter benzine).

De lijst van bedrijfsvestigingen zal hierop worden aangepast.

10. Binnen de bestemming bedrijfsuitvoering wordt enerzijds een afzonderlijke aanduiding gebruikt voor incidenteel toegelaten dienstwoningen, daarnaast zijn bij alle bedrijfstvormen maximaal 2 bedrijfswoningen toegestaan. Het verband tussen beide regelingen is niet duidelijk.

Dienstwoningen zijn slechts incidenteel toegelaten; waar dit gebeurt zijn bedrijfswoningen niet toegestaan. De voorschriften worden in die zin aangepast.

Het Ministerie van Binnenlandse Zaken, Dir. Financiën Binnenlands Bestuur te Den Haag

Bij brief van 21 april 1981, kenmerk FJ 81/U 904, zijn de volgende reacties ontvangen:

1. Tot mijn spijt is het niet mogelijk gebleken binnen de in bovengenoemde brief gestelde termijn u mijn ambtelijk commentaar te doen toekomen. Ik vraag u hiervoor excuus en verzoek u desondanks het hierbijgaande commentaar - zo mogelijk - nog in de verdere beshouwingen te betrekken.

Hiervan is kennis genomen.

2. In het licht van de komende gemeentewording, alsmede tegen de achtergrond van de huidige financieel-economische situatie van zowel het Rijks als van de lagere overheden, kom ik tot de conclusie, dat het geven van een verantwoord oordeel over het voorliggende ontwerpplan niet mogelijk is, zolang niet tevens aandacht is besteed aan de financieel-economische aspecten van het plan. De vraag doet zich hierbij voor of in overleg met het Openbaar Lichaam een exploitatie-opzet voor dit ontwerpplan zal kunnen worden opgezet en alsnog aan het ontwerpplan zal kunnen worden toegevoegd.

Allereerst dient te worden opgemerkt dat het plan een reeds uitgegeven gebied betreft.

Er bestaan geen overwegende bezwaren tegen toevoeging van een exploitatie-opzet door middel van een financiële paragraaf. De afwijkende wijze van financieren van het project Almere door de Rijksoverheid en het dientengevolge aanpassen van bestaande computermodellen t.b.v. de specifieke financiële aspecten, vragen een grondige voorbereiding die ongetwijfeld tot grote vertraging in de procedure van dit plan zou leiden. Het is derhalve de opzet van de R.I.J.P. bij wijze van proefobject het plan ex artikel 11 "Waterwijk" van Almere-Stad van een dergelijke financiële paragraaf te voorzien.

- 3.a. Men kan zich afvragen of het ongelijkvloers kruisen van de busbaan met de Noorderdreef aan de noordzijde van het bedrijventerrein geen erg dure aangelegenheid is. Zou niet kunnen worden volstaan met dezelfde gelijkvloerse voorzieningen als die, welke ook elders in Almere-Haven zijn getroffen? Welke overwegingen hebben aan deze keuze van een ongelijkvloerse kruising ten grondslag gelegen?

De overwegingen die aan deze keuze ten grondslag hebben gelegen zijn van verkeerskundige aard. Een gelijkvloerse kruising belemmert zowel de doorstroming van de bussen op de o.v.baan als het verkeer op de Noorderdreef (23.000 voertuigen per etmaal bij een volgroeid Almere-Haven).

- 3.b. *De hier genoemde netto woningdichtheid, alsmede de genoemde relatief hoge woninggrootte wordt niet van argumenten voorzien. Hierover ware naar mijn mening wat meer informatie te verstrekken. Argumenten als economische uitvoerbaarheid en flexibiliteit van het ontwerpplan zullen naar mijn mening eveneens in de beschouwingen moeten worden betrokken.*

Beide worden gemotiveerd uit de excentrische ligging van de woonbuurten ten opzichte van de centrumvoorzieningen. Wat betreft de woninggrootte is voor geheel Almere-Haven een woningbouwprogramma vastgesteld, onder meer onderscheiden naar grootte (zie bijlage 2), hetgeen evenwel niet inhoudt dat in elk deelgebied deze differentiatie wordt bereikt. Doel is om voor Almere-Haven te komen tot een gevarieerd woningaanbod; lokale afwijkingen zijn daarbij toegestaan en inpasbaar in het totaal-programma.

- c. *Met het treffen van geen of weinig buurtvoorzieningen binnen het plangebied kan ik instemmen.*

Hiervan is kennis genomen.

- d. *In het onderhavige plangebied zijn diverse groene terreinen e.d. opgenomen. Het aandeel van deze gebieden van de totale oppervlakte van het plangebied, doet vermoeden, dat de onderhoudslasten voor de toekomstige gemeente aanzienlijk zullen zijn. Bij de beoordeling van het ontwerpplan zal een en ander in de beschouwingen moeten worden betrokken. Ik heb de indruk, dat het onderhavige ontwerpplan hierover onvoldoende informatie verstrekt (bijvoorbeeld hoeveelheid openbaar groen, aard en onderhoudskosten e.d.).*

Verwezen wordt naar het antwoord onder 2, alsmede naar het antwoord op de reactie van de Inspectie van de Volkshuisvesting in de Zuidelijke IJsselmeerpolders onder I a,b.

- 4.a. *Ten aanzien van de voorschriften onder artikel 1, eerste lid, geef ik u in overweging na de woorden "gewaarmerkte"kaart(en) in te voegen "(nr. 8149)".*

Aangezien het hier een voor interne doeleinden bestemd administratief registratienummer betreft dat veranderd kan en mag worden wordt volstaan met de waarmerking in de zin der wet.

- b. *Tot slot merk ik op, dat artikel 6, derde lid, van de voorschriften de bevoegdheid tot het verlenen van vrijstellingen toekent aan de minister van Verkeer en Waterstaat. Volgens artikel 15 van de Wet RO komt deze bevoegdheid toe aan het college van Burgemeester en Wethouders. Een analoge toepassing van de Wet RO ten aanzien van de ex artikel 11-plannen zou betekenen, dat de bevoegdheid tot het verlenen van vrijstellingen aan de landdrost toekomt. Dit zou naar mijn mening de voorkeur verdienen. Zo dit laatste op onoverkomenlijke bezwaren stuit ware te overwegen in ieder geval de landdrost te "horen" alvorens tot het verlenen van vrijstellingen door de minister van Verkeer en Waterstaat wordt overgegaan.*

De voorschriften worden zodanig aangepast dat vrijstellingsbevoegdheid zal worden verleend aan B & W, i.c. de landdrost, gehoord Dagelijks Advies College.

De Hoofdingenieur-Directeur van de Rijkswaterstaat in de
Directie Zuiderzeewerken te Lelystad

Bij brief van 28 april 1981, kenmerk RFO 4513, is de volgende reactie ontvangen.

1. Volgens een eerder gemaakte afspraak zal de ontsluiting van het als modelracebaan te gebruiken deel van de Muiderweg plaats moeten vinden vanuit "De Steiger". Deze afsluiting is, althans voor autoverkeer, in het plan niet aangegeven.

Deze afsluiting zal op de plankaart worden opgenomen en in de toelichting worden genoemd.

De inspecteur van de Volksgezondheid voor de Hygiëne van het Milieu
voor de provincie Overijssel, de Z.I.J.P., Lelystad en Dronten te Zwolle

Bij brief van 23 april 1981, kenmerk 265/vdM/JR, zijn de volgende reacties ontvangen.

1. Door het aangeven van de bebouwing en bestemming juist binnen het plan en het noemen of nummeren van stralen in het plan zou het beoordelen van de afstanden tussen milieugevoelige en milieubelastende objecten ter weerszijden van de plangrens en de aanduiding van bepaalde objecten binnen het plangebied aanzienlijk worden vergemakkelijkt.

Wellicht kan in de nog op stapel staande ontwerpplannen deze kleine dienst zonder veel moeite worden bewezen.

De plangrens is zodanig gesitueerd dat milieugevoelige objecten (woningen) in het plan zijn opgenomen. Deze objecten vallen onder de bestemming woondoeleinden en zijn middels deze afzonderlijke bestemming duidelijk gelokaliseerd. De afstanden tussen milieugevoelige en milieubelastende objecten is dan ook op eenvoudige wijze te meten, zodat het noemen of nummeren van stralen in dit plan achterwege kan blijven.

Evenwel kan nog meer duidelijkheid hieromtrent worden verkregen door het aangeven van (woon)bebouwing die aan de buitenzijde van het plangebied grenst. Deze bebouwing zal als ondergrond op de plankaart worden verwerkt.

Ten slotte zullen de twee in het plangebied voorkomende brandstofverkoop punten als een te onderscheiden sub-bestemming worden aangegeven.

2. In verband met de ligging van woningen in de zuidoosthoek (op 11 meter van bedrijfsgebouwen) en ten zuiden van het midden (op 25-35 meter van bedrijfsgebouwen) geef ik u in overweging de toelating van deze bedrijven - gelet op de korte afstand - te beperken tot de categorieën 1 en 2.

Voor correcties van de bedrijvenlijst zij verwezen naar mijn desbetreffende commentaar op de ontwerpplannen "Waterwijk" te Almere-Stad en "De Vaart I".

Gezien het type bedrijven behorend tot categorie 3 - vestigingen toelaatbaar en/of nodig aan de rand van een woonwijk of woonbuurt - is de door u voorgestelde beperking niet nodig, te meer daar in de voorschriften bij dit plan voor de vestiging van milieugevoelige activiteiten van deze categorie een minimale afstand van 100 meter tot woningen in acht dient te worden genomen. Bovendien is de verkaveling zodanig dat de kleinste percelen uitgegeven voor bedrijvigheid nabij woningen zijn gesitueerd, waardoor de mogelijkheid voor vestiging van milieu-onvriendelijke activiteiten op zeer korte afstand van woningen is geminimaliseerd.

Van de door u ingebrachte correcties op de bedrijvenlijst is goede nota genomen.

3. *In de bestemming B zijn ook speelterreinen begrepen, waarvan de locaties niet nader zijn gespecificeerd. In het algemeen lijkt het mij niet wenselijk deze speelterreinen in te richten t.b.v. gebruik door (school-)kinderen in verband met het verhoogde risico dat een bedrijventerrein nu eenmaal met zich meebrengt.*

In nagenoeg alle bestemmingen worden speelterreinen toegelaten zonder de exacte lokatie aan te geven: overal dient spelen mogelijk te zijn. Evenwel zullen op het bedrijventerreingedeelte geen speel- terreinen voor (schoolgaande) kinderen worden ingericht; deze zijn gesitueerd in de directe woonomgeving en/of in de nabijheid van scholen ten zuiden van de stadsgracht. De wel toegestane speel- terreinen hebben betrekking op recreatieve activiteiten van de werk- nemers van de in het plangebied gevestigde bedrijven.

4. *In verband met de ligging van de woningen in de "Brugmark" op ca. 25 meter van de Noorderdreef zijn meer gedetailleerde akoestische onderzoekresultaten vereist om het geluiddrukkniveau te kunnen af- leiden waarmee de gevels van deze woningen t.z.t. zullen worden belast. Daaruit zal dan ook moeten blijken of en zo ja hoeveel ruimte moet worden gereserveerd voor het aanbrengen van afschermdende voorzieningen in de overdrachtsweg.*

Langs de Noorderdreef ter hoogte van de "Brugmark" is een geluidswal van circa 2.00 m. aanwezig, terwijl voorts de achtertuinen door patiomuren zijn afgeschermd. Onlangs is bij een door de R.I.J.P. uitgevoerd akoestisch onderzoek komen vast te staan dat bij voor- noemde woningen de geluidsbelasting aan de gevel op de 1e verdieping 62 dB (A) en op de begane grond minder dan 60 dB(A) bedraagt. De geluidsbelasting is aldus op een lagere waarde gebracht dan de in deze bestaande situatie toegestane grenswaarde van 60 (+5) dB (A).

De Hoofdingenieur van de Landinrichting, Grond- en Bosbeheer te Zwolle
Bij brief van 23 april 1981, kenmerk.1728, zijn de volgende reacties ontvangen.

1. *Dit ontwerpplan dient te worden beoordeeld tegen de achtergrond van het Ontwerp-structuurplan Almere en het Structuurschema Almere-Haven; dit laatste plan is niet in mijn bezit.*
Het ontbrekende plan alsmede de Aanvulling op het Structuurschema 1979 is inmiddels aan u toegezonden.
2. *Ik constateer dat de bebouwing van het plangebied nagenoeg geheel voltooid is, reden waarom ik mijn reactie tot het vorenstaande beperk.*
Van deze opmerking is kennis genomen.

De Nederlandse Gasunie te Deventer

Bij brief van 15 mei 1981, kenmerk TN/ET 81.906, is de volgende reactie ontvangen.

1. *Bij dit plan zijn twee leidingen van onze maatschappij betrokken welke niet als zodanig op de plankaart zijn aangegeven. Wij ver- zoeken u, in verband met de gewenste veilige ligging, een aanduiding van deze leiding op de plankaart te doen opnemen.*

De bedoelde leidingen zullen middels een leidingenstrook op de plankaart worden aangegeven.

De Inspectie van de Volkshuisvesting in de Zuidelijke IJsselmeerpolders te Den Haag

Bij brief van 10 juli 1981, kenmerk 2710158, zijn de volgende reacties ontvangen.

I. Stedebouwkundige aspecten en ruimtegebruik

Met de planologische benadering kan ik instemmen. Het gaat hier dan met name om de situering en spreiding van de bedrijfsvestigingen naar aard en omvang over de woonkernen. Met de uitgangspunten ten aanzien van bereikbaarheid voor zowel langzaamverkeer, snelverkeer als openbaar vervoer kan ik mij verenigen. Dit geldt ook voor het streven naar een flexibele maar afdoende hantering van de hinderwet-bepalingen.

Hiervan is kennis genomen.

Ten aanzien van de stedebouwkundige vertaling resteert een aantal vragen en problemen.

- a. *De bebouwingsdichtheid is laag. Vermoedelijk vindt dit zijn oorzaak in de grote hoeveelheid openbaar groen in het plan. Helemaal te achterhalen is dit niet aangezien een nauwkeurige uitsplitsing van het grondgebruik ontbreekt. Een studie van de plankaart en van bijlage I uit de toelichting doet vermoeden dat het hier gaat om ca. 28% van het totale plangebied, hetgeen zeer hoog mag worden genoemd.*
- b. *Niet duidelijk is of de grote groenpartijen veel kwaliteit aan het plan zullen geven. Een duidelijke uitwerking van de bestemming is in dit stadium nog niet aangegeven; het is de vraag of er voldoende draagvlak is voor intensief gebruik.*

In Almere-Haven wordt aan het groen een belangrijke belevings- en gebruikswaarde toegekend. Het groen is zoveel mogelijk geconcentreerd in aaneengesloten groene wiggen die tot diep in de compacte stedelijke bebouwing doordringen.

Het plangebied dient gezien te worden in relatie tot geheel Almere-Haven; op het - aan de rand van de woonkern gelegen - bedrijventerrein "De Steiger" is eenzelfde groenopzet gevolgd. Het openbaar groen neemt in het plangebied een aanzienlijk oppervlakte in beslag en is met name gesitueerd langs de belangrijke verkeersaders van particulier en openbaar vervoer. In deze bestemming zijn geluidwerende voorzieningen gerealiseerd. Het groen functioneert als kijk- en belevingsgroen: het verzacht de harde lijnen van de bedrijfsbebouwing en scheidt de verhoudingsgewijs grote en massieve bebouwingselementen. Voorts dient het als gebruiksgroen, met name voor werknemers van alhier gevestigde bedrijven. Tenslotte zijn hier diverse ondergrondse infrastructurele voorzieningen in gelegen. Gezien het voorgaande is de bebouwingsdichtheid niet te laag.

- c. *Door de algemeen lage woningdichtheid in Almere-Haven bestaat steeds de kans dat voorzieningen moeilijk te bereiken zijn ook al zijn deze zo gunstig mogelijk gesitueerd. Voor de bewoners van de "Brugmark", de "Noordmark" en de "Gildemark" zijn de voorzieningen wel erg slecht bereikbaar.*

Zowel voor bus als voor (brom)fiets en wandelaar zijn bruggen over de gracht gerealiseerd welke de woonbuurten in het plan op eenvoudige wijze met de "Marken" verbinden.

De afstand tot het centrum aldaar met de buurtvoorzieningen supermarkt, buurthuis, k.b.o.-school, snackbar en wasserette bedraagt voor "Brugmark" en "Noordmark" voor alle verkeer ten hoogste 400 meter. Voor de "Gildemark" is deze afstand ca. 400 meter voor langzaamverkeer; slechts autoverkeer wordt tot enig omrijden verplicht. Samengevat kan worden gesteld dat de dagelijkse voorzieningen vanuit het plangebied goed bereikbaar zijn.

II. Plankaart en voorschriften

- a. *De plankaart wijkt fundamenteel af van het systeem, dat de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening op grond van artikel 6, lid 2, van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening aan gemeenten en provincies heeft voorgeschreven (circ. 9 februari 1970).
Op de plankaart horen allen maar thuis de naam, de legenda en de zakelijke aanduidingen beneden rechts. Ook beveelt de minister het gebruik van publikatie nr. 72 van het Nirov aan, die inmiddels is opgevolgd door het rapport bestemmingsplannen uit 1980. Ik mis in de blokjes met de bestemmingsaanduidingen de bouwgrenzen; dat kan ook niet omdat per bestemming meerdere bestemmingen zijn geregeld, zodat het een en ander nogal dooreen loopt.*
- b. *De wijze waarop nochtans voorschriften op de plankaart zijn opgenomen en ingedeeld, maakt de zaak veel ingewikkelder, omdat er nu op drie plaatsen moet worden gekeken: de kaart in engere zin, de voorschriften op de plankaart en de voorschriften in de ringband - nog daargelaten de vraag of beide groepen voorschriften wel zo goed op elkaar aansluiten.*
- c. *De voorschriften op de plankaart zijn op zich zeer verwarrend: zie in het blokje Bedrijfsvoering, in de kolom Toelaatbaarheidsvoorschriften (!): hierna te noemen voorzieningen voor zover zonder gebouwen op de gronden met B (zg) enz.
Een bestemmingsplan is een juridisch document waaraan de burger rechten ontleent; deze moeten zo duidelijk mogelijk zijn geformuleerd.*

De bedoelde circulaire heeft geenszins tot opzet en inhoud het voorschrijven van de juridische vormgeving van kaart en voorschriften, maar beperkt zich tot technische aanwijzingen. Als gevolg van het overleg met de instantie onder 1, het openbaar lichaam "Zuidelijke IJsselmeerpolders", zijn de voorschriften aangepast. Zo zijn nu de voorschriften artikelgewijs per bestemming in het boekje opgenomen. De in dit plan gehanteerde planvoorschriften-opzet zal ook in alle andere plannen tot regeling der bestemming en bebouwing van gronden worden gebruikt. Meer nog dan voorheen sluit de inhoudelijke vormgeving van deze plannen aan bij de Wet en het Besluit op de Ruimtelijke Ordening.

Overigens is -in samenspraak met het openbaar lichaam "Zuidelijke IJsselmeerpolders"- besloten tot gebiedsaanduiding door middel van bestemmingsgrenzen, zonder bebouwingsgrenzen, hetgeen wordt gemotiveerd vanuit een duidelijker kaartbeeld. (zie antwoord C4 bij reactie O.L. Z.I.J.P.)

- d. *Midden in het plangebied begint een reeks blokjes die naar het oosten loopt. Het is niet duidelijk wat deze betekenen.*

Deze blokjes zijn de aanduiding van het tracé van de toekomstige openbaar vervoerbaan richting Almere-oost. Deze aanduiding zal in de legenda worden opgenomen. Zie ook het antwoord B 10 aan het openbaar lichaam "Zuidelijke IJsselmeerpolders".

- e. *Er is geen beperking gesteld aan het grondoppervlak van bouwwerken geen gebouwen zijnde (bijvoorbeeld pergola's, geheel open carports).*

Voor dit soort voorzieningen wordt volstaan met het aangeven van maximaal toegelaten bouwhoogtes.

- f. *Er zijn geen wegprofielen op de plankaart, wel in de (ringband-)voorschriften ingewikkelde definities over kernwegen, wijkwegen en buurtwegen.*

Eén of meerdere profielen zullen op de plankaart worden opgenomen.

- g. *De fietspaden zijn niet als bestemming opgenomen en kunnen derhalve te allen tijde worden opgeheven.*

Fietspaden zijn niet als aparte bestemming opgenomen, maar maken deel uit van de ter plaatse geldende bestemming, bijvoorbeeld groen-doeleinden. Opheffen is evenwel niet mogelijk, doordat in de voorschriften bij dit bestemmingsartikel onder "Ruimtelijke Indeling" zal worden vermeld dat binnen een afstand van 20.00 m uit de op de kaart opgenomen aanwijzing fietspadvoorzieningen, uitsluitend toelaatbaar zijn voor zover gronden beschikbaar blijven voor een fietspad met een breedte van ten minste 2.50 m.

- h. *In de planbepalingen is een grote collectie definities opgenomen, die geen betrekking hebben op aparte bestemming en derhalve geen zin hebben: 11 t/m 18 en 19 t/m 21, terwijl deze laatste verkeersmaatregelen bevatten.*

De bovenbedoelde begripsbepalingen verwijzen ook naar begrippen elders in het plan gebezigd.

- i. *De definitie "ander bouwwerk" heeft evenmin een functie, omdat deze bouwwerken in de bepalingen op de plankaart telkens worden aangeduid met "bouwwerken, die geen gebouwen zijn".*

Deze begripsbepaling zal in de nieuwe voorschriften niet meer worden opgenomen.

- j. *Definitie 12 regelt dat er geen rechtstreekse ontsluiting van woningen en andere gebouwen mag plaatsvinden. Dit is een regeling van het verkeer, terwijl bij de bestemming groenvoorzieningen geen verbod is om aldaar uitritten te maken, terwijl het daar thuishoort.*

Een begripsbepaling heeft geen andere functie dan een bepaald begrip nader te omschrijven. Indien dat begrip in zijn feitelijk gebruik eventueel een incidenteel afwijkende inhoud mocht krijgen, kan slechts van een uitzondering die de regel bevestigt gesproken worden. Het in de begripsbepaling bedoelde gebruik is, in tegenstelling tot de voorschriften zelf, niet direct in rechte afdwingbaar, waar de begripsbepalingen geacht worden niet regelgevend van aard te zijn. In de flexibele opzet van deze voorschriften past een zekere uitwisseling van bestemmingen voor zover het bij de bestemming behorende vormen van afgeleid gebruik betreft.

In verband met de rechtszekerheid behoort vanzelfsprekend een verdergaande wijziging van de bestemming groenvoorzieningen naar verkeer de weg van de herziening te volgen.

k. Het opnemen van bebouwingspercentages (definitie 5) die gelden voor een bestemming en tegelijkertijd voor de percelen in die bestemming, kan tot gevolg hebben dat bepaalde percelen niet gebouwd zouden mogen worden (resp. uitbreiding van gebouwen zou verhinderen). Een dergelijke regel hoort bovendien niet thuis bij de definities.

Om te voorkomen dat één grondeigenaar alle bouwmogelijkheden binnen zijn perceel realiseert, dient een koppeling van het percentage aan elk perceel voorgeschreven te worden.

Ingestemd wordt met de onjuiste plaats voor deze bepaling van regelgevende aard. In de nieuwe opzet wordt hieraan tegemoet gekomen.

l. In artikel 3, lid 2, sub d, g en h, overschrijdt de regelzucht de grenzen van de mogelijkheden.

Niet regelzucht maar regelplicht op grond van de tekst van artikel 2 van de Woningwet, nl. de voorrangsregeling van het bestemmingsplan ten opzichte van de bouwverordening, heeft geleid tot de redactie van lid 2. De redactie komt grotendeels voort uit de Modelbouwverordening. Zoals bekend heeft de Afd. Rechtspraak van de Raad van State de voorrangsregeling nader invulling gegeven in diverse uitspraken. Duidelijk is daarbij geworden dat de bouwverordening verder dient terug te treden dan aanvankelijk werd aangenomen. Vandaar de bedoelde voorschriften.

m. Artikel 5, lid 3, is slechts voor een enkele ingewijde te verstaan.

Dit algemene artikel zal worden vervangen door een bij bestemmingsartikelen terugkerende passage "ruimtegebruik".