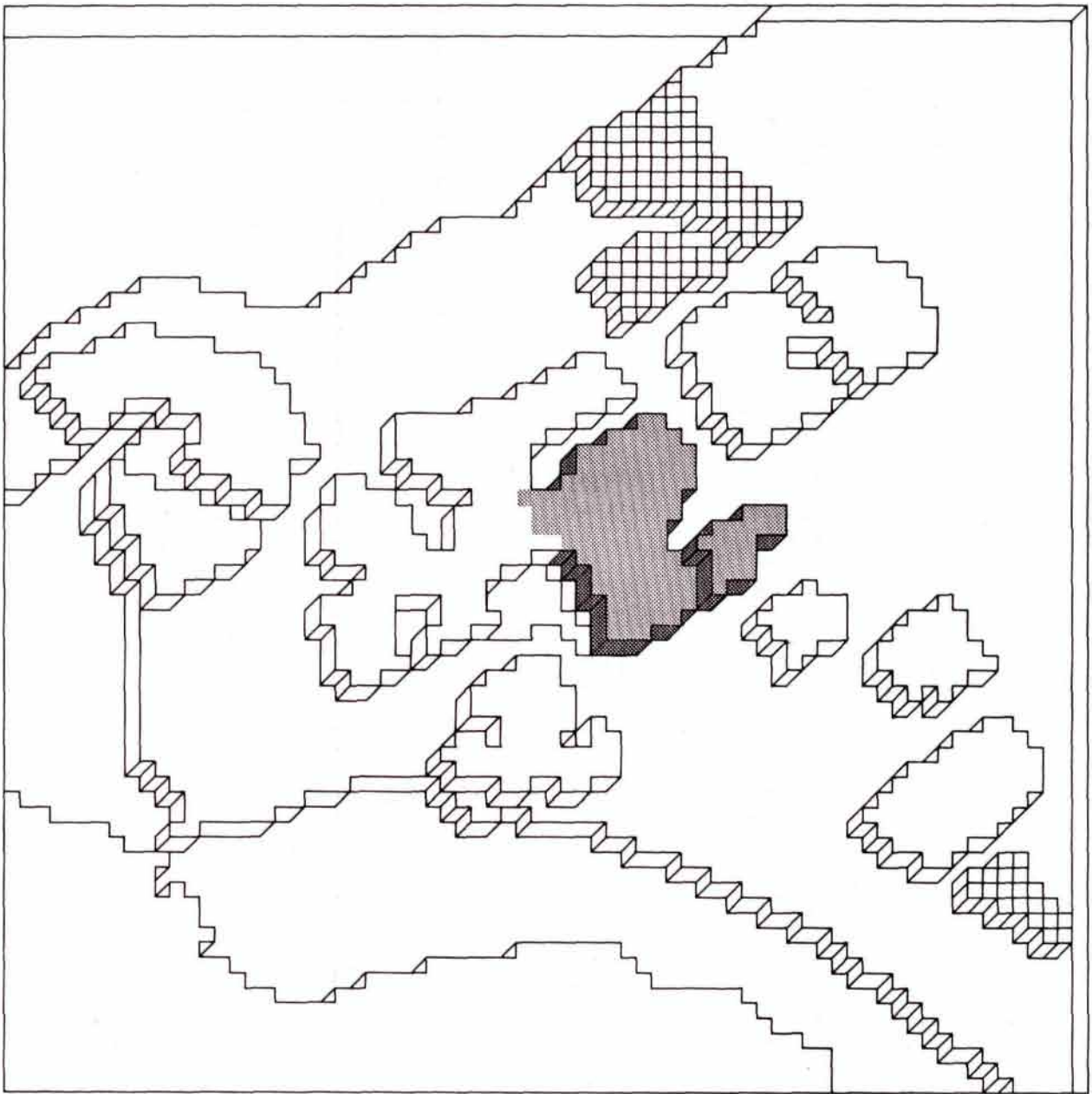


plan tot regeling der bebouwing en der bestemming van gronden
ex artikel 11 van de wet op het openbaar lichaam
"zuidelijke ijsselmeerpolders"

stad.oost

gelegen in almere-stad



ministerie van verkeer en waterstaat
rijksdienst voor de ijsselmeerpolders - almere -lelystad



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

stad.oost

● gelegen in almere-stad

● 83_11_02

- VOORWOORD	blz. 3
- TOELICHTING	
1. INLEIDING	4
1.1. Algemeen	4
1.2. Het plangebied binnen Almere-Stad	5
2. RANDVOORWAARDEN	10
2.1. Algemeen	10
2.2. De spoorlijn met station	10
2.3. De Hoge Vaart	10
2.4. De hoogspanningsleiding	10
2.5. Graansilo met bedrijfswoningen	10
2.6. Gebouw t.b.v. P.G.E.M.	12
2.7. Bodemgesteldheid	12
2.8. Infrastructuurle werken	12
3. UITWERKING VAN HET PROGRAMMA	13
3.1. Algemeen	13
3.2. Wonen	14
3.2.1. Bevolkingssamenstelling	14
3.2.2. Woningbestand en dichtheid	14
3.2.3. Stapeling en type buitenruimte	15
3.3. Voorzieningen	16
3.3.1. Gebouwde voorzieningen	16
3.3.2. Onbebouwde voorzieningen	17
3.4. Werken	18
3.4.1. Aantal arbeidsplaatsen en ruimtegebruik	18
3.4.2. Arbeidsplaatsen in de kantoren en voorzieningensector	19
3.5. Het (semi-)openbaar gebied	19
3.5.1. Algemeen	19
3.5.2. De marge voor de woning	19
3.5.3. Uitloopgebied bij de tuin	20
3.5.4. Straten en pleinen	20
3.5.5. Recreatie	20
3.5.6. Parkeren	21
4. HET PLAN	23
4.1. Inleiding	23
4.2. Van structuurplan naar ex artikel 11-plan	23
4.2.1. De aanzet/aanpak	23
4.2.2. De opbouw van het plan	24
4.2.2.1. Indeling naar hoofdfuncties	24
4.2.2.2. De waterwegen	25
4.2.2.3. De openbaar vervoersbaan	31
4.2.2.4. De langzaam verkeersroute	31
4.2.2.5. De auto-ontsluiting	31
4.2.3. Het ex artikel 11-planbeeld	32

4.3. Karakterisering van de elementen en functies	blz. 32
4.3.1. Algemeen	32
4.3.2. Woongebieden	32
4.3.3. Bedrijventerreinen	33
4.3.4. Uitbreiding stadscentrum	33
4.3.5. Bijzondere bebouwing	33
4.3.6. Groengebieden en recreatiegebieden	34
4.3.7. Infrastructuur	34
4.4. Fasering	36
5. MILIEU	38
5.1. Wegverkeerslawaai	38
5.1.1. Zonering	38
5.1.2. Grenswaarden in nieuwe situaties	39
5.1.3. Wijkontsluitingswegen	40
5.2. Industrielawaai	40
5.3. Railverkeerslawaai	40
6. ENERGIE	43
6.1. Algemeen	43
6.2. Beperking afkoeling gebouwen door wind	43
6.3. Passieve en actieve benutting van zonne-energie	43
6.4. Benutting van windenergie, toepassing windmolens	43
7. JURIDISCHE VORMGEVING	45
8. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	48
9. AANPASSINGEN NA HET OVERLEG	52
9.1. Aanpassingen naar aanleiding van het ambtelijk overleg	52
9.2. Overige aanpassingen	63
- VOORSCHRIFTEN	
- PLANKAART	

Dit plan tot regeling der bebouwing en der bestemming van gronden heeft betrekking op Almere-Stad-Oost, zijnde een omvangrijk woongebied, waar zowel gewoond, gewerkt als gerecreëerd moet kunnen worden. Het is gebaseerd op het in mei 1982 goedgekeurde structuurplan Almere-Stad. Op basis van programma's van eisen, stedenbouwkundige randvoorwaarden en uitgangspunten werd het plan opgesteld door de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders.

De juridische aspecten van het plan werden verzorgd door Stad en Landschap, adviesbureau voor ruimtelijke ordening en vormgeving bv, vestiging Rotterdam.

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 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.IJ.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
IJSELMEERPOLDERS

Prof. dr. R.H.A. van Duin

toelichting

1.1. *Algemeen*

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

Almere-Stad zal de hoofdkern, met daarin tevens het hoofdcentrum, van geheel Almere worden.

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. Te zamen vormen deze een nauw op elkaar betrokken geheel (zie figuur 1 en 2) met uiteindelijk ca. 250.000 inwoners.

Almere-Haven is als eerste kern tot ontwikkeling gebracht en bedoeld om minimaal 20.000 inwoners te herbergen. Vervolgens is de tweede kern, Almere-Stad, met minimaal 100.000 inwoners, aangevat en daarnaast bestaan uitgewerkte plannen voor de derde kern, Almere-Buiten, met 40 - 50.000 inwoners. In een later stadium kunnen nog enkele andere kernen tot ontwikkeling worden gebracht.

Deze kernen zullen met elkaar worden verbonden door middel van autowegen, vrije banen voor het openbaar vervoer en routes voor het langzame verkeer. Tussen de kernen zal ruimte zijn voor gebieden, bestemd voor uiteenlopende doeleinden, zoals recreatieve voorzieningen, landbouw, bosbouw en natuurbouw.

De redenen waarom in het ontwerp-structuurplan Almere gekozen is voor een meerkernige opzet, zijn de volgende:

- de opzet is zeer flexibel, omdat beslissingen betreffende de ruimtelijke structuur en de sociaal-economische ontwikkeling per kern op verschillende tijdstippen kunnen worden genomen;
- de opzet biedt de mogelijkheid om de groeisnelheid van iedere kern binnen acceptabele grenzen te houden, aangezien de geplande zeer snelle groei van Almere dan over twee, drie of meer kernen gespreid kan worden;
- de opzet biedt de toekomstige bewoners relatief korte afstanden naar zowel de omringende groengebieden als naar de onderscheiden stads- of kerncentra;
- de opzet biedt de mogelijkheid de onderscheiden kernen verschillend op te zetten qua ruimtelijke structuur en qua sociaal-economisch milieu.

Het onderhavige plan heeft betrekking op een deel van de gronden gelegen in Almere-Stad.

De toelichting op dit plan geeft globaal het volgende weer:

- In hoofdstuk 1 en 2 worden de ligging van het plangebied beschreven alsmede de uitgangspunten vanuit de bestaande situatie voor Almere-Stad in het algemeen, alsook voor het plangebied in het bijzonder.
- Hoofdstuk 3 beschrijft de programmatische uitgangspunten, voortvloeiende vanuit het structuurplan en toegespitst op het onderhavige gebied, alsmede eventuele wijzigingen ten opzichte van voornoemd structuurplan.

- Hoofdstuk 4 geeft de ruimtelijke uitwerking van het programma weer. Dit hoofdstuk dient als toelichting op de plankaart en voorschriften waarop respectievelijk waarin alleen de essentiële uitgangspunten zijn neergelegd. Tevens wordt hierin aangegeven wat de afwijkingen zijn ten opzichte van het structuurplan en de argumenten hiervoor.
- Hoofdstuk 5/6 geeft de aspecten op het gebied van het milieu en energie weer, die van belang zijn bij de uitwerking van het plan.
- Hoofdstuk 7 beschrijft de juridische vormgeving, aansluitend op het voorgaande.
- Hoofdstuk 8 ten slotte geeft inzicht in de economische uitvoerbaarheid.

1.2. *Het plangebied binnen Almere-Stad*

Het voorliggende plan tot regeling der bebouwing en der bestemming van gronden is opgesteld voor het gehele gebied ten oosten van het hoofdcentrum en het Weerwater en ten zuiden van het ex artikel 11 plan 2P. In het oosten wordt het plan begrensd door Stadsautoweg 5 en in het zuiden door Rijksweg 6.

Karakteristiek voor de stedenbouwkundige opzet van Almere-Stad is de radiale ontwikkeling van de woongebieden vanuit het hoofdcentrum en het wigvormig binnendringen van groene open ruimten vanuit de buitenruimte tot op korte afstand van het hoofdcentrum (figuur 3).

In Almere-Stad is, behalve voor wonen, ook ruimte gereserveerd voor werken en recreëren.

Bij het opstellen van de plannen voor Almere-Stad is er naar gestreefd de voorzieningen op een zo kort mogelijke afstand van de gebruikers te situeren.

Zo zullen er werkgebieden van verschillende omvang voor kantoren en bedrijven tot ontwikkeling worden gebracht. Daarnaast zullen verspreid in de woongebieden kleine individuele bedrijfsruimten voorkomen. Het hoofdcentrum van Almere-Stad is zo centraal mogelijk binnen het stedelijk gebied Almere geprojecteerd.

Wat betreft de recreatiegebieden zijn verschillende landschapsonwikkelingszones opgenomen, die vanuit de tussen de kernen van Almere gelegen buitenruimte zullen binnendringen tot dichtbij het hoofdcentrum. Op deze wijze zal het raakvlak tussen bebouwing en groen zeer groot kunnen zijn.

Het meest in het oog springende element van Almere-Stad is de Centrale Plas, die aan het hoofdcentrum grenst. Deze plan heeft de naam "Weerwater" gekregen. Het Weerwater zal zowel voor de water- als de oeverrecreatie een belangrijke functie gaan vervullen. De plas zal in verbinding komen te staan met het overige open water in Almere-Stad, dat behalve een functie in verband met de waterberging ook een belangrijke recreatieve en visuele functie zal krijgen.

Bij de verkeersafwikkeling hebben voetgangers, fietsers en openbaar vervoer de hoogste prioriteit. In het stedelijk gebied Almere is een stelsel van vrije openbaar vervoersbanen geprojecteerd.

De bromfietser zal in de woonbuurten gebruik maken van de hoofdbromfietsroutes en van de wegen en straten voor het gemengde verkeer. Voor de verbinding tussen de verschillende woongebieden is de bromfietser, in verband met zijn kwetsbaarheid, vooral aangewezen op de speciale routes voor fietsers en bromfietzers.

Stadsautowegen rondom Almere-Stad en de andere kernen van Almere zullen de schakel vormen tussen de verbindingswegen met de regio (o.a. RW 6) en het interne wegennet van deze kernen (kernhoofdwegen).

Binnen Almere-Stad zullen interne ontsluitingswegen het verkeer van en naar het hoofdcentrum en de woon-, werk- en recreatiegebieden brengen. De bus en de trein zullen naast lokale, ook regionale en boven-regionale verbindingen onderhouden. In het hoofdcentrum zijn een centraal busstation respectievelijk een centraal spoorwegstation geprojecteerd.

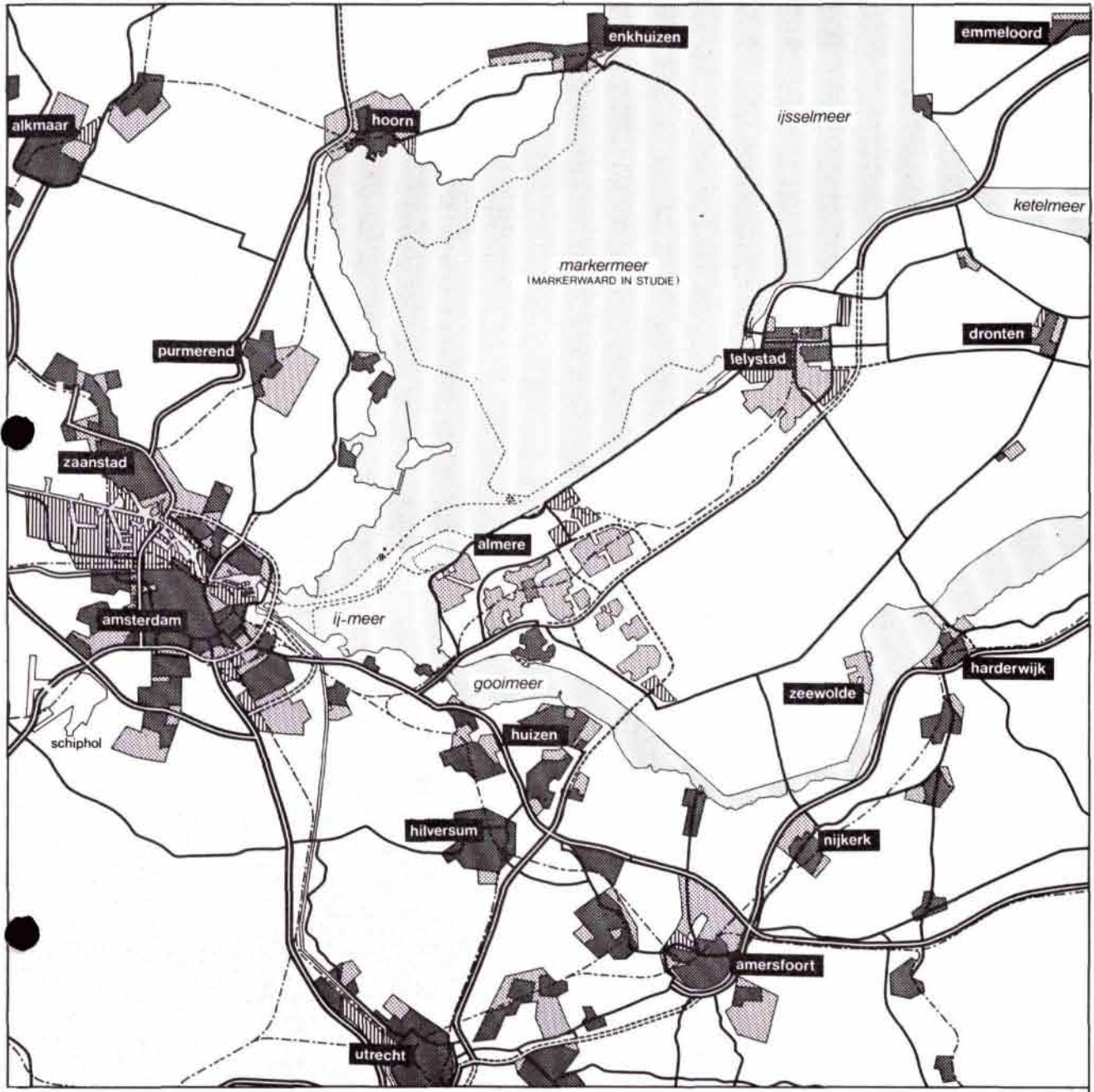
De ruimtelijke groei van Almere-Stad zal via de voor de woongebieden gevormde radialen vanuit het hoofdcentrum plaatsvinden: eerst in zuidwestelijke (Almere-Haven) en noord-oostelijke richting (het bedrijventerrein "De Vaart") en vervolgens in westelijke richting en oostelijke richting. Tegelijkertijd zullen de grootschalige groenelementen, de zogenaamde groene wiggen en de in de stad geprojecteerde bedrijventerreinen worden ontwikkeld.






Uitgaande van deze ruimtelijke groei en het geplande woningbouwtempo van 1700-2000 woningen per jaar, zal het onderhavige plangebied tegen het einde van de jaren tachtig tot ontwikkeling worden gebracht.

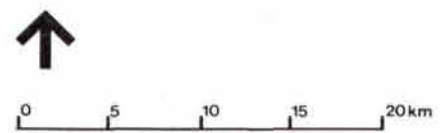
Het structuurplan Almere-Stad geeft voor dit plangebied aan:

- woongebieden met een bruto dichtheid variërend tussen de 30 en 120 inwoners per hectare;
- gebieden voor intensieve en extensieve recreatie;
- spoorlijn met station;
- openbaar vervoersbaan met meerdere haltes;
- hoofdrelaties langzaam verkeer;
- hoofdauto-ontsluiting;
- grachten;
- 4 bedrijventerreinen met 80/100 arbeidsplaatsen/hectare;
- 3 bedrijventerreinen met 30/40 arbeidsplaatsen/hectare;
- gebied voor bijzondere bebouwing;
- 5 nevencentra;
- bufferzones, hoogspanningsleiding en ondergrondse leidingenstraat.

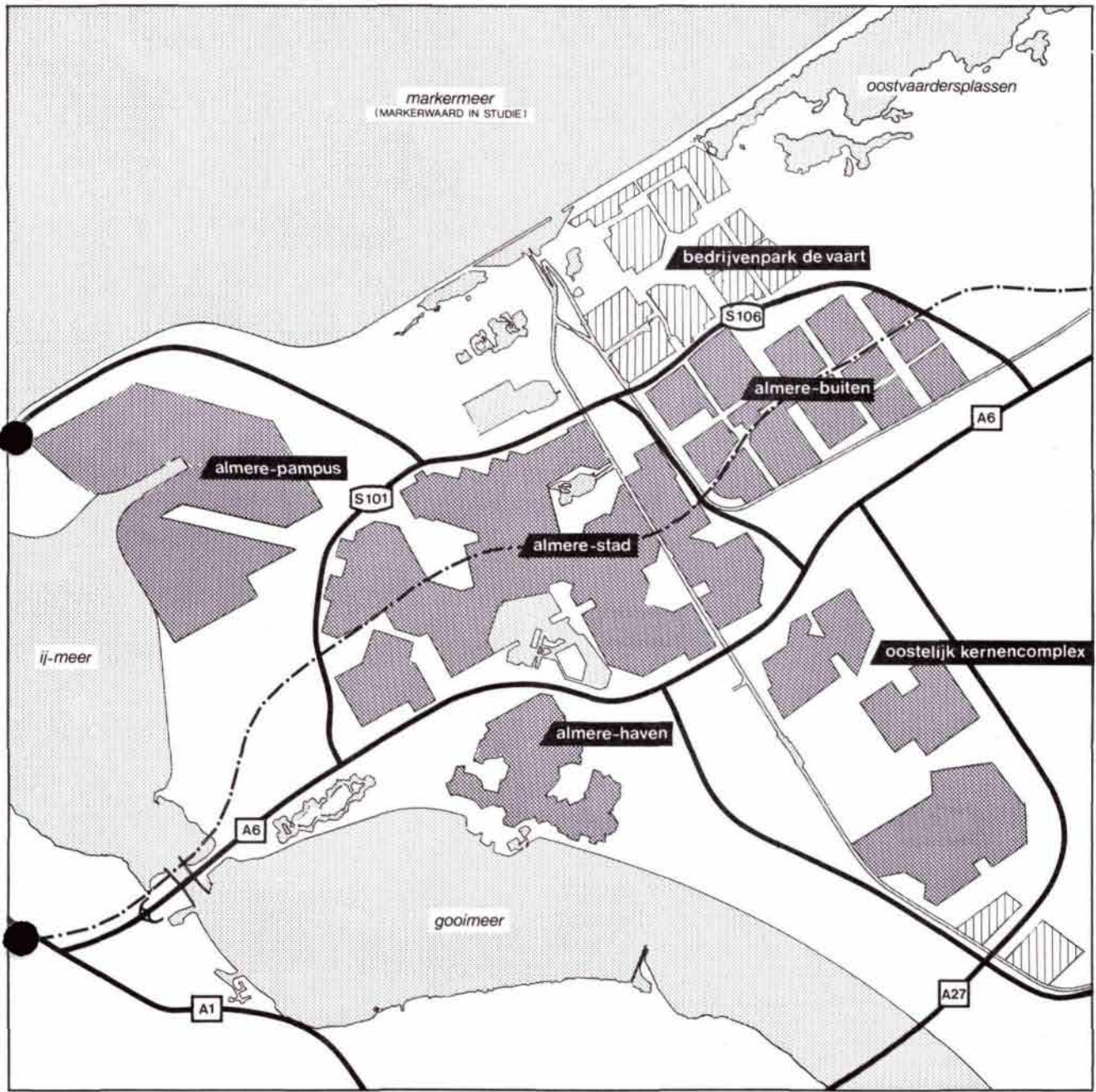
figuur 1
almere in de regio



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



figuur 2
 almere, meerkernige opzet

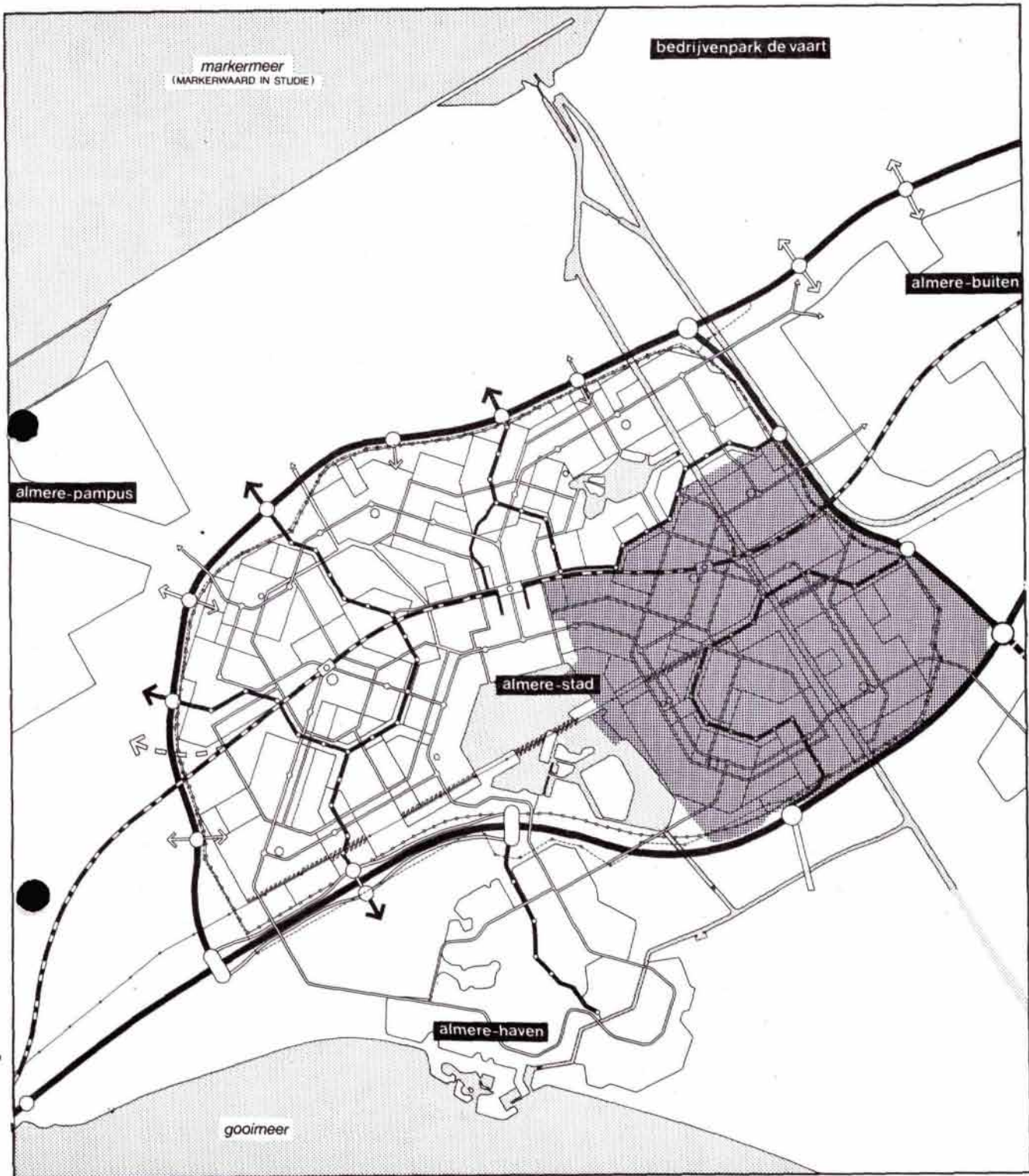




-  water
-  stedelijk gebied
-  bedrijvenpark
-  wegen
-  spoorlijn



0 1 2 3 4 km

figuur 3
situering plangebied in almere-stad



-  water
-  almere-stad oost



0 1 2 3 km

2.1. *Algemeen*

Hoewel het plangebied (figuur 4) een nog vrijwel maagdelijke polder is en onbewoond, is er een aantal beperkingen en aanknopingspunten voor de planvorming, te weten de spoorlijn met station, de Hoge Vaart, de 380 kV-hoogspanningsleiding Diemen-Ens van de N.V. S.E.P., een graansilo met enkele bedrijfswoningen, een gebouw ten behoeve van de P.G.E.M., de bodemgesteldheid en enkele infrastructurele werken, waarvan inmiddels de ligging is vastgesteld.

2.2. *De spoorlijn met station*

Het gebied voor de spoorlijn is opgenomen in een apart ex artikel 11 plan, genaamd Flevolijn.

De hoogteligging van de spoorlijn bedraagt in het plangebied 4 à 5 meter boven het maaiveld. Enerzijds wordt er wel gestreefd naar een zo laag mogelijke ligging, maar anderzijds toch ook naar voldoende doorrij- of doorvaarthoogte voor kruisend verkeer. Deze beide uitgangspunten hebben geleid tot genoemde hoogteliggingen.

De breedte van het in het ex artikel 11 plan bestemde gebied ten behoeve van de spoorlijn bedraagt 40 meter. Ter hoogte van het geplande station bedraagt deze breedte 70 meter met uiteraard de mogelijkheid voor het realiseren van stationsgebouwen. In het oostelijk deel van het plangebied zal ruimte gereserveerd dienen te worden voor een aftakking naar de oostelijke kernen van Almere.

2.3. *De Hoge Vaart*

Deze vaart doorsnijdt het plangebied noord-zuid. Ze is van oever tot oever 50 meter breed en fungeert als vaarwater voor schepen tot 600 ton.

2.4. *De hoogspanningsleiding*

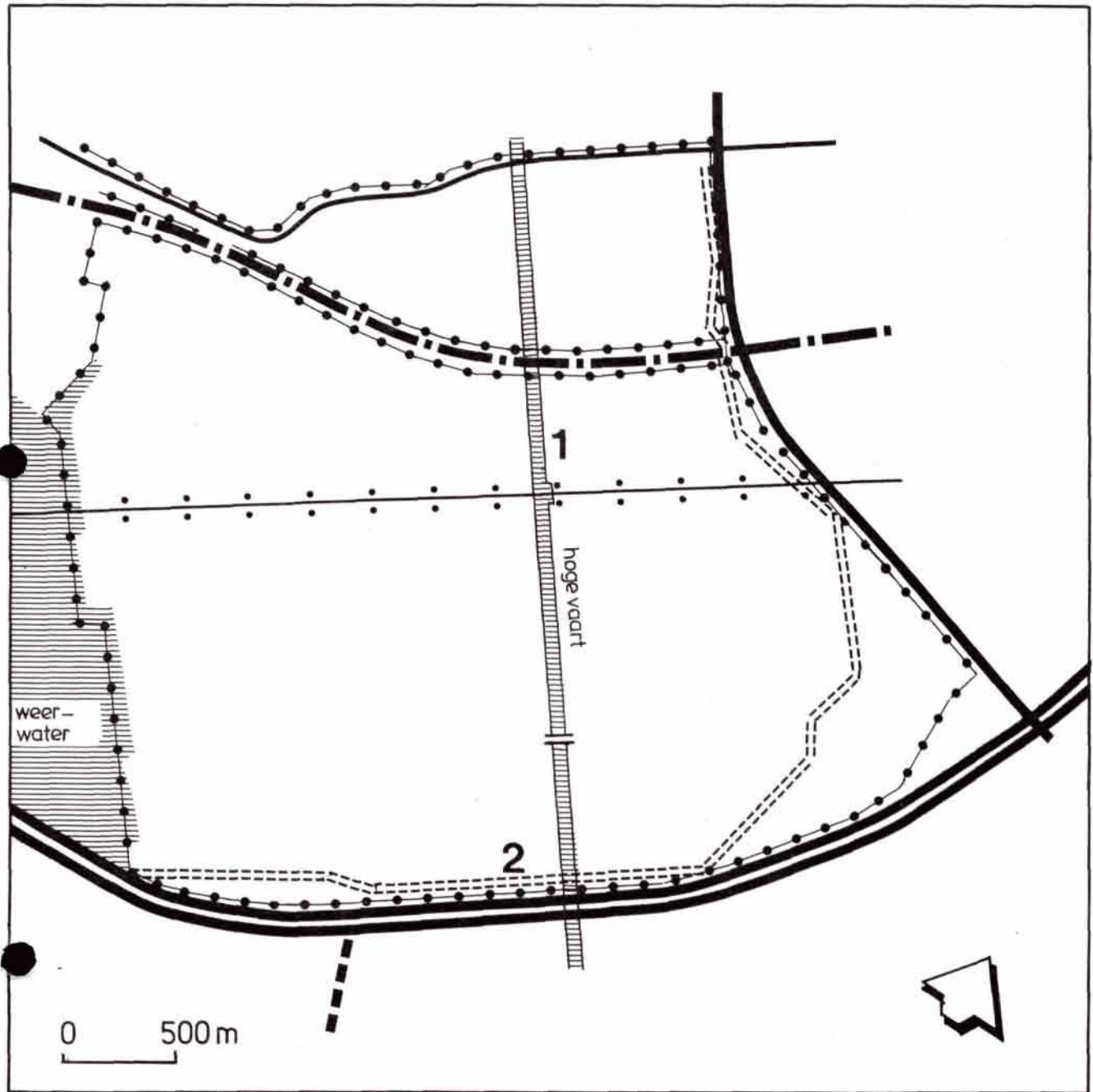
De hoogspanningsleiding Diemen-Ens (380 kV) doorsnijdt het plangebied in zuidwestelijke-noordoostelijke richting. De leiding geeft beperkingen ten aanzien van de beplanting en de bebouwing. Bovendien mogen binnen een strook van 36 meter naar beide zijden gemeten uit de hartlijn van de hoogspanningsleiding geen woningen worden gebouwd.







2.5. *Graansilo met bedrijfswoningen*

Aan de oostelijke oever van de Hoge Vaart is een graansilo met enkele bedrijfswoningen gesitueerd. Ook deze silo zal moeten dienen als een aanknopingspunt voor de planvorming.

figuur 4

plangebied en ruimtelijke uitgangspunten



- | | | |
|---|---|---|
|  r.w.6 |  leidingenstraat |  plangrens |
|  kernhoofdweg |  water | |
|  stadsautoweg 5 | 1 silo | |
|  spoorlijn | 2 p.g.e.m | |
|  hoogspanningsleiding | | |

2.6. *Gebouw t.b.v. P.G.E.M.*

In het zuidoostelijk deel van het plangebied is een gebouw gesitueerd ten behoeve van de P.G.E.M. Voor dit gebouw gelden dezelfde overwegingen als genoemd bij de graansilo.

2.7. *Bodemgesteldheid*

De bodem bestaat uit humeuze klei- en zavelgronden, de zogenaamde Zuiderzee-afzettingen. Deze gronden zijn zeer kalkrijk en nog maar gedeeltelijk gerijpt. Het toekomstige grondwaterpeil zal 5.10 m - N.A.P. zijn, terwijl de maaiveldhoogte van 3.60 m tot 3.70 m - N.A.P. zal variëren. De grond is voor recreatieve activiteiten in de open lucht voldoende draagkrachtig en zeer geschikt voor de aanplant van bomen en struiken.

Voor alle andere bestemmingen dient eerst een meter dik zandpakket te worden aangebracht.

2.8. *Infrastructurele werken*

Met name de volgende wegen en grachten zijn naar ligging en beloop zodanig vastgelegd, dat zij gelden als harde randvoorwaarde bij de planontwikkeling:

- plasrand Weerwater;
- S.A.W. 5;
- Hoge en Lage Vaart;
- spoorlijntracé;
- hoofdleidingenstraat langs RW 6 en S.A.W. 5;
- kernhoofdweg 2;
- 380 kV leiding;
- rijksweg 6.

Voor de ondergrondse infrastructuur moet niet alleen rekening worden gehouden met de gebruikelijke leidingen van de riolering, water, elektra en telefoon, maar ook met leidingen ten behoeve van een centraal antennesysteem en de stadsverwarming. De aanleg van het stadsverwarmingsnet heeft tot gevolg dat er geen gasleidingen worden aangelegd.

3.1. Algemeen

In dit hoofdstuk wordt het programma nader uitgewerkt waarbij uitgegaan wordt van een verdeling in wonen, voorzieningen, werken en het openbaar gebied.

Het structuurplan Almere geeft voor deze sectoren de volgende aanwijzingen.

De hoogste woondichtheden zullen rond het centrum, langs de radialen en in aan de rand gelegen subcentra komen.

Op deze manier kan een zo maximaal mogelijke graad van spreiding van voorzieningen worden bereikt. Een dergelijke opzet is ook gunstig voor een evenwichtige belasting van het lokaal openbaar vervoersnet.

De belangrijkste voorzieningenconcentratie zal voorkomen in en om het centrum: winkels, warenhuizen en speciaalzaken, banken, overheidsinstellingen, bioscopen, horeca-vestigingen e.d. zullen - naarmate het inwonertal van Almere-Stad en geheel Almere toeneemt - in toenemende mate het centrum vullen.

Daarnaast zullen bij belangrijke knooppunten in de stad kleinere concentraties kunnen ontstaan, terwijl verspreid over de stad buurt- en wijkverzorgende voorzieningen binnen loopafstand van bewoners liggen, zoveel mogelijk gecombineert en geïntegreerd met haltes van het openbaar vervoer. Grootschalige voorzieningen, die misschien maar één keer in Almere-Stad zullen voorkomen, hoeven niet beslist in of bij het centrum te liggen, maar kunnen elders in de stad een plaats vinden, bijvoorbeeld een voetbalstadion, een ziekenhuis en instellingen voor voortgezet en hoger beroepsonderwijs, ook daar bij haltes van het openbaar vervoer.

Er zal worden gestreefd naar een aanbod van zoveel mogelijk verschillende typen woongebieden, verschillend onder andere in dichtheid, karakter, verkavelingstype, huurniveau, auto-ontsluiting en de hoeveelheid aanwezige voorzieningen. Op deze wijze kunnen toekomstige bewoners aan de hand van hun eigen specifieke woonwensen kiezen uit een gevarieerd aanbod. Ook de situering van de woongebieden is erg belangrijk.

Voor de ene groep is het type woning - al of niet met tuin - doorslaggevend, ongeacht de situering binnen het stadsgebied, voor een andere groep is juist die situering veel belangrijker dan de woning: men wil persé in het centrum wonen of aan de rand van de stad of dichtbij het werk.

Het aanbod (van verschillende woonmilieus) wordt zoveel mogelijk afgestemd op de vraag (woonwensen van verschillende bevolkingsgroepen of gezinsfasen).

Het hoofdcentrum zal een belangrijk aandeel van de werkgelegenheid in de kantorensector en in voorzieningen voor zijn rekening nemen, terwijl ook nevencentra hiervan een (kleiner) deel zullen krijgen.

In de woongebieden zullen verspreid werk- of ambachtsstraten voorkomen, terwijl ook een aantal kleinere bedrijventerreinen (van 2-10 ha) hierin zijn opgenomen.

Daarnaast zijn er een aantal bedrijvenparken gepland op verschillende plaatsen in de stad. Deze bedrijvenparken zullen, behalve qua ligging,

ook verschillen qua kavelgrootte - verdeling, qua ontsluitingsmogelijkheden, qua omvang en qua grondprijzen.

Op deze manier wordt ook voor bedrijven getracht zoveel mogelijk verschillende mogelijkheden aan te bieden (het aanbod) om aan de sterk uiteenlopende vestigingseisen van de verschillende bedrijfstypen (de vraag) tegemoet te komen.

3.2. *Wonen*

3.2.1. *Bevolkingssamenstelling*

Voor de bevolkingssamenstelling in dit plangebied is uitgegaan van een taakstelling in leeftijdsverdeling, huishoudenssamenstelling en inkomensverdeling min of meer overeenkomstig het Nederlands gemiddelde. Deze taakstelling is noodzakelijk wil een evenwichtige opbouw van de woongebieden mogelijk gemaakt kunnen worden. Een afwijking van de taakstelling kan grote gevolgen hebben en daardoor ongewenste ontwikkelingen in de hand werken. Bijvoorbeeld wanneer de leeftijdsopbouw drastisch zou afwijken in de richting van een te jonge bevolking betekent dit vele extra en voor een deel tijdelijke voorzieningen zoals scholen en peuterspeelzalen. Indien bijvoorbeeld de inkomensverdeling te ver zou gaan in de richting van alleen maar de allerlaagste inkomens, kan dit gevolgen opleveren voor het bestedingspatroon, waarvan de plaatselijke middenstand de weerslag kan ondervinden.

Het is op dit moment onmogelijk aan te geven of de gewenste bevolkingssamenstelling ook waargemaakt kan worden. Er kunnen zich in de komende jaren diverse ontwikkelingen voordoen die een bijstelling noodzakelijk maken.

Vooralsnog is zowel in de toelichting als bij de voorschriften uitgegaan van die gewenste samenstelling, uiteraard met de mogelijkheid ingebouwd om naar beneden en naar boven af te kunnen wijken.

3.2.2. *Woningbestand en dichtheid*

In onderstaande tabel is op basis van de gewenste bevolkingssamenstelling een indicatieve verdeling gemaakt van het woningbestand naar bouwvorm, woninggrootte en financieringswijze.

Tabel 1 Verdeling van het woningbestand voor het totale woongebied naar bouwvorm, woninggrootte en financieringswijze

	richt- percentage	aantal woningen min.	max.
totaal aantal woningen ¹⁾	100%	15.000	18.500
gestapeld	25%	3.750	4.625
niet-gestapeld	75%	11.250	13.875
2/3-kamerwoningen	31%	4.650	5.735
4-kamerwoningen	41%	6.150	7.585
5-kamerwoningen	24%	3.600	4.440
meer dan 5 kamers	4%	600	740
financieringswijze ²⁾			
- woningwet	70%	10.500	12.950
- niet woningwet	30%	4.500	5.550

1) Uitgaande van een gemiddelde woningbezetting van 2,8 zijn dan 42.000 respectievelijk 51.800 inwoners te verwachten.

2) Deze percentages zijn te beschouwen als indicatief, aangezien door allerlei invloeden wijzigingen in deze verhouding kunnen optreden. De huidige inzichten doen vermoeden dat een uiteindelijk minimum percentage huurwoningen (woningwet en premie) van + 80 reëel is.

De oppervlakte van het bruto woongebied beslaat ca. 524 hectare, exclusief groendoeleinden en bijzondere bebouwing. De gemiddelde bruto woningdichtheid moet kunnen variëren tussen de 35 en 50 woningen per hectare. In een aantal gebieden zal de netto woningdichtheid lager dan wel hoger kunnen zijn. Met name in de gebieden die bestemd zijn voor individuele particuliere woningbouw en voor specifieke hoogbouw, moeten netto woon-dichtheden gerealiseerd kunnen worden van respectievelijk 10 à 15 woningen per hectare en van ca. 70 woningen per hectare. Een probleem daarbij vormt het feit dat deze gebieden in de huidige fase van de planontwikkeling nog niet exact te lokaliseren zijn op de plankaart. Onder netto woongebied wordt verstaan het woongebied exclusief waterlopen, oeverstroken, openbaar vervoersbaan en voorzieningen zoals scholen, winkels, etc.

3.2.3. Stapeling en type buitenruimte

Over het algemeen kunnen in het woongebied eengezinswoningen worden toegelaten tot maximaal twee lagen met een kap, eventueel drie lagen plat, terwijl de meergezinswoningen in maximaal 4 lagen met kap kunnen worden gerealiseerd. Uitzonderingen hierop vormen de gebieden waar eventueel specifieke hoogbouw moet kunnen worden gerealiseerd. In dat geval wordt gedacht aan maximaal tien à twaalf lagen.

Voor het type buitenruimte wordt t.a.v. de eengezinswoningen uitgegaan van een achtertuin en een marge (afhankelijk van de situering) voor de woning.

Voor de meergezinswoningen wordt er van uitgegaan dat de woningen op de begane grond eveneens een tuin krijgen en de bovenwoningen een balkon dan wel een terras.

3.3. Voorzieningen

3.3.1. Gebouwde voorzieningen

De gebouwde voorzieningen in het plangebied komen zowel voor in de woongebieden en de aangrenzende groengebieden. In het woongebied zullen het voornamelijk de voorzieningen zijn die rechtstreeks betrokken zijn bij het dagelijks woongebeuren, zoals scholen, winkels, buurthuizen en dergelijke, terwijl in de groengebieden die voorzieningen geprojecteerd zijn die met name in de sportieve en recreatieve sfeer gezocht moeten worden. Net als bij het aangeven van een marge in de woningaantallen en de inwonertallen moet ook bij de voorzieningen een zekere marge worden aangehouden. Deze marge moet zelfs nog vergroot worden omdat binnen het te verwachten inwonertal nog een afwijking kan plaats hebben van de tot taak gestelde leeftijdsopbouw. Een afwijking in deze leeftijdsopbouw zal dan zeer waarschijnlijk in de richting gaan van een jongere bevolking zodat met name de voorzieningen die gericht zijn op deze leeftijdscategorie onder grote druk komen te staan. Hierbij zijn te noemen de scholen, de peuterspeelzalen, buurthuizen, jongerencentra, zwembaden en andere sportvoorzieningen. Extra probleem vormt daarbij dat deze extra druk van een tijdelijke aard zal zijn. Maar deze periode zal toch zodanig lang zijn dat niet kan worden volstaan met enkele noodingrepen. Door zich wijzigende omstandigheden moet tevens rekening worden gehouden met de mogelijkheid dat de sportzalen ingewisseld worden voor gymlokalen. Deze problematiek wordt met name in deze toelichting uit de doeken gedaan omdat dit grote consequenties kan hebben voor de invulling van het onderhavige plangebied. In de voorschriften is dan ook duidelijk ingespeeld op deze problematiek door zo min mogelijk beperkingen op te leggen ten aanzien van het uiteindelijk te realiseren aantallen voorzieningen.

Onderstaand wordt een overzicht gegeven van de gebouwde voorzieningen welke in het plangebied zijn te verwachten, inclusief een indicatie over het ruimtegebruik.

Voorzieningen	aantal		totaal ruimtegebruik			
	min.	max.	min.	max.	min.	max.
<i>Onderwijs</i>						
basisschool	33	42	16,5	ha	20,5	ha
scholengemeenschap	2	2	5	ha	5	ha
middelbaar beroepsonderwijs	1	1	2	ha	2	ha
reservering	1	1	1,5	ha	1,5	ha
<i>Sport</i>						
sportzaal	8	10	0,8	ha	1	ha
gymlokalen	2	2	0,4	ha	0,4	ha
sporthal	2	2	0,5	ha	0,5	ha
zwembad (bebouwd deel)	1	1	0,9	ha	0,9	ha
(onbebouwd)	-	-	2	ha	2	ha
<i>Soc.-cult.</i>						
buurthuis	6	7	0,45	ha	0,5	ha
jongerencentrum	2	2	0,2	ha	0,2	ha
peuterspeelzaal (extra)	7	10	0,08	ha	0,12	ha
kinderdagverblijf	2	2	0,1	ha	0,1	ha
bibliotheek filiaal	2	2	0,1	ha	0,3	ha
collectieve ruimten	75	90	0,45	ha	0,54	ha
wijkcentrum ouderen	2	2	0,1	ha	0,1	ha
<i>Zorgvoorzieningen</i>						
gezondheidscentrum	6	8	0,78	ha	1,04	ha
dagverblijf gehandicapten	2	2	0,1	ha	0,1	ha
gezinsvervangend tehuis	1	1	0,4	ha	0,4	ha
verzorgingstehuis	3	3	1,5	ha	1,5	ha
serviceflat	2	2	0,8	ha	0,8	ha
<i>Overige voorzieningen</i>						
verhuurbare ruimte	190	230	1,14	ha	1,38	ha
kerk	1	1	0,2	ha	0,2	ha
reservering (voorlopig onbebouwd)	28	35	14	ha	17,5	ha
bij-postkantoor	1	1	0,1	ha	0,1	ha
woonwagencentra	2	2	0,5	ha	0,5	ha
<i>Winkels</i>						
nevencentrum groot	1	1	0,5	ha	0,7	ha
nevencentrum middelgroot	2	2	0,5	ha	0,6	ha
nevencentrum klein	2	2	0,25	ha	0,3	ha
verspreide winkels in woongebied	-	-	0,3	ha	0,4	ha
verspreide winkels op bedrijventerrein	-	-	0,45	ha	0,5	ha

3.3.2. Onbebouwde voorzieningen.

Zoals reeds aangegeven worden onder onbebouwde voorzieningen verstaan de voorzieningen die vallen in de recreatieve en sportieve sector, zoals wijk- en stadsgroen, sportvelden, volkstuinen en die qua ruimtegebruik niet of moeilijk in de directe woonomgeving kunnen worden ingepast. Daarenboven speelt bij de oppervlakte ramingen de volgende problematiek een belangrijke rol.

Bij de opzet van het structuurplan is het uiteindelijk inwonertal bepaald tussen de 100.000 en 112.000 inwoners. Bij het maximum inwonertal, overeenkomend met de 51.800 inwoners in dit plangebied, is een herwaarderding van de norm aan vierkante meters groen en volkstuinen onontkoombaar. Bij een uiteindelijk inwonertal van 100.000 in Almere-Stad worden voor de volkstuinen en het groen op kernniveau normen aangehouden van 7.2 respectievelijk 17.5 m² per inwoner.

Het is duidelijk dat wanneer de normen van dit minimum model zonder meer geprojecteerd worden op het maximum model er capaciteitsproblemen in het onderhavige plangebied zullen ontstaan. Derhalve wordt er vanuit gegaan dat er bij het maximum aantal inwoners ten aanzien van de volkstuinen en het groen op kernniveau een bijstelling van de normen plaats vindt.

Voor de volkstuinen betekent dit dat voor geheel Almere-Stad bij 112.000 inwoners een norm wordt aangehouden van 4 m² per inwoner, resulterend in een totale oppervlakte van 45 hectare. In de planontwikkeling is inmiddels ca. 36 hectare aan volkstuinen vastgelegd, zodat in het onderhavige plan rekening moet worden gehouden met de aanleg van nog zeker 9 hectare en deze oppervlakte moet via reserveringen nog uitgebreid kunnen worden tot ruim 30 hectare.

Voor het groen op kernniveau betekent dit dat voor geheel Almere-Stad bij 112.000 inwoners een norm wordt aangehouden van 13.2 m² per inwoner, resulterend in een totale oppervlakte van 168 hectare. Omdat ook hier inmiddels een groot deel in de planontwikkeling is vastgelegd, betekent het dat voor Almere-Stad-Oost volstaan moet worden met 9.7 m² per inwoner, hetgeen uitkomt op 50 hectare vast te leggen groen met in de reserveringssfeer een mogelijke uitbreiding tot 73 hectare.

Voor de sportvelden vindt er geen bijstelling plaats. Bij een gehanteerde norm van 10.6 m² per inwoner, dient er bij 42.000 inwoners 44.5 hectare te worden opgenomen en bij 51.800 inwoners, 55 hectare.

In het plangebied dient eveneens rekening te worden gehouden met een gebied t.b.v. een bijzondere (nog nader te bepalen) bestemming. Als oppervlakte moet daarvoor ca. 9 hectare worden gereserveerd.

3.4. Werken

3.4.1. Aantal arbeidsplaatsen en ruimtegebruik

Uitgaande van gangbare normen ten aanzien van de verhouding bevolking/werkgelegenheid zullen tussen de 15.000 en 17.000 beroepspersonen in dit stadsdeel woonachtig zijn. Een deel hiervan zal elders in de stad of buiten de stad zijn of haar werkzaamheden uitoefenen, alhoewel een deel erin zal slagen dicht bij huis een deel der aanwezige arbeidsplaatsen te bezetten.

In totaal zullen eveneens 15.000/17.000 arbeidsplaatsen in het onderhavige plangebied moeten worden geschapen.

Met name de benodigde ruimte, die samenhangt met het aantal arbeidsplaatsen dat moet worden geschapen op specifieke bedrijventerreinen, moet worden neergelegd in een apart ruimtebeslag. In het structuurplan Almere-Stad is in het plangebied oost een aantal kleinschalige en middelschalige bedrijventerreinen opgenomen met een bruto oppervlakte van respectievelijk ca. 16 en ca. 140 hectare.

Eveneens uitgaande van het structuurplan zouden deze oppervlaktes over 4 kleinschalige en 3 middelschalige bedrijventerreinen verdeeld moeten worden. Over de invulling van deze bedrijventerreinen kan het volgende worden opgemerkt.

De kleinschalige terreinen zijn bestemd voor het midden- en kleinbedrijf. De aard van de activiteiten van deze categorie biedt goede mogelijkheden voor integratie in de woonomgeving. Het ontwerp van de terreinen dient zodanig te zijn, dat alle soorten bedrijvigheid in de genoemde categorie plaats kan worden geboden.

De kavelgrootteverdeling zal komen te liggen tussen de 100/200 en 3.000 m² per kavel. Voor dit type terreinen wordt rekening gehouden met een terreinquotiënt per arbeidsplaats van gemiddeld 90 m².

De middelschalige bedrijventerreinen kennen een terreinquotiënt van gemiddeld 200 m² per arbeidsplaats.

Zowel het type bedrijvigheid als de gemiddelde kavelgrootte zullen afwijken van de kleine terreinen in die zin dat op deze terreinen meer soorten bedrijven kunnen worden toegelaten en dat de kavelgrootte zal variëren tussen de 1.500 en 25.000 m². Uitgangspunt blijft echter dat de vestigingen geen overlast mogen veroorzaken aan de omringende woonbebouwing.

3.4.2. Arbeidsplaatsen in de kantoren en voorzieningensector

Ten behoeve van de arbeidsplaatsen in de kantoren en voorzieningensector is geen ruimteclaim aangegeven. Deze arbeidsplaatsen worden namelijk geleverd door de in het plangebied opgenomen nevencentra en verspreid voorkomende voorzieningen en de bestemmingen ten behoeve van deze arbeidsplaatsen worden dan ook meegenomen in de toelichting op de paragraaf voorzieningen.

Ten aanzien van het aantal specifieke arbeidsplaatsen in de kantorenssector kan worden aangegeven dat deze zich zullen concentreren rondom het oostelijk spoorstation. In kwantitatief opzicht moet rekening worden gehouden met ca. 1.000 arbeidsplaatsen.

3.5. Het (semi-)openbaar gebied

3.5.1. Algemeen

Het (semi-)openbaar gebied, de directe woonomgeving, vormt een plaats waar zich veel activiteiten van bewoners afspelen. Er wordt gewandeld, gespeeld, mensen ontmoeten er elkaar; er worden huizen bezichtigd en honden uitgelaten. De woonomgeving is na, of zelfs naast, de woning de belangrijkste ruimte in het woongebied waarvan de bewoners - in hun vrije tijd - gebruik maken.

Dit gebied kan worden onderverdeeld in het gebied, direct bij de woningen enerzijds en het openbare gebied zoals straten en pleinen, ruimte voor parkeren en recreatie anderzijds.

3.5.2. De marge voor de woning

Aan de vóórzijde van elke woning dient een minimaal één meter diepe marge aanwezig te zijn, behorend bij de woning. De ruimte dient ervoor de bewoners een zeker beschermd gevoel te geven. Bovendien heeft dit als prak-

tisch voordeel, dat de bewoners (kinderen) niet vanuit hun woning direct in het openbaar gebied stappen met alle mogelijke gevolgen van dien.

3.5.3. *Uitloopgebied bij de tuin*

Afhankelijk van de verkavelingsvorm dient ook aan de tuinzijde van de woning een overgangszone in de semi-openbare sfeer te zijn. Hoewel dit gebied niet aan de bewoners wordt overgedragen, zal het qua gebruik toch hoofdzakelijk bestemd zijn voor de bewoners van de direct aanliggende woningen. Het is een gebied dat voor een belangrijk deel zal worden gebruikt door de jongste kinderen om er (onder direct toezicht vanuit de woning) te spelen. Een minimum aan voorzieningen voor deze groep dient dan ook bij de komst van de eerste bewoners te zijn aangebracht: bijv. een zandbak, speelveldje, klimrek. In een later stadium kunnen de bewoners dan beslissen over eventuele uitbreiding of verandering van deze voorzieningen.

3.5.4. *Straten en pleinen*

Het openbare gebied dient afwisselend van karakter te zijn. Zeer bepalend hiervoor zijn de straten en pleinen. Straten dienen voor te komen in variaties als breed en smal, druk en stil, groen en minder groen, verkeersvrij en met geparkeerde auto's. Een plein zou hierin een afwisselend hoogtepunt kunnen zijn.

Aan het patroon van straten en pleinen en aan de keuze van de ruimtelijke vorm moet een duidelijke systematiek ten grondslag liggen. Minstens zo belangrijk is, dat dit gedeelte van het gebied verkeersveilig is. Dit betekent onder meer:

- dat maatregelen moeten worden genomen om de snelheid van de auto te beperken; op plaatsen, dicht bij de woning, soms tot 20 km/uur;
- dat kinderen hierdoor veilig buiten kunnen spelen;
- dat bij kruisingen tussen langzaam en autoverkeer in de stedenbouwkundige uitwerking het langzaam verkeer minimaal gelijkwaardig is aan het autoverkeer;
- dat hierdoor voor de voetgangers en fietsers duidelijk is waar de auto wel snel mag rijden;
- dat de vrije openbaar vervoersbaan goed beveiligd is;
- dat er langs buurtwegen bij voorkeur niet wordt geparkeerd;
- dat rijdende winkelwagens en vuilnisauto's niet achteruit behoeven te rijden;
- dat duidelijk is wat voetgangersgebied is en wat voor de auto is.

3.5.5. *Recreatie*

Niet alleen rond het onderhavige gebied is ruimte voor allerlei recreatieve activiteiten, ook in het naar verhouding omvangrijke stadsdeel Almere-Stad-Oost dient ruimte te zijn voor recreatie.

De volgende groenoppervlakenormen kunnen worden gehanteerd:

- "blokgroen" : ca. 7 m²/inwoner, maximaal 100 meter van de woning in eenheden van 200 - 800 m²;
- "buurtgroen" : 4 à 5 m²/inwoner op maximaal 400 meter van de woning in grotere eenheden.

Bovendien kan een aantal eisen worden geformuleerd dat ertoe kan bijdragen dat dit stadsdeel voor de verschillende bewonerscategorieën een recreatieve waarde heeft. Een ieder moet zich ten slotte "vrij" kunnen bewegen in het openbare gebied, een plekje kunnen vinden om rustig te zitten of te spelen.

Voor een aantal categorieën bewoners gelden de volgende eisen:

- *peuters en kleuters:*
Voor deze kleintjes is het van belang, dat er dicht bij huis (op maximaal 75 meter van de eigen woning) en onder toezicht vanuit de woning een rustige speelplek is (zandbak, speelveldje, klimrek). Indien in bouwblokken wordt verkaveld, dat zijn de binnenhoven hiervoor uitermate geschikt. Daarnaast kunnen hiervoor plekken in voetgangersroutes worden gebruikt, met dien verstande dat op deze routes dan geen bromfietsen worden toegelaten.
- *oudere jeugd (waaronder schooljeugd):*
Voor hen (tot ca. 15 jaar) dient gelegenheid te zijn voor wat ruigere spelletjes iets verder van de eigen woning. Dat kunnen trapveldjes zijn of een avontuurlijke speelplaats. Het ruigere speel-terrein dient te worden gezocht aan de randen van het gebied.
- *volwassenen (w.o. ouders, bejaarden):*
Voor hen dient er de mogelijkheid te zijn om een ommetje te maken, de hond uit te laten (hondentoiletten!) of rustig op een bankje te gaan zitten. Een (verhard) speelveld hier en daar is gewenst om informeel spelen te kunnen laten plaatsvinden.

3.5.6. Parkeren

Aan parkeeroplossingen dient veel aandacht te worden besteed. Het is gewenst te zoeken naar een gevarieerde vorm van parkeren. Als mogelijkheden (behalve concentratie van parkeerplaatsen) kunnen onder meer worden genoemd parkeren op eigen erf, langs- en steekparkeren. Deze vormen van parkeren kunnen zowel voorkomen in het openbare als semi-openbare gebied.

Wel dient erop te worden toegezien dat, indien aan één zijde van een woning wordt geparkeerd, er aan de andere zijde voldoende compensatie wordt geboden: in ieder geval geen parkeren.

Het totaal aantal aan te leggen parkeerplaatsen voor de bewoners van dit gebied kan worden berekend met de parkeernorm van 1,25 parkeerplaats per woning. Dit is inclusief het parkeren voor bezoekers.

In deze berekening is overigens geen rekening gehouden met parkeren op eigen erf: indien 10% van de woningen parkeren op eigen erf heeft, dan wordt de genoemde parkeernorm verhoogd met 4%. Bij 100% parkeren op eigen erf bedraagt de parkeernorm dus 1,65 parkeerplaats/woning.

Voorts dienen 5 garageboxen per 100 woningen te worden gebouwd, welke los van de woning kunnen worden verhuurd. Deze hebben geen invloed op de parkeernorm en kunnen worden beschouwd als extra.

Er dient rekening te worden gehouden met het nachtparkeren van vrachtauto's. Voorkomen dient te worden, dat deze onverlicht langs de openbare

weg of op andere, niet hiervoor bestemde, plaatsen komen te staan. Het parkeren van en bij de in het vorige paragraaf genoemde voorzieningen dient goed te worden uitgezocht. In zijn algemeenheid kan worden gezegd, dat dit, waar mogelijk, moet worden gecombineerd, zeker daar waar de "normale" gebruikstijden van de verschillende voorzieningen niet met elkaar samenvallen en deze voorzieningen in elkaars nabijheid zijn gelegen.

4.1. Inleiding

Het onderhavige ex artikel 11-plan is op een tweetal aspecten bijzonder te noemen. Enerzijds is dat de omvang van het plangebied: in inwonertal bijna de helft van geheel Almere-Stad en anderzijds de globale opzet: voortvloeiende uit het feit, dat de planontwikkeling pas tegen het einde van de jaren 80 aan de orde is.

Uitgaande van deze bijzonderheid kan de programmatische- en stedenbouwkundige toelichting niet anders dan een globaal karakter krijgen. Dit globale karakter uit zich in een ex artikel 11-plan, dat geen exacte lokaties en oppervlakken vast zal leggen, maar wel de intenties van het plan duidelijk zal pogen te maken, voor zover dat nu valt vast te stellen. Het plan zal ook niet in detail treden omtrent de inrichting van de diverse gebieden, bijv. het geeft geen differentiaties in dichtheid aan, het legt geen infrastructuur vast waar deze niet heden bekend is. Deze aanpak zet zich natuurlijk door in de uiteindelijke juridische vormgeving. De planbeschrijving is in woord en beeld zodanig opgezet, dat geen ontwerp wordt gesuggereerd, maar dat de beschouwer inzicht krijgt in de ontwikkelingen die vanuit het structuurplan en de bestaande situatie hebben geleid tot het voorliggende ex artikel 11-plan.

Dit hoofdstuk bestaat uit twee hoofddelen.

Het eerste deel (4.2.) beschrijft het proces van de transformatie van structuurplan naar ex artikel 11-plan; het tweede deel (4.3) geeft aan welke inhoud gegeven moet worden aan de indicaties van de diverse functies van het gebied (wonen, werken, recreëren en communiceren).

4.2. Van structuurplan naar ex artikel 11-plan.

4.2.1. De aanzet/aanpak

Het doel van het maken van ex artikel 11-plannen is enerzijds het formaliseren van opvattingen die er bestaan ten aanzien van een in te richten gebied, anderzijds moet aan de burger inzicht gegeven worden in wat de overheid met een bepaald gebied van plan is te doen.

Bij het maken van het globaal ex artikel 11-plan voor Almere-Stad-Oost zal dit doel als leidraad moeten dienen.

Het voorliggende ex artikel 11-plan legt condities vast die bepaalde ontwikkelingen mogelijk maken. Deze condities zullen echter voldoende flexibiliteit moeten bieden om plannen voor gebieden, welke pas over een aantal jaren aan bod komen, met de dan geldende opvattingen te ontwikkelen.

Het plan maakt de globale ontwikkeling zichtbaar en laat in grote mate een definitieve aanpak voor de toekomst open.

Woongebieden, bedrijventerreinen en groengebieden worden aangegeven, evenals de situering van die functies, die nu al vaststaan. Dit geldt met name voor de infrastructuur, die langs de randen van het plangebied en ter plaatse van de spoorlijn vastligt.

Aangezien er geen uitgewerkte stedenbouwkundige plannen voor het gebied zijn, is het in mei 1982 goedgekeurde structuurplan Almere-Stad als basis genomen.

Het is echter gewenst het structuurplan zodanig aan te passen, dat wel de intentie van de structuur overeind blijft, maar dat een exacte lokatie/invulling open blijft. Voor de duidelijkheid is het plan per facet behandeld.

De lijnen, hetzij begrenzingsen, hetzij infrastructuur, moeten dan ook het karakter van "abstractie" hebben. Daarbij is uitgegaan van de gedachte, richtingen te nemen die parallel lopen aan de reeds bestaande structuren in het gebied. Dit zijn de Hoge Vaart en de 380 kV-hoogspanningsleiding. Deze richtingen spelen uiteraard ook in op de bestaande agrarische verkaveling en men kan zich voorstellen, dat de begrenzingsen van diverse fases van de stadsuitbreiding op deze verkavelingsrichtingen geënt zullen zijn. Zie ook par. 4.3.7. - hoogspanningsleiding.

4.2.2. De opbouw van het plan

De basis van het ex artikel 11-plan wordt gevormd door:

- a. de huidige verkaveling (afbeelding A)
- b. het structuurplan (afbeelding B)
- c. de geplande infrastructuur (afbeelding C)

Ad. a. Afbeelding A toont de huidige verkaveling van het gebied.

De gronden binnen het plangebied zullen de komende jaren nog agrarisch gebruikt worden. Een zeker recreatief medegebruik door fietsers en voetgangers valt te verwachten. De bestaande routes kunnen en zullen bij de uitwerking van het plan een belangrijk uitgangspunt zijn. Zoals reeds gemeld, zal de hoogspanningsleiding, indien op die plaats gehandhaafd, een belangrijke structurerende invloed hebben. Hij zal mede de richting van de verkaveling bepalen.

Ad. b. Voor zover mogelijk, is bij de vastlegging van de hoofdstructuren van het plangebied het structuurplan voor Almere-Stad gevolgd. Met betrekking tot een aantal uitgangspunten is de gedachtenvorming, mede als gevolg van recente ontwikkelingen t.a.v. Almere, zo gewijzigd, dat afwijking van het structuurplan noodzakelijk is. Dit betreft met name de oppervlakte-verdeling over de verschillende functies, het waterbeloop, tracés van de openbaar vervoersbaan, de auto-ontsluiting en de langzaam verkeersroutes. Hierop wordt in dit hoofdstuk verder ingegaan.

Ad. c. Op afbeelding C zijn de aansluitingspunten aangegeven die het gebied ontsluiten op kernhoofdweg-2.2, stadsautoweg-5 en rijks-weg-6. Tevens zijn aangegeven de kruisingen met deze wegen en met de spoorlijn. Ook de reeds geplande fietspaden langs het Weerwater en ter weerszijden van de Hoge Vaart zijn aangegeven.

4.2.2.1. Indeling naar hoofdfuncties

Het plangebied is ingedeeld naar de hoofdfuncties: wonen, werken en recreëren. In de woongebieden zijn ook begrepen de intensieve recreatiegebieden (zoals sportvelden, zwembad, e.d.) en de kleinschalige bedrijfs-terreinen. Vanwege de vereiste hoge dichtheden, waardoor het verschil

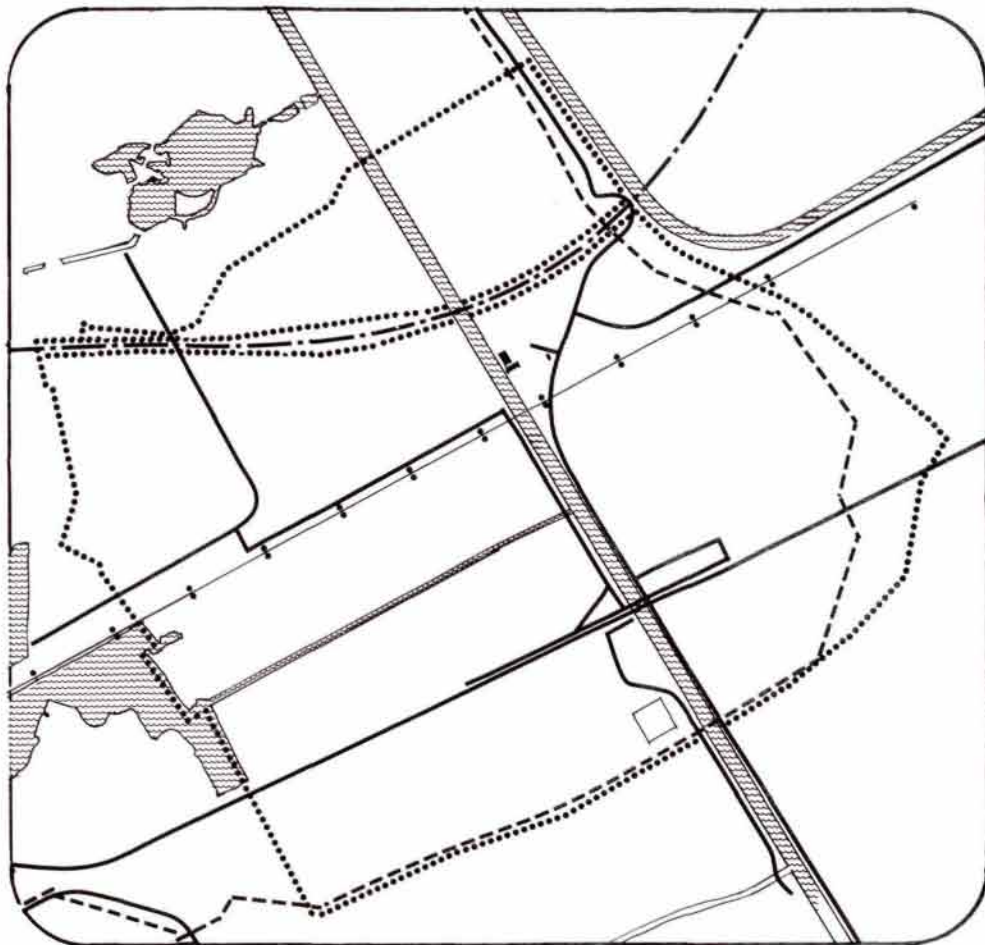
tussen middelhoge- en hoge dichtheden in werkelijkheid niet te zien is, wordt de differentiatie niet aangegeven. Dit biedt de gelegenheid om later op lokaal niveau verschillen aan te brengen. De middelschalige bedrijfsterreinen staan op het plan, benevens het gebied voor bijzondere bebouwing. De groengebieden beslaan de rest van het plan (afbeelding D). De benodigde oppervlakten in Almere-Stad-Oost zijn voor de hoofdfuncties wonen: 524 hectare en voor de middelschalige bedrijventerreinen 142 hectare, terwijl er voor bijzondere bebouwing nog slechts 9 hectare nodig is, aangezien er in gebied 2G aan de westzijde van Almere-Stad reeds zo'n 13 hectare gereserveerd is ten behoeve van deze bijzondere bebouwing, 10 hectare moet worden gereserveerd voor centrumfuncties (zie 4.3.4). Om tot bovengenoemde oppervlakten te kunnen komen, moeten er aanpassingen gemaakt worden in de oppervlakten van de diverse gebieden van Almere-Stad-Oost, zoals aangegeven op de plankaart behorende bij het structuurplan voor Almere-Stad. De woon- en werkgebieden moeten iets worden uitgebreid en het gebied ten behoeve van bijzondere bebouwing kan tot minder dan de helft gereduceerd worden.

Dit is verwerkt op afbeelding E, waarbij ook de gebieden tot een wat eenvoudiger vorm zijn teruggebracht. Op afbeelding F zijn omwille van de flexibiliteit het centrale groengebied ten westen van de Hoge Vaart en het gebied ten behoeve van bijzondere bebouwing in de woonbebouwing opgenomen, maar zijn wel als zodanig geïdentificeerd.

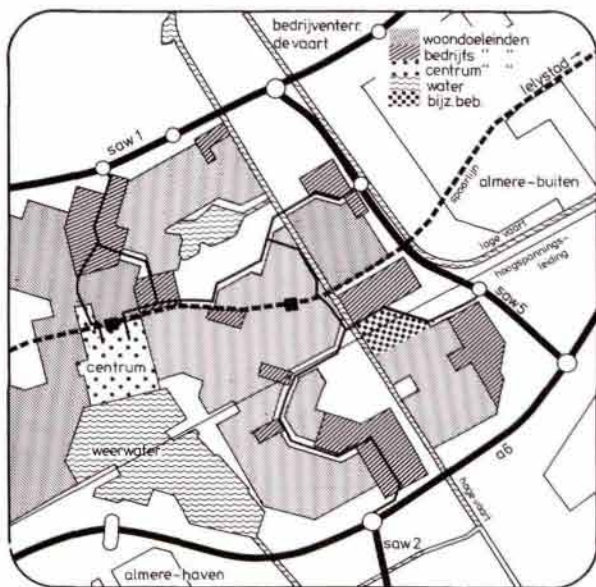
4.2.2.2. *De waterwegen*

Op afbeelding G staat het verloop van de waterwegen, zoals dat in het structuurplan is vastgelegd. Ten behoeve van de afwatering zou voor het deel ten westen van de Hoge Vaart met de helft volstaan kunnen worden. Bij het bepalen van de kruisingen met de spoorbaan is met deze opvatting rekening gehouden en kruist één gracht het spoor en wel ter plaatse van het station. Hiermee heeft dit station een element gekregen waarmee het t.o.v. de andere stations geïdentificeerd kan worden.

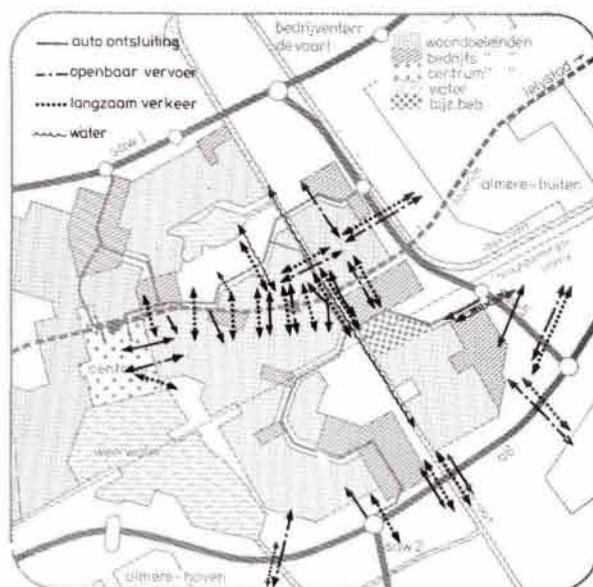
Uiteraard hebben de bestaande waterwegen een functie bij de afwatering. Zonder verdere hulpmiddelen kan in het algemeen een strook van 600 tot 800 meter breedte direct afwateren op een aanliggend waterlichaam. Afbeelding H laat de gebieden zien die op het Weerwater, op de Hoge- en op de Lage Vaart kunnen lozen. Het gebied ten oosten van de Hoge Vaart kan uitsluitend in de richting van de Lage Vaart lozen in verband met het te gering wordend hoogte-verschil ten opzichte van de Hoge Vaart. Het gearceerde gedeelte kan niet zonder meer op het bestaande oppervlakte-water lozen. In dit gebied zullen extra waterlopen moeten worden aangebracht. Rekening houdend met reeds vastgestelde kruisingen, kan de noodzakelijke minimale waterstructuur worden weergegeven zoals op afbeelding I.



A Huidige situatie

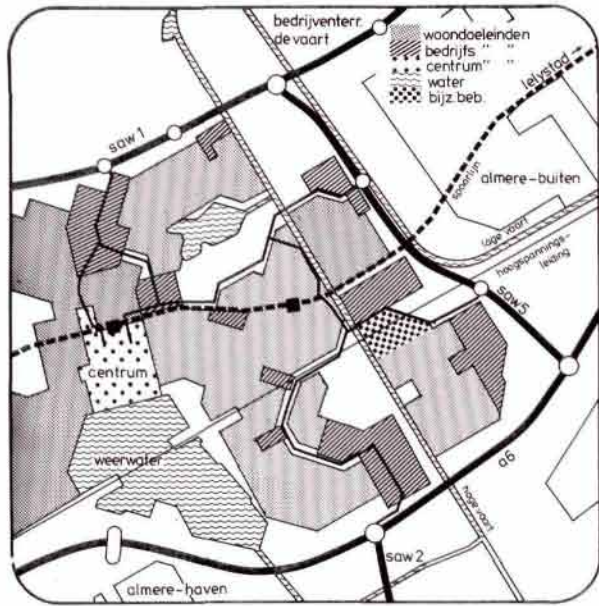


B Strukturplan

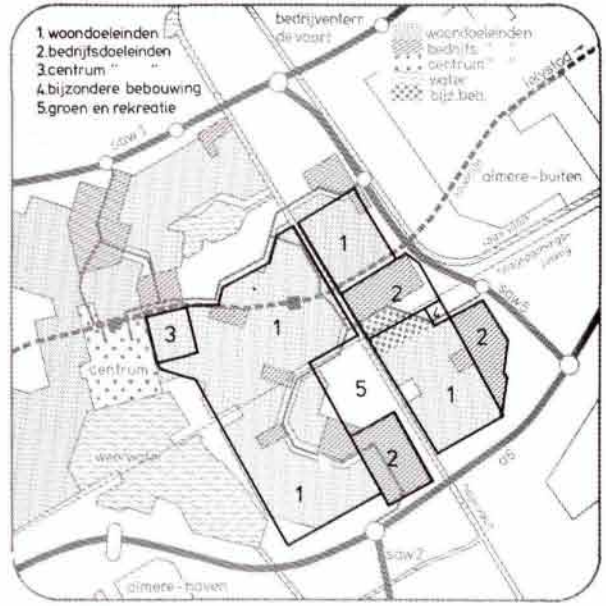


C Geplande infrastructuur

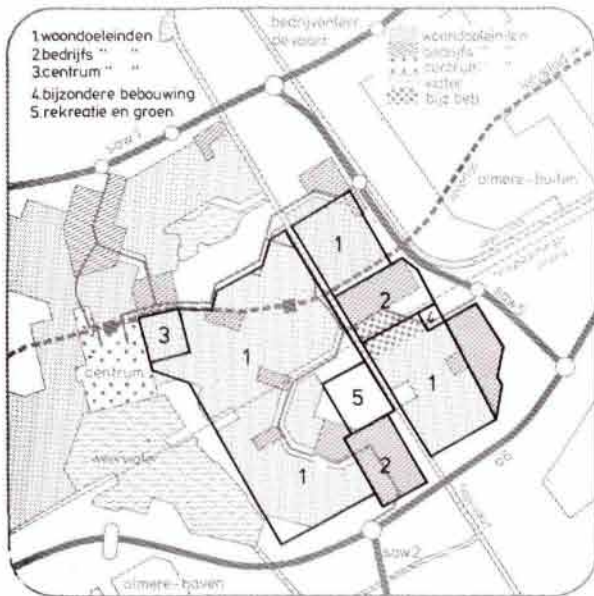
Voor legenda zie figuur P



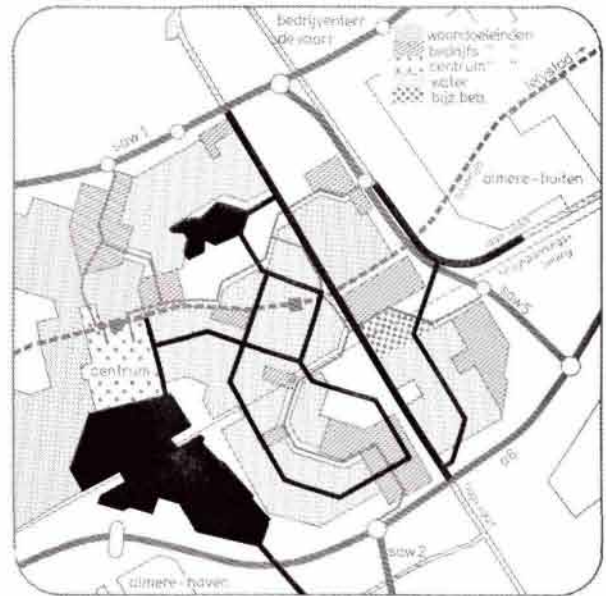
D Struktuurplan



E Struktuurplan aangepast naar oppervlakte (zie tekst)

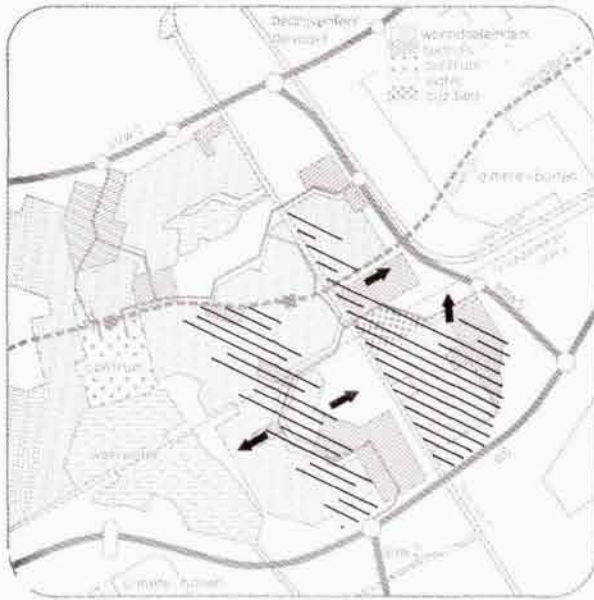


F Struktuurplan aangepast naar oppervlakte en functie (zie tekst)

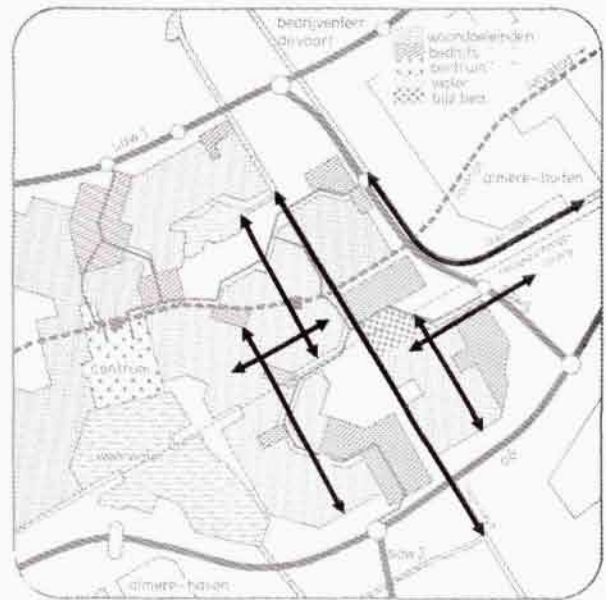


G Waterlopen (struktuurplan)

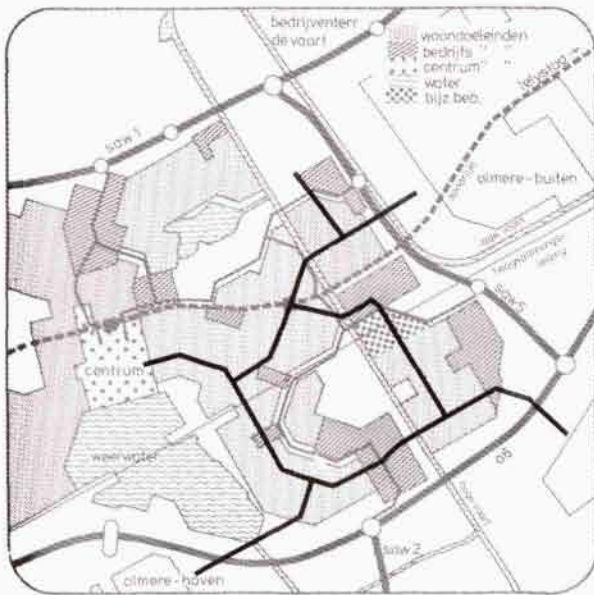
Voor legenda zie figuur P



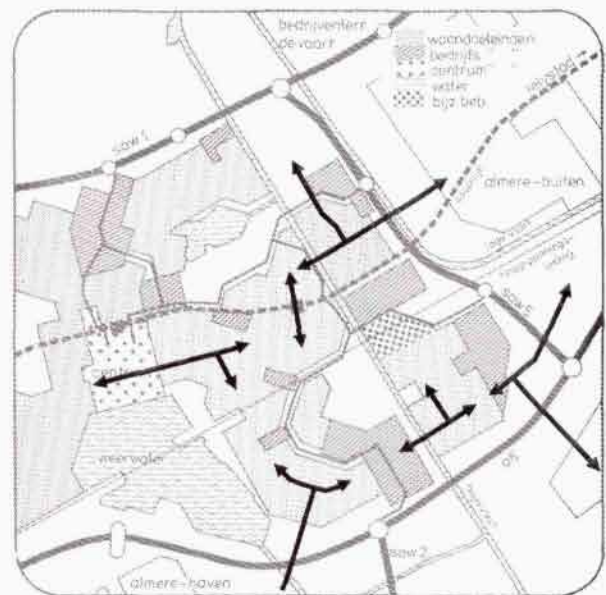
H Afwateringsgebieden



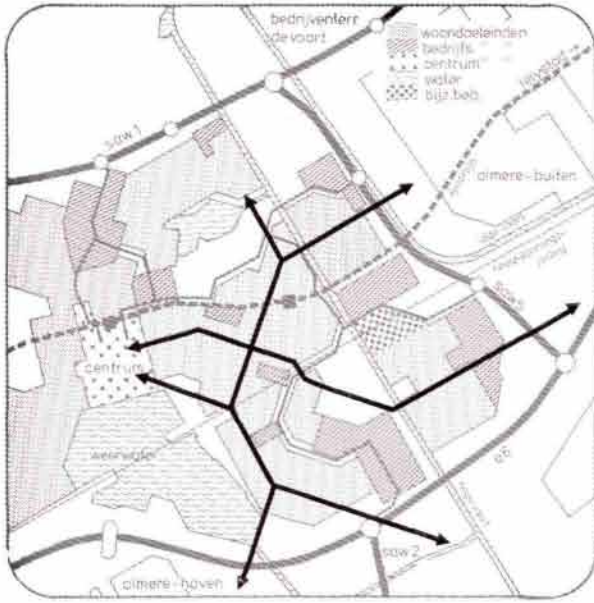
I Waterlopen
ex art. 11 plan



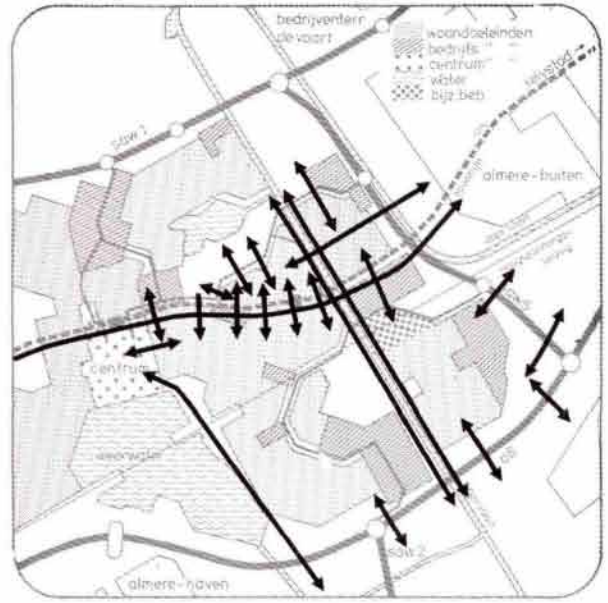
J Openbaar vervoersbaan
(structuurplan)



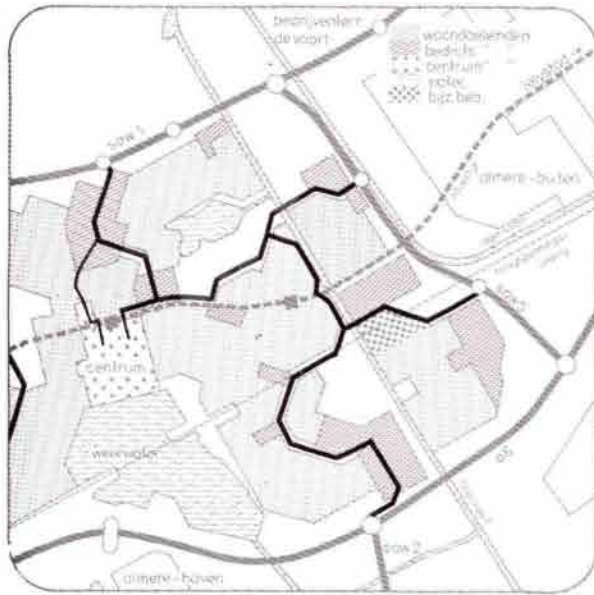
K Openbaar vervoersbaan
(ex art. 11 plan)



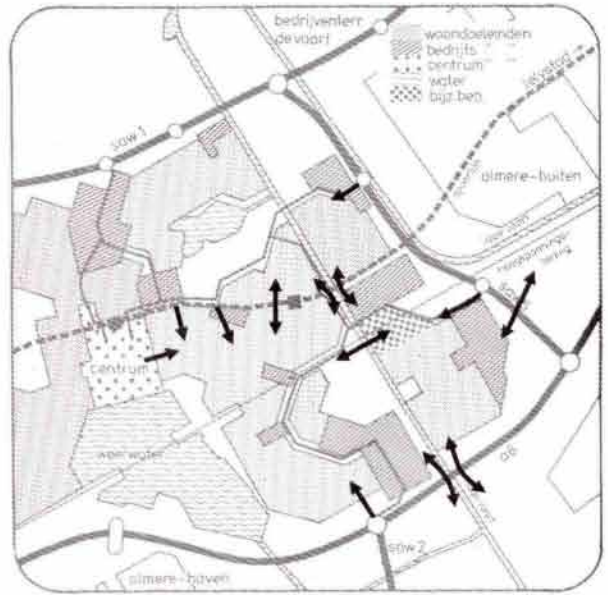
L Langzaam verkeer
(structuurplan)



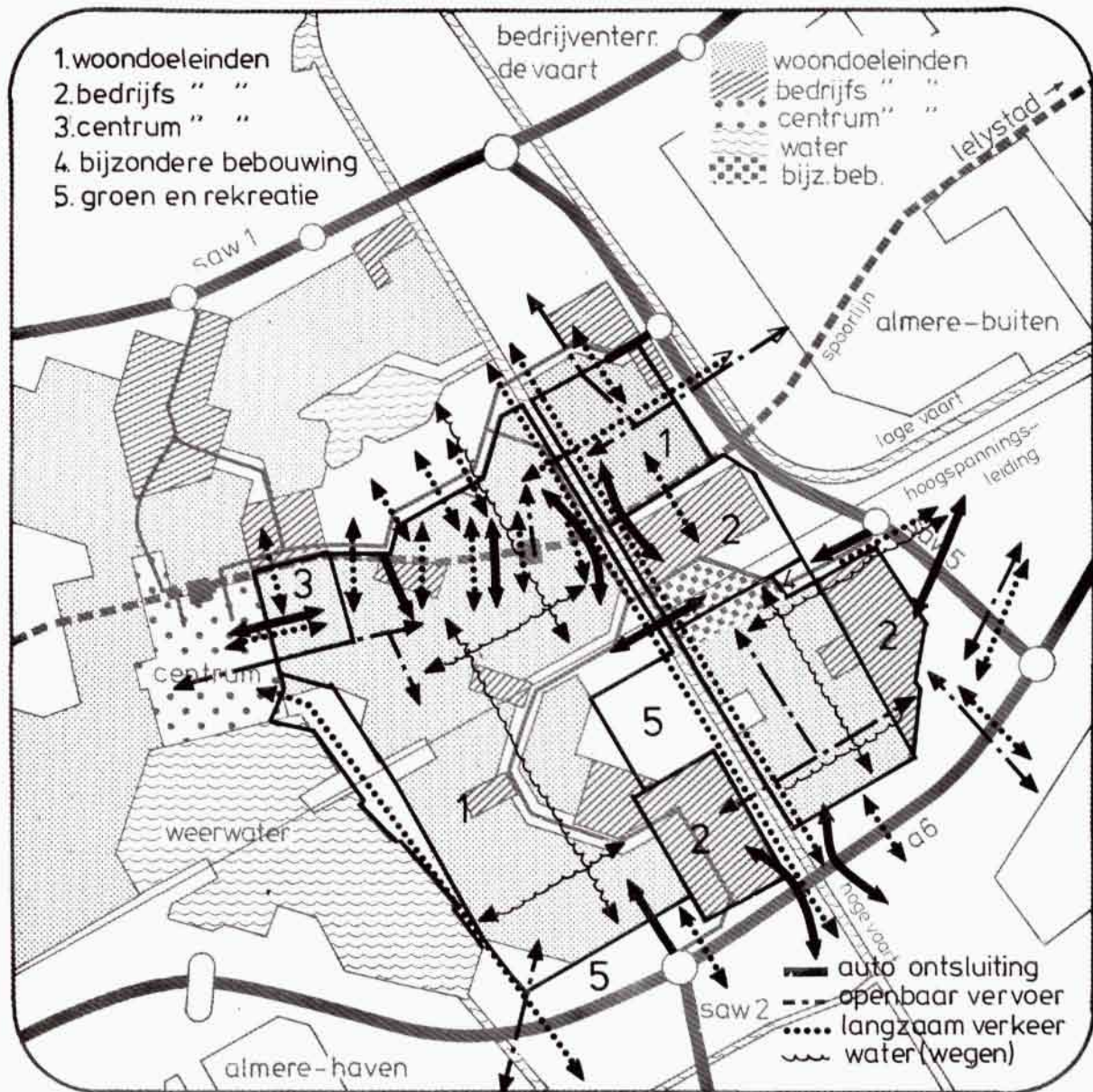
M Langzaam verkeer
(ex art. 11 plan)



N Auto-ontsluiting
(structuurplan)



O Auto-ontsluiting
(ex art. 11 plan)



P Ex art. 11 plan

4.2.2.3. *De openbaar vervoersbaan*

Bij de bepaling van de spoorbaan-kruisingen is rekening gehouden met de mogelijkheid, dat de openbaar vervoersbaan, welke van het station naar het zuid-oosten gaat, de Hoge Vaart kruist en zo het oostelijk deel van Almere-Stad-Oost ontsluit, vervangen wordt door een doortrekking van de openbaar vervoersbaan parallel aan en ten oosten van de Hoge Vaart naar de openbaar vervoersbaan die vanaf het station naar Almere-Buiten loopt. Dit betekent een brug minder, maar een onderdoorgang in het spoor meer. Deze onderdoorgang is reeds in de planning van de spoorbaan opgenomen. Een andere aanpassing betreft de mogelijkheid een openbaar vervoersbaan aan te leggen circa 400 meter ten westen van en parallel aan de Hoge Vaart ten behoeve van het wonen en/of recreatieve voorzieningen. De derde aanpassing betreft de doortrekking van de zuidelijke openbaar vervoersbaan over stadsautoweg 5 naar Almere-Buiten. Afbeelding K toont tracés van de openbaar vervoersbaan, waarbij zowel de opzet van het structuurplan als de zojuist genoemde aanpassingen mogelijk zijn.

4.2.2.4. *De langzaam verkeersroutes*

De langzaam verkeersroutes hebben evenals de openbaar vervoersroutes hoge prioriteit voor wat betreft hun ligging, die optimaal moet zijn. De routes moeten zodanig gelegen zijn, dat de potentiële gebruiker als het ware uitgenodigd wordt van deze routes gebruik te maken. In principe zal op elke 400 meter een hoofd-langzaam verkeersroute door het gebied gaan en een minder belangrijke langzaam verkeersroute elke 200 meter. Het is dan ook niet zinvol om de langzaam verkeersroutes in dit plan op te nemen, tenzij de ligging nu al exact bekend is en om deze reden een structurerende invloed op het plan hebben. Het aanhouden van de op het structuurplan getraceerde routes (afbeelding L) is niet wenselijk, aangezien deze over grote lengte gekoppeld zijn aan de grachten, die ook anders getraceerd gaan worden. Alleen de reeds bekende langzaam verkeersroutes zijn aangegeven, te weten de kruisingen met de omringende infrastructuur, de noord-zuid langzaam verkeersroute langs de oostkant van het Weerwater en aan weerszijden van de Hoge Vaart (afbeelding M). De langzaam verkeersontwikkelingen op de bestaande wegen in het (dan nog) landelijk gebied, die zich kunnen voordoen gedurende de periode dat er nog niet gebouwd wordt, kunnen elementen worden waarmee bij de uitwerking van het verkavelingsplan rekening gehouden moet worden. De beslissing of ze al dan niet geïncorporeerd moeten worden, zal pas later gemaakt kunnen worden.

4.2.2.5. *De auto-ontsluiting*

De auto-ontsluiting zoals op het structuurplan aangegeven (afbeelding N) is op dit tijdstip reeds zoveel veranderd, dat het nauwelijks meer als basis kan dienen voor het ex artikel 11-plan. De kernhoofdweg 2.2. heeft een vereenvoudiging in tracé ondergaan. De aansluitingen op de stadsautoweg 5 zijn veranderd: ten zuiden van de spoorbaan is een aansluiting geprojecteerd ten noorden van de hoogspanningsleiding en de aansluiting naar Almere-Buiten en het zuid-oostelijk deel van Almere-Stad is iets naar het zuiden verschoven.

In het gebied zelf is de verbinding op kernhoofdweg 2.2. langs de Hoge Vaart naar de centraal door het plangebied lopende wijkweg verplaatst naar het westen. Deze aansluiting op kernhoofdweg 2.2. ligt nu in de bocht halverwege tussen de oostelijke centrumgracht en het oostelijk station. Het is de bedoeling, dat deze weg aansluit op een systeem van kernhoofdwegen door het gebied Almere-Stad-Oost. Afgezien van de aanpassingen ten opzichte van het structuurplan die dit systeem moet ondergaan vanwege bovenvermelde veranderingen, moet op dit punt in tijd ook getwijfeld worden aan de verkavelingsopzet. Directere verbindingen, die een logisch gevolg zijn van de richting waarin hoofdfuncties gesitueerd zijn, zullen tot een ander auto-ontsluitingsbeeld leiden dan op het structuurplan gesuggereerd staat. Al met al reden om ook bij de auto infrastructuur met de nodige voorzichtigheid te werk te gaan en slechts die punten aan te geven waarover duidelijkheid bestaat (zie afbeelding 0).

4.2.3. *Het ex artikel 11-planbeeld*

Een samenstel van de afbeeldingen F, I, K, M en O levert afbeelding P op, welke nu het maximum moet zijn tot waar het globale ex artikel 11-plan gevisualiseerd kan worden.

4.3. *Karakterisering van de elementen en functies*

4.3.1. *Algemeen*

Hieronder volgt een karakteriserende beschrijving van de inhoud van de diverse elementen waaruit het plan bestaat, gegeven vanuit de huidige inzichten betreffende de economische-, sociale- en stedenbouwkundige ontwikkelingen in de nabije toekomst.

4.3.2. *Woongebieden*

In het algemeen zal de woningdichtheid in dit gebied op "wijkschaal" weinig gedifferentieerd zijn. Dichtheden zullen alleen lokaal variëren waar het gestapelde bouw en individuele woningbouw betreft. Voor de rest zal men gedwongen zijn door efficiënt grondgebruik met een goede planning dichtheden van gemiddeld 40 woningen per ha netto en meer te bereiken. Toch zal uit stedenbouwkundig oogpunt enige (visuele) differentiatie aangebracht worden, waarbij een meer stedelijke sfeer gecreëerd wordt bij diverse attentie-punten, zoals buurten grenzend aan het hoofdcentrum, die om de nevent centra en om het station Almere-Stad-Oost.

Buurten verder weg van het centrum, met name die ten oosten van de Hoge Vaart zullen een wat lagere dichtheid krijgen. De verkaveling van de woningbouw zal in verband met de voortdurende economische recessie een versoerd karakter krijgen. Verkavelingsrichtingen zullen hierbij beperkt zijn. Deze versoering speelt trouwens in op de huidige ontwerp-ontwikkelingen, waarin rechte lijnen, duidelijke richtingen, oriënteerbaarheid een "rationele" verkaveling voorstaan.

Het is een voortzetting van de trend die in Almere-Stad aan de andere kant van het Weerwater begonnen is.

Over de invulling van het woongebied moet dit ex artikel 11-plan vaag blijven. Programmatisch, kwantitatief, zijn de voorzieningen en arbeidslokaties beschreven in hoofdstuk 3 (3.3. en 3.4.) Hier kan slechts gesteld worden, dat onderwijs-, sport-, sociaal-culturele-, en zorgvoorzieningen zodanig gesitueerd zullen worden, dat een optimale bereikbaarheid benaderd wordt. Winkels zullen te zamen met de grotere voorzieningen, zoals buurthuis, postkantoor, e.d., tot (neven-)centra gebundeld worden, welke op het ex artikel 11-plan zijn aangegeven. Het grote nevencentrum ligt aan het station, de andere nevencentra zijn gelijkmatig in de woongebieden verdeeld. De kleinschalige bedrijventerreinen liggen eveneens verspreid in de woongebieden.

4.3.3. *Bedrijventerreinen*

In het gebied zijn drie middelschalige bedrijventerreinen gesitueerd, welke weinig gedifferentieerd zijn. Het gebied langs de Flevolijn en het gebied ten westen van de Hoge Vaart bieden een ontsluiting naar het water.

De terreinen zullen plaats bieden aan die bedrijven, welke noch in de directe nabijheid van woonbebouwing, noch op grootschalige terreinen buiten de kern thuis horen. Met name op de zuidelijke twee terreinen kunnen stuwende/verzorgende bedrijven gevestigd worden met een verzorgingsgebied groter dan Almere, mede vanwege de goede verbindingen met het oude land en Lelystad.

Alle middelschalige terreinen zijn ook in principe niet geïntegreerd met de woonbebouwing, in die zin, dat het afzonderlijke terreinen zijn, welke wel goed zijn ingepast in de overall infrastructuur, maar dat verder geen sprake is van het in elkaar laten overvloeien van de functies van het bedrijventerrein en de omliggende woongebieden.

Anders ligt dat bij de kleine- en kleinschalige terreinen, welke juist tot doel hebben een mate van integratie van bedrijvigheid in de woonbebouwing te bewerkstelligen, met het oog op de levendigheid van de woonomgeving.

Bij de uitwerking van zowel de bedrijventerreinen als de woongebieden grenzend aan de bedrijventerreinen zal uit milieuhygiënisch oogpunt rekening moeten worden gehouden met een bepaalde minimale afstand tussen kavels waarop bedrijven uit categorie 3 toelaatbaar zijn en woningen.

4.3.4. *Uitbreiding stadscentrum*

Ten behoeve van een eventuele uitbouw van (hoofd-)centrumfuncties, die binnen de oorspronkelijke centrubegrenzing langs de oostelijke centrumgracht geen plaats meer kunnen vinden, is hiervoor ten oosten van voornoemde gracht een gebied van 10 hectare gereserveerd.

4.3.5. *Bijzondere bebouwing*

Op het structuurplan ligt ten oosten van de Hoge Vaart een gebied voor bijzondere bebouwing aangegeven. Het is bedoeld voor de realisatie van grootschalige projecten in de overheidssector, zoals ziekenhuizen, rijksinstituten, e.d.

Er heeft een uitwisseling plaats gehad tussen 12 hectare bijzondere bebouwing in Almere-Stad-Oost en een even groot stuk woongebied in 2G van Almere-Stad, ten behoeven van een aldaar gepland ziekenhuis.

Hierdoor is nog slechts een gebied van \pm 9 hectare bijzondere bebouwing nodig en gewenst in Almere-Stad Oost.

4.3.6. *Groengebieden en recreatiegebieden*

Deze gebieden van Almere-Stad Oost liggen voor een groot deel aan de randen van de stad.

Het karakter van die gebieden zal dan ook vaak bepaald worden door de invloed van de stadbebouwing enerzijds en door de internucleaire groengebieden, waarmee ze een continuïteit moeten vormen, anderzijds.

Dit zal betekenen, dat gebieden met intensief gebruik (sport bijv.) en gebieden met een extensief karakter naast en door elkaar komen te liggen. Een ander karakter heeft het gebied in het midden van het plangebied ten westen van de Hoge Vaart. Dit gebied heeft een lokale functie waar intensieve recreatie plaatsvindt. De inrichting hiervan zal een combinatie laten zien van sportvelden, volkstuinten en parkgebied.

De brede strook tussen het Weerwater en het woongebied zal een parkachtig karakter hebben, het vormt de "zachte" oever tegenover de "harde" westelijke plasoever.

Het is een gebied, dat gericht is op gebruik door de bevolking van heel Almere-Stad, maar uiteraard ook een uitloopegebied vormt voor het oostelijk gelegen woongebied.

4.3.7. *Infrastructuur*

De infrastructuur is te onderscheiden in ondergrondse en bovengrondse. De ondergrondse infrastructuur zal zich in het algemeen aan de bovengrondse aanpassen als we het over kabels en leidingen hebben die op wijkniveau worden aangebracht. Deze hebben als zodanig geen structurerende invloed op het plan.

"Leidingenstraat"

Dit geldt uiteraard niet voor de reeds bestaande leidingenstraat, welke langs de oost- en zuidrand loopt van het plangebied.

Aangezien er niet op deze strook gebouwd mag worden, zal het gebouwde gebied voor zover het niet reeds eerder beëindigd is, zijn begrenzing langs deze strook vinden.

Het structuurschema Buisleidingen geeft een globale tracering van de leidingenstraat door Flevoland.

Het tracé zoals op de plankaart aangegeven wijkt hier niet vanaf. Afhankelijk van de soort stoffen die door de leidingenstraat getransporteerd zullen worden, dient bij het projecteren van bebouwing een bepaalde afstand tot de leidingenstraat aangehouden te worden.

De bovengrondse infrastructuur heeft wel een structurerende invloed en zal dan ook zodanig ontworpen moeten worden, dat het gebied via de infrastructuur logisch geleed wordt en de bewoner zich makkelijk in het gebied kan oriënteren.

Die oriëntatie-mogelijkheid moet gelden voor elk middel van vervoer.

Spoorbaan

Voor de spoorbaan geldt een apart ex artikel 11-plan.

De reeds vastgestelde kruisingen leggen infrastructurale condities vast voor dat deel van Almere-Stad-Oost, dat aan de spoorbaan grenst.

Openbaar vervoersbaan

De op het structuurplan aangegeven openbaar vervoersbaan zal in grote trekken in het ex artikel 11-plan worden overgenomen, met aanpassingen uiteraard voor de vastgestelde kruispunten met de infrastructuur langs de grenzen van het plangebied.

Ten behoeve van een betere openbare vervoersontsluiting van het centrale gebied ten westen van de Hoge Vaart moet de mogelijkheid zijn voor een openbaar vervoersbaan parallel en 400 meter ten westen van De Vaart. Tevens is er bij de planningsstudies rond het oostelijk station rekening gehouden met een verandering van het tracé, waarbij de aansluiting naar het zuid-oosten over de Hoge Vaart komt te vervallen.

Langzaam verkeersroutes

Langzaam verkeersroutes zullen ook in Almere-Stad-Oost de kortste verbinding zijn tussen de woonbuurten en belangrijke punten in Almere-Stad, zoals het oostelijk station en het centrum.

Tevens moeten de doorgaande routes naar Almere-Buiten, de oostelijke kernen en de buitenruimte "ongehinderd" door het gebied lopen.

Met name de relatie met de buitenruimte ten zuiden van RW 6 en ten oosten van de S.A.W. 5 zal voor de fietser zo gemakkelijk mogelijk gemaakt moeten worden.

Een grid van \pm 400 meter van hoofd-langzaam verkeersroutes zal het gehele gebied ontsluiten.

Auto-ontsluiting

Bij de opzet van de structuur van het hoofdwegen-net en de vormgeving daarvan wordt enerzijds gestreefd naar een optimale verkeersveiligheid, anderzijds moet de oriënteerbaarheid van de automobilist zo groot mogelijk zijn.

Ook in de woonbuurten zelf zal dit gelden, waarbij vooral gelet moet worden op het weren van doorgaande verkeersroutes, maar belangrijke bestemmingen binnen een woongebied, zoals een station of een winkelcentrum moeten een voor de automobilist duidelijke ontsluiting hebben.

Belangrijkste uitgangspunten in de woonbuurten blijven echter: veiligheid, lage intensiteit en binnen de normen blijvende geluidproductie.

Water

In het kader van de sobere aanpak zal de lengte van grachten tot het voor afwatering noodzakelijke beperkt blijven.

Dit betekent, dat in zowel het gebied ten westen van de Lage Vaart als dat ten oosten daarvan elk één strategisch gesitueerde gracht nodig is. Het "spelen" met water midden in de woongebieden is dus beperkt en de planning zal er dan ook "het meeste moeten uithalen" met de beschikbare waterranden.

Daardoor worden plasrand en Lage Vaart uitermate belangrijke gegevens voor zowel ruimtelijke- als recreatief-programmatische planning.

De oostelijke plasrand als zachte rand ten opzichte van de "harde" westelijke, zal een groen karakter hebben met parkgebieden van variërende breedte en gebruik.

De Hoge Vaart, breed en diep genoeg voor schepen tot 600 ton, trekt een ruimtelijk belangrijke "streep" door het gebied. Het is een barrière van formaat, die woon- en werkgebieden van de rest van Almere-Stad scheidt. Hoge kosten zullen moeten worden gemaakt om deze vaart te overbruggen, maar het is ook een ruimtelijk element, dat stedenbouwkundig gebruikt kan worden, waarlangs vista's mogelijk zijn, waar enerzijds met bebouwing dicht langs de kant de harde lijn benadrukt kan worden en waar anderzijds de vaart gebruikt kan worden als waterpartij voor een aangrenzend groengebied.

Hoogspanningsleiding

De reeds genoemde hoogspanningsleiding zal op de verdere verkaveling van grote invloed zijn omdat binnen een afstand van 36 meter van de hartlijn niet gebouwd mag worden en het binnen 50 meter van de lijn moeilijk zal worden om te bouwen, vanwege de hoogte-restricties die aan bijvoorbeeld heismachines en kranen gesteld worden.

Een 100 meter brede strook, waarin buurt- en wijkgroen is geconcentreerd, zal het resultaat zijn.

Tenzij deze leiding verplaatst kan worden naar een tracé langs RW 6, zal de te kiezen verkaveling ook door deze leiding beïnvloed worden.

Straalverbinding

Door het gebied van Almere-Stad-Oost is een straalverbinding geprojecteerd, een rechte lijn die de toppen van twee straalverbindingstations (torens) verbindt. Binnen 100 meter ter weerszijde van deze lijn, het zgn. "straalpad", bestaat een bouwhoogte-restrictie. Aangezien het een nog niet vastgesteld tracé betreft, is het tracé niet op de plankaart aangegeven. Ook in de voorschriften is hieromtrent niets bepaald.

In situaties waarbij deze hoogten worden overschreden, is overleg met de P.T.T., directoraat Radiozaken noodzakelijk.

4.4. Fasering

Het plan Almere-Stad-Oost omvat het laatste gebied van Almere-Stad dat na Stedenwijk, Centrumgebied 2A, gebied 2Z, Waterwijk, Kruidenwijk, gebied 2D/2G en Almere-Stad-West wordt ontwikkeld.

Voor het plangebied Almere-Stad-Oost wordt globaal de volgende ontwikkelingsvolgorde voorgestaan.

De start van de eerste bebouwing zal vallen omstreeks 1990, in aansluiting op de ontwikkeling in het oostelijk deel van het hoofdcentrum (gebied 2A). Daarna verplaatst het bouwfront zich in oostelijke richting langs de spoorlijn, om:

- a. zo spoedig mogelijk na 1990 de opening van het station Almere-Stad-Oost mogelijk te maken en
- b. zo spoedig mogelijk na 1995 met de bebouwing van het gebied tussen de Hoge Vaart en de Lage Vaart een tweede relatie tussen Almere-Stad en Almere-Buiten tot stand te brengen.

Als voorlaatste bouwfront van Almere-Stad wordt vanaf ca. 1990 het gebied tussen het Weerwater en de Hoge Vaart bebouwd. Almere-Stad wordt, aan het eind van de jaren '90 "voltooid" met de bouw van de zuid-oost lob ten oosten van de Hoge Vaart.

standaard dwarsprofielen

100 700 100 min.



1. openbaar vervoersbaan

200 650 600 650 200 min.



2. kernhoofdweg

200 650 200 min.



3. wijkweg

550



4. buurtweg

450



5. woonstraat

300



6. hoofdfietsroute

100 1000 - 1500 100
variabel



7. gracht

GELUID

5.1. Wegverkeerslawaaï

Om te kunnen voldoen aan de eisen die de Wet geluidhinder stelt met betrekking tot het geluid afkomstig van wegverkeer zal een "Geluidplan wegverkeerslawaaï" voor Almere worden opgesteld. Dit geluidplan zal na goedkeuring als een herziening op het onderhavige plan gelden.

5.1.1. Zonering

Op 1 januari 1982 zijn de artikelen van de Wet geluidhinder betreffende zonering langs wegen in werking getreden (art. 74 en 75).

Dit houdt in dat langs alle wegen geluidszones aanwezig zijn behalve langs wegen waarvan de gemeenteraad na overleg met de wegaanlegger of wegbeheerder in een raadsbesluit heeft vastgesteld dat de intensiteiten binnen een periode van 10 jaar niet hoger zullen worden dan 2450 mvt/etm. De breedte van een zone is bovendien afhankelijk van het aantal rijstroken, de snelheid en van de intensiteit (zie onderstaande tabel).

Zonebreedte ter weerszijden van wegen volgens artikel 74

Aantal rijstroken	Zonebreedte	
	Stedelijk	Buitenstedelijk ¹⁾
5 of meer	350 m	600 m
3 of 4	350 m	400 m
2	200 m	250 m
2 minder dan 5000 mvt/etm.	100 m	250 m

1) Het onderscheid "stedelijk" en "buitenstedelijk" berust onder meer op de overweging dat de hoogte van de geluidsproduktie mede afhankelijk is van de snelheid van het wegverkeer. Tot stedelijk gebied worden derhalve gerekend de wegen binnen de bebouwde kom waarvoor een maximum snelheid geldt van niet meer dan 50 km/uur.

Langs en door het plangebied lopen een aantal belangrijke wegen waarop volgens het rapport "Verkeerskenmerken Almere ten behoeve van geluidberekeningen" de verkeersintensiteit meer dan 2450 mvt/etmaal zal bedragen. De Rijksweg A6 en Stadsautoweg 5 liggen buiten de bebouwde kom. Beide wegen hebben elk vier rijstroken. Op grond van deze gegevens bedraagt de breedte van de zones aan weerszijden van de weg 400 meter. De kernhoofdweg 2.2. ligt binnen de bebouwde kom. Deze weg heeft eveneens 4 rijstroken. De zonebreedte aan weerszijden bedraagt langs deze weg dan ook 350 meter.

5.1.2. Grenswaarden in nieuwe situaties

Eveneens op 1 januari 1982 zijn de artikelen van de Wet geluidhinder betreffende nieuwe situaties in werking getreden (art. 76 t/m 87). Dit houdt in dat de geluidsbelasting aan de gevels van geluidgevoelige objecten zoals woningen, scholen, kantoren, etc., binnen de zones langs wegen aan bepaalde normen (grenswaarden) dienen te voldoen. Uitgezonderd worden situaties waarin op 1 januari 1982 de weg aanwezig of in aanleg was en waarbij tevens de woningen reeds aanwezig of in aanbouw waren. Deze gevallen worden tot de zogenaamde bestaande situaties gerekend. Ook wanneer de woningen aanwezig zijn en de weg geprojecteerd is (in een geldend bestemmingsplan), of wanneer de weg aanwezig is en de woningen geprojecteerd zijn, is er sprake van een bestaande situatie.

In de praktijk wordt ieder vóór genoemde datum vastgesteld bestemmingsplan in dit verband als geldend beschouwd.

Als wettelijke grenswaarde tegen de buitengevel geldt in nieuwe situaties een etmaalwaarde van het equivalent geluidsniveau van 50 dB(A) ("voorkeursgrenswaarde").

Onder de etmaalwaarde van het equivalent geluidsniveau wordt verstaan de hoogste van de twee volgende waarden:

- a. de waarde van het equivalent geluidsniveau over de dagperiode (7.00 m-19.00 uur);
- b. de met 10 dB(A) verhoogde waarde van het equivalent geluidsniveau over de nachtperiode (23.00-7.00 uur).

Volgens artikel 83 en 84 kunnen Gedeputeerde Staten in "bijzondere situaties" een hogere grenswaarde vaststellen, die in de wet genoemde maxima niet te boven mag gaan (uiterste grenswaarde).

Gedeputeerde Staten zullen in principe alleen een hogere grenswaarde voor de geluidsbelasting van de gevel vaststellen indien:

- de noodzaak of wenselijkheid van de geluidgevoelige bestemmingen ter plaatse kan worden aangetoond;
- al het mogelijke is gedaan om het lawaai van de geluidsbron te beperken (vooral via verkeersmaatregelen);
- de toepassing van geluidswallen of -schermen onvoldoende doeltreffend is of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard;
- binnen de aanwezige mogelijkheden ervoor gezorgd is, dat de eerste rij woningen de functie van een geluidsscherm vervult;
- de tuinen en geluidgevoelige ruimten binnenshuis zoveel mogelijk naar de "rustige" kant zijn georiënteerd.

Vooruitlopend op een aanpassing van de Woningwet, zoals aangekondigd in artikel 179 van de Wet geluidhinder, ware binnenshuis - bij gesloten ramen - als grenswaarde een etmaalwaarde van het equivalent geluidsniveau van 35 dB(A) aan te houden. Op dit moment is alleen een norm van 35 dB(A) voor nieuwe situaties waarin woningen in aanbouw of aanwezig zijn wettelijk vastgelegd.

Voor de overige situaties worden alleen normen voor de toelaatbare geluidbelasting binnenshuis genoemd in de Memorie van Toelichting van de Wet geluidhinder.

Zonder speciale voorzieningen aan een gevel bedraagt het verschil tussen equivalent geluidsniveau buitenshuis en binnenshuis minimaal 20 dB(A) (gesloten enkel glasraam). De normen voor binnenshuis zijn daarom alleen bepalend indien de voorkeursgrenswaarde aan de buitengevel wordt overschreden.

Hierna volgen in tabelvorm de grenswaarden in nieuwe situaties waarbij de weg reeds aanwezig is:

	voorkeurs- grenswaarde	uiterste grenswaarde	grenswaarde binnenshuis
stedelijk	50	65	35
buitenstedelijk	50	55	35

5.1.3. Wijkontsluitingswegen

De juiste ligging van de wijkontsluitingswegen en de aftakkingen naar de verschillende woongebiedjes in het plangebied zijn nog niet bekend. Zodra deze gegevens voorhanden zijn, kan berekend worden hoe hoog de verkeersintensiteiten op de verschillende weggedeelten zullen zijn en kan bepaald worden of deze wegen voor zonering in aanmerking komen.

Te zijner tijd zullen dan ook akoestische berekeningen uitgevoerd moeten worden, zodat dan de afstanden van de 50 dB(A) isofonen in kaart gebracht kunnen worden.

Het is duidelijk dat een vertakkende verkeersstructuur al snel tot lage verkeersintensiteiten zal leiden, zodat minder wegen gezoneerd behoeven te worden.

5.2. Industrielawaai

De bepalingen over Industrielawaai uit de Wet geluidhinder spelen voor dit plan geen rol, aangezien de bestemmingsregeling geen A-inrichtingen in de zin van de Wet geluidhinder toelaat. Bij buiten het plan gelegen A-inrichtingen - op het bedrijvenpark De Vaart - zal de zonering zodanig zijn dat de zone zich niet over het onderhavige plan uitstrekt.

5.3. Railverkeerslawaai

Volgens de Wet Geluidhinder kunnen - bij algemene maatregel van bestuur - op gelijke wijze als voor wegverkeerslawaai regels worden gesteld ter voorkoming of ter bepaling van geluidshinder van railverkeerslawaai. Het Ministerie van Volksgezondheid en Milieuhygiëne heeft een circulaire¹⁾ uitgebracht waarin voorlopige grenswaarden voor het equivalente geluidsniveau ten gevolge van spoorweglawaai worden aangegeven, zulks met het oog op woonbestemmingen.

1) *Circulaire Spoorweglawaai; ministerie van Volksgezondheid en Milieu hygiëne 1979.*

Tevens is in deze circulaire een globale berekeningsmethode vermeld om de zonebreedte langs spoorlijnen vast te stellen, waarbinnen de geluidsbelasting hoger is dan de maximaal toelaatbare. Voor andere vormen van railverkeer (tram en metro) en geluidgevoelige objecten, die geen woningen zijn (scholen e.d.), zullen zonodig aanvullende circulaires verschijnen.

Hier volgt een overzicht van de voorlopig te hanteren geluidsnormen voor spoorweglawaai in verband met woonbestemmingen in nieuwe situaties.

Geluidsniveau L_{eq} in dB(A)

Algemeen			Nabij station		
dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
60	55	50	65	60	55
etmaal: 60			etmaal: 65		

Ter toelichting op de tabel dienen het volgende:

1. De grenswaarden zijn niet van toepassing op de geluidsbelasting als gevolg van trams, sneltrams en metro's. Aanbevelingen hiervoor zijn nog in studie.
2. De grenswaarden "nabij stations" gelden voor een gebied met een straal van 1500 meter tot het station (gerekend vanaf de ingang).
3. De grenswaarden voor stationssituaties kunnen tevens worden toegepast als vaststaat dat een station zal worden geopend.
4. Als ondergrens voor de afstand tussen woonbebouwing en spoorlijn is 25 meter aan te houden. Een lijn met een één-uursdienst, waarop bovendien 's nachts niet wordt gereden, wordt hiervan uitgezonderd.
5. Onder nieuwe situaties worden in dit kader die situaties verstaan, waarbij het ontwerp, de constructie of de planning van de geluidsbron, de geluidgevoelige bestemming of beide redelijkerwijs nog zodanig veranderd kunnen worden, dat zonder buitensporige maatregelen aan de aanbevolen grenswaarden kan worden voldaan.
6. Dag: 07.00-19.00 uur; avond: 19.00-23.00 uur; nacht: 23.00-07.00 uur.
7. Etmaalwaarde is de hoogste van de volgende waarden: L_{eq} dag: L_{eq} avond + 5; L_{eq} nacht + 10.
8. De grenswaarden hebben betrekking op het op de gevel invallende geluid.

In 1978 is het rapport "Geluid langs de Almere-spoorlijn"¹⁾ gepubliceerd. In dit rapport zijn prognoses van het geluid langs de spoorlijn weergegeven. Voor de berekeningsuitgangspunten en resultaten wordt verwezen naar hoofdstuk 6 van dit rapport. Hierin is vermeld dat op een afstand van 50 meter uit het hart van de spoorbaan - zonder toepassing van geluidsschermen - het equivalent geluidsniveau op een hoogte van 7,5 m + maaiveld overdag 60 dB(A),

1) *Het geluid langs de Almere-spoorlijn; Flevobericht 139 RIJP (1978).*

's avonds 58 dB(A) en 's nachts 50 dB(A) bedraagt. Hieruit blijkt dat de etmaalwaarde van het equivalent geluidsniveau op deze afstand 63 dB(A) bedraagt.

Deze blijft onder de grenswaarde die hier (op een afstand van minder dan 1500 m van een station) 65 dB(A) bedraagt. Een bebouwingsafstand van 50 m uit het hart van de spoorlijn levert derhalve wat betreft geluidshinder geen problemen op.

6

6.1. *Algemeen*

De ruimtelijke ordening kan voorwaarden scheppen voor een doelmatiger energiegebruik en voor het benutten van alternatieve energiebronnen. Het is gewenst dat plannen van ruimtelijke ordening flexibel genoeg zijn om te kunnen inspelen op de toekomstige mogelijkheden zowel technisch als economisch. Om de mogelijkheden ten volle te benutten dient het energieaspect van het begin af aan op een integrale wijze in het planvormingsproces te worden opgenomen.

Met betrekking tot het onderhavige plangebied en planvormingsniveau zijn met name de volgende onderwerpen van belang.

6.2. *Beperking afkoeling gebouwen door wind*

Het windklimaat heeft grote invloed op het energieverlies door afkoeling van gebouwen. Deze afkoeling kan in belangrijke mate verminderd worden door een specifiek systeem van ordening van gebouwen en de toepassing van windschermen (beplanting).

Het geleiden of omleiden van de wind over de totale bouwmassa (stroomlijnen) kan bereikt worden door een geleidelijke hoogte-opbouw dat wil zeggen lage bebouwing en beplanting aan de rand en naar binnen toe een geleidelijke toename in hoogte. Hiermee zou een bijdrage kunnen worden geleverd aan de beperking van het energieverbruik.

6.3. *Passieve en actieve benutting van zonne-energie*

Door aandacht te besteden aan met name de oriëntatie, de belemmeringshoek, alsmede aan de verdeling van het raamoppervlak over de gebouwen kan worden geprofiteerd van de zon als aanvullende warmtebron.

Voorts kan op langere termijn de toepassing van zonnecollectoren en boilers rendabel worden voor de bereiding van warm tapwater en (aanvullende) ruimteverwarming. Zo kan door het benutten van de zonne-energie de doelstelling van het spreiden van energieverbruik over meerdere bronnen worden bereikt.

6.4. *Benutting van windenergie, toepassing windmolens*

Door het windrijke klimaat in Almere zijn de mogelijkheden van deze vorm van energie-opwekking veel belovend.

De toepassingsmogelijkheden, voor de op deze manier opgewekte energie, zijn de volgende:

- *mechanische energie*
ten behoeve van de waterberging, doorstroming- en beluchting oppervlaktewater;
- *elektrische energie (windturbine)*
omzetten van windenergie in elektrische energie;
- *ruimtelijke verwarming (indirect)*
koppeling van de windturbine aan een elektrisch aangedreven waterpomp.

Belangrijke aspecten bij de lokatiekeuze en grootte van de molen zijn geluid en trillingen, veiligheid in de omgeving, visuele invloed en gevolgen voor het ruimtegebruik.

Geëigende plekken om windmolens te situeren zijn:

- kleine tot middelgrote molens ($d = 1,5 - 10$ meter);
 - per groep woningen in de wijk;
 - parken;
- middelgrote molens ($d = 10 - 40$ meter);
 - stadsparken, stadsranden, grootschalige hoofdwegen, industrieterreinen.

Zoals in het voorwoord reeds vermeld is voor wat betreft de inhoudelijke vormgeving van de plannen zoveel als binnen het kader van de Wet O.L.Z.IJ.P. mogelijk, aansluiting gezocht bij de Wet en het Besluit op de Ruimtelijke Ordening.

Gezien de termijn van ontwikkeling tweede helft tachtiger jaren, is het wenselijk in het plan een bepaalde mate van flexibiliteit in te bouwen. Op deze wijze is het mogelijk op nieuwe ontwikkelingen adequaat in te spelen.

Het plan dient echter wel een zekere mate van rechtszekerheid te geven, hetgeen een bepaald inzicht in de mogelijke vormen van de plannen vereist. Op grond van het bovenstaande is in het onderhavige plan aan de gronden een globale bestemming gegeven met een opdracht aan burgemeester en wethouders om deze uit te werken.

De structurele opzet van de voorschriften met betrekking tot deze uit te werken bestemmingen, kan als volgt worden aangegeven. Het voorschrift geeft de doeleinden aan waarvoor de gronden gebruikt mogen worden.

Voorts is een aantal aanwijzingen en richtlijnen opgenomen die op essentiële onderdelen voorwaarden stellen, die bij de uitwerking meegenomen dienen te worden. Deze voorwaarden hebben betrekking op onder andere: vormgeving, situering, ontsluiting en bereikbaarheid.

De voorschriften en de plankaart zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Op de kaart zijn grenzen, bestemmingen en aanwijzingen vermeld, waarvan de betekenis door de voorschriften wordt verklaard en begrensd.

Een aantal op de kaart aangegeven aanwijzingen is nauwkeurig bepaald wat betreft hun situering. Daarnaast zijn zoneringen en aanwijzingen opgenomen waarvoor geen harde begrenzing geldt, maar waarvan de lokalisering binnen een bepaalde marge mogelijk is.

Ten slotte is voor voornoemde voorzieningen vastgelegd voor zover noodzakelijk wat hun omgeving, aard, hoogte en dichtheid moet zijn.

Bij de uitwerking mogen deze grenzen niet worden overschreden. Er bestaat echter geen verplichting de genoemde getallen te realiseren, tenzij een minimale maat is voorgeschreven.

"Uit te werken gebied voor woondoeleinden"

Zoals in hoofdstuk 4 (Het plan) is beschreven, is het merendeel van de gronden gelegen binnen het plangebied, bestemd voor Uit te werken gebied voor woondoeleinden. De doeleindenomschrijving omvat behalve de woonfunctie, ook een aantal andere functies.

Ten einde het woonkarakter van het betreffende gebied te waarborgen is in de voorschriften het totale oppervlak van de gronden die bij de uitwerking voor deze - andere - functies mogen worden bestemd aan een maximum percentage gebonden.

De ligging van de kleinschalige bedrijventerreinen, die geïntegreerd dienen te worden in de woonwijken, alsmede van de kleinschalige winkelcentra en de grootschalige lokaties voor maatschappelijke doeleinden, zijn door middel van een aanwijzing op de plankaart aangegeven.

In de voorschriften is ten aanzien van enkele van deze functies bepaald dat van het totale oppervlak van de gronden die bij uitwerking voor deze functies mogen worden bestemd een minimum percentage van deze gronden binnen een bepaalde afstand uit deze aanwijzing moeten worden geprojecteerd.

Om te kunnen voldoen aan de ministeriële richtlijnen hieromtrent dienen in het plangebied twee woonwagencentra te worden gerealiseerd. In het bestemmingsartikel "uit te werken gebieden voor woondoeleinden" is dien-aangaande een bepaling opgenomen. Een exacte plaatsbepaling is verschoven naar het tijdstip van uitwerking van deze bestemming. Gezien de wens om geen grootschalige centra meer te ontwikkelen, is aan het oppervlak wat ten behoeve van ieder centrum mag worden aangewezen een maximum gebonden.

Voor een aantal bestemmingen is in de voorschriften een parkeernorm opgenomen. Aangezien het aantal benodigde parkeerplaatsen ook buiten dat bepaalde bestemmingsvlak of op andere wijze gerealiseerd kan worden, is bepaald dat van deze kan worden afgeweken, indien door middel van een parkeerbalans aangetoond wordt, dat aan de parkeerbehoefte wordt voldaan.

"Uit te werken gebied voor centrumdoeleinden en woondoeleinden"

Het gebied dat nog als onderdeel van het centrumgebied van Almere-Stad kan worden beschouwd, is bestemd voor Uit te werken gebied voor centrumdoeleinden en woondoeleinden.

Aangezien vooral de kantorenfunctie de hoofdfunctie dient te zijn, is in de voorschriften het oppervlak van de gronden die mogen worden bestemd voor andere functies, aan een maximum percentage gebonden.

"Uit te werken gebied voor bedrijfsdoeleinden"

De middelschalige bedrijventerreinen zijn bestemd voor Uit te werken gebied voor bedrijfsdoeleinden. Conform het beleid ten aanzien van detailhandelsbedrijven op middelschalige bedrijventerreinen zijn op de desbetreffende gronden behalve bedrijven als genoemd in de categorieën 1 t/m 3 van de Lijst van Bedrijfsvestigingen, tevens bedrijven met detailhandel in automobielen, caravans, boten, niet voor huishoudelijk gebruik bedoelde motoren en machines, brandgevaarlijke goederen en milieuverstorende goederen toegestaan.

Uitgesloten zijn de zogenaamde A-inrichtingen zoals bedoeld in de Wet geluidhinder.

Recreatieve voorzieningen

In hoofdstuk 4 is voorts beschreven dat een gedeelte van het plangebied bestemd is voor recreatieve voorzieningen. Ten einde te voorkomen dat een te groot oppervlak van het gebied wordt bestemd voor voorzieningen die veel grond vergen, is het totale oppervlak van de gronden dat mag worden bestemd voor volkstuinten en veldsport aan een maximum percentage gebonden.

Windmolens

De mogelijkheid tot het toelaten van windmolens is in de voorschriften opgenomen. De max. hoogte mag 30.00 m bedragen. Voorts is bepaald dat de toelating door middel van een vrijstellingsprocedure dient plaats te vinden.

Hoogspanningsleiding

De hoogspanningsleiding is door middel van een aanwijzing op de plankaart aangegeven. De consequenties van deze hoogspanningsleiding voor de onderliggende bestemmingen is geregeld in artikel 3 (Algemene bouwbepalingen)

en artikel 4 (Vrijstellingen). Bebouwing ten behoeve van de onderliggende bestemming is na vrijstelling van burgemeester en wethouders toegestaan. Ten einde een eventuele verlegging van het tracé van de hoogspanningsleiding naar een tracé min of meer parallel aan Rijksweg 6 niet onmogelijk te maken, is in de voorschriften bepaald dat binnen een bepaalde zone parallel aan deze weg dan wel uit de bestemmingsgrens van de leidingenstraat, geen gebouwen mogen worden opgericht.

Leidingenstraat

De leidingenstraat is als zodanig bestemd. Bebouwing ten behoeve van de samenvallende bestemmingen is mogelijk als de belangen van de leidingenstraat dat gedogen. Burgemeester en wethouders dienen hieromtrent advies in te winnen van de betreffende beheerder.

Gebruiksbeplating

In de gebruiksbeplating is onder meer het gebruik van de gronden als crossterrein voor gemotoriseerde voertuigen verboden.

Inleiding

Doel van dit onderdeel van de toelichting is het verschaffen van zodanige ruimtelijke gegevens en uitgangspunten, dat mag worden verwacht, dat het onderhavige plan bij realisatie economisch uitvoerbaar zal zijn. Een en ander uiteraard gebaseerd op de thans aanwezige ervaring en vigerende maatstaven en bovendien het huidige globale stadium van planvorming in aanmerking genomen.

Economisch uitvoerbaar wil in dit verband vooral zeggen, dat niet alleen sprake moet kunnen zijn van een sluitende grondexploitatie, waarbij de opbrengsten van uit te geven terrein de totale kosten dekken, maar ook van een aanvaardbaar niveau van de kavelprijzen. Met name voor de sociale woningbouw mogen deze niet te hoog zijn. Voorts impliceert economisch uitvoerbaar een efficiënt gebruik en doelmatige exploitatie van de diverse te ontwikkelen voorzieningen in het plan (openbaar vervoer, parkeergelegenheid enz.).

Voor de economische uitvoerbaarheid is van belang, dat zoveel mogelijk grond kan worden uitgegeven en dat de op deze grond drukkende kosten van verwerving, bouw- en woonrijpmaken e.d. zoveel mogelijk worden beperkt. En bovendien, dat deze kosten vervolgens kunnen worden verdeeld over een, binnen de grenzen van een wenselijk kwaliteitsniveau en een benodigde woningdifferentiatie, zo groot mogelijk aantal te ontwikkelen fictieve woningen.

Via de volgende denkbeeldige stappen zijn in het onderhavige plan voorwaarden ingebouwd, die bij de realisatie moeten zorgen voor de economische uitvoerbaarheid.

- a. Binnen de grenzen van het plangebied het exploitatiegebied nauwkeurig vaststellen. Vervolgens binnen dit exploitatiegebied door een zo efficiënt mogelijke verkaveling en ontsluiting het aandeel van het uitgaafbaar terrein zo hoog mogelijk proberen te stellen.
- b. In overeenstemming met de programmatische informatie uit deze toelichting (woningbouwprogramma, voorzieningen) en de te hanteren maatstaven voor het grondgebruik met betrekking tot de woningbouw het minimaal benodigde aantal fictieve woningen berekenen.
- c. Complementair aan (a.) en (b.) het aandeel niet uitgifbaar (openbaar) terrein, binnen de grenzen van landschaps-, milieu- en leefbaarheidseisen, beperken.
- d. Voor het openbaar gebied een sober afwerkings- en inrichtingsniveau aanhouden.

De neerslag van deze denkbeeldige stappen in concrete gegevens en uitgangspunten komt, voor zover niet impliciet verwerkt in andere delen van deze toelichting, hierna aan de orde. Daarmee wordt inhoud gegeven aan het verschaffen van inzicht in de economische uitvoerbaarheid van het onderhavige plan. Te zijner tijd kan een en ander nader aangevuld en uitgewerkt worden in de aparte exploitatie-begroting bij (onderdelen van) het plan.

Specificatie van het grondgebruik

Met behulp van de programmatische informatie uit deze toelichting en de daarbij behorende verkavelingsstudies, die beide ten grondslag liggen aan het juridische gedeelte van dit plan, kan het plangebied als onderstaand nader ruimtelijk worden gespecificeerd.

De specificatie heeft in dit stadium van globale planvorm een primair taakstellend karakter.

Overzicht grondgebruik

Elementen in de exploitatie	opp. in m2	% totaal
1. bouwterrein gesubsidieerde woningen + bijz. ruimten	1.909.500	41
bouwterrein ongesubsidieerde woningen	215.000	
bouwterrein commerciële voorzieningen (winkels etc.)	16.500	
bouwterrein openbare en bijzondere gebouwen	311.000	8
bouwterrein bedrijventerrein	96.000	
2. verharding woningen + bijz. ruimten	1.149.000	
verharding voorzieningen + openb. en bijz. gebouwen	156.500	26
verharding bedrijven	24.000	
3. groen	962.500	19
water		
educatief groen (schoolsport ect.)		
4. bijzondere groen of water elementen (randgroen)	280.000	6
5. totaal in de exploitatie	5.120.000	100%
Overige elementen	opp. in m2	
1. binnen het plan, doch niet of slechts gedeeltelijk in de exploitatie		
a. openbaar vervoersbaan	176.000	
b. kernhoofdweg	100.000	
c. leidingenstraat	175.000	
d. parkgebied en bovenbuurtgroen	1.560.000	
e. groen + waterstadsniveau	806.000	
f. volkstuinten + sportvelden + tennisvelden		
g. bedrijventerreinen (middelschalig)	1.390.000	
h. gebied voor centrumdoeleinden	100.000	
2. buiten het plan, doch wel of althans gedeeltelijk in de exploitatie		
a. openbaar vervoerbaan		
b. kernhoofdweg		
c. leidingenstraat		
d. watergangen		
e. groenstrook		
f. bedrijventerrein		
g. parkeer en reis		
h. woongebied		
totaal overige elementen	4.307.000	

Uit het overzicht valt af te lezen, dat het plangebied 942,7 hectare groot is, waarvan 512,0 hectare in de exploitatie is opgenomen. Van het exploitatiegebied is 254,8 hectare uitgifbaar.

Uitgangspunten grondgebruik

Bij de bepaling van de oppervlakte, die nodig is voor woningbouwterrein en het aantal daarop te realiseren woningen, zijn gemiddeld per woning de onderstaande uitgangspunten gehanteerd. Deze uitgangspunten zijn globaal van aard en zijn mede gebaseerd op de maatstaven die het Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening hanteert.

Categorie en woonvorm	uitgifbaar terrein in m ²	verharding in m ²	groen + water in m ²	opp. totaal per woning
woningwet eengezinshuizen	125	70	45	240
woningwet meergezins	65	50	45	160
premie A e.g.	125	70	45	240
premie B koop/huur e.g.	160	70	45	275
vrije sector	430	50	40	520

Door deze uitgangspunten te relateren aan de indicatieve woningdifferentiatie uit de toelichting van dit plan, kan voor het exploitatiegebied het benodigde oppervlak uitgifbaar bouwterrein voor woningen worden bepaald.

Dit oppervlak staat aangegeven als in het hiervoor gegeven overzicht grondgebruik. Tevens kan het te bouwen aantal woningen worden berekend. Dit aantal zal in dit plan minimaal 16.750 woningen bedragen.

De belangrijkste opbrengsten in dit plan worden verkregen door gronduitgifte voor de woningbouw. Daarbij is het gebruikelijk ten behoeve van woningdifferentiatie factoren toe te kennen voor bestemming, ligging e.d. Met behulp van deze factoren wordt dan vervolgens het aantal fictieve woningen bepaald.

Gebruik makend van de indicatieve woningdifferentiatie (ongeveer de gemiddelden) voor dit plan, kan dan het volgende overzicht worden opgesteld.

Categorie en woonvorm	in % totaal	aantal woningen	uit te geven grond in m ²	differentiatie factor	aantal fictieve woningen
woningwet e.g.	35	5.865	733.500	1	5.865
woningwet m.g.	25	4.185	272.000	0,77	3.222
premie A e.g.	15	2.510	313.500	1	2.510
premie B koop/huur e.g.	22	3.690	590.500	1,6	5.904
vrije sector	3	500	215.000	4,08	2.040
totaal	100	16.750	2.124.500		19.541

Het totaal aantal fictieve woningen op de voor woningbouw benodigde bouwterreinen bedraagt dus 19.541.

Naast opbrengsten voor woningbouw worden inkomsten verkregen door uitgifte van bouwterreinen voor winkels, scholen, bedrijven etc. Daarbij wordt er vanuit gegaan dat als regel gemiddeld ten minste 50% van de daarvoor bruto beschikbare oppervlakte uitgeefbaar zal zijn. Het bruto oppervlak kan daarbij worden afgeleid uit de programmatische gegevens in deze toelichting. Door de aldus te berekenen oppervlakte uitgeefbaar bouwterrein voor niet woonvoorzieningen te delen door de gemiddelde kavelgrootte van een woningwetwoning (140 m²), kan ook deze oppervlakte worden herleid tot fictieve woningen. In het onderhavige plan komt dit aantal uit op 3.025 fictieve woningen.

Totaal komt het aantal fictieve woningen nu op 22.566 stuks uit.

9.1. Aanpassingen naar aanleiding van het ambtelijk overleg

Op 18 oktober 1982 is het ontwerpplan ex artikel 11 "Stad-Oost" voor ambtelijk commentaar gezonden aan:

1. Het Openbaar Lichaam "Zuidelijke IJsselmeerpolders" te Almere;
2. Ministerie van Binnenlandse Zaken, Directie Financiën Binnenlands Bestuur te 's-Gravenhage;
3. Rijkswaterstaat, Directie Zuiderzeewerken te Lelystad;
4. Directeur-Generaal van het Verkeer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat te 's-Gravenhage;
5. Rijksverkeersinspectie te Zwolle;
6. Directeur-Generaal van de Energievoorziening te 's-Gravenhage;
7. De Rijksconsulent voor Handel, Ambacht en Diensten voor Amsterdam en omstreken te Amsterdam;
8. Inspectie Volksgezondheid en Milieuhygiëne voor de provincie Overijssel, de Z.IJ.P., Lelystad en Dronten te Zwolle;
9. N.V. Nederlandse Spoorwegen te Utrecht;
10. P.T.T. te Utrecht;
11. N.V. Flevodienst/VAD te Apeldoorn;
12. Staatsbosbeheer te Lelystad;
13. S.E.P. te Arnhem;
14. N.V. Gamog te Almere;
15. N.V. P.G.E.M. te Harderwijk;
16. Eerstaanwendend ingenieur der Genie te Apeldoorn;
17. Vereniging Bedrijfskring Almere te Almere;
18. Het landbouwschap te 's-Gravenhage;
19. Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Noordelijk Overijssel te Zwolle;
20. N.V. MESA te Utrecht;
21. De Hoofdingenieur van de Landinrichting, Grond- en Bosbeheer te Zwolle;
22. N.V. Nederlandse Gasunie te Deventer;
23. Directoraat radiozaken te Den Haag.

Binnen de daarvoor gestelde termijn is van de sub 6, 7, 10, 15, 16, 19, 22 en 23 genoemde instanties bericht ontvangen dat het plan geen aanleiding gaf tot het maken van opmerkingen.

Van de sub 1, 3, 5, 8, 11, 12, 13 en 18 genoemde instanties zijn de volgende reacties ingekomen.

sub 1 *Openbaar Lichaam Z.IJ.P.* (brief 43298-SVG, d.d. 22 december 1982)

Algemeen

1. *In hoofdlijnen kunnen wij instemmen met de juridische opzet van het plan, welke voldoet aan de eisen van de Wet en het Besluit op de Ruimtelijke Ordening. Wij nemen aan dat op een enkel onderdeel nog aanpassing zal plaatsvinden aan de "Standaardbepalingen" voor artikel 11-plannen. Het plan vormt een juridisch-planologische regeling voor het oostelijk gedeelte van Almere-Stad, waarin ruimte gereserveerd wordt voor + 50.000 inwoners.*

- 2. *In de toelichting wordt uiteengezet dat het ontwerpplan op enkele punten afwijkt van het goedgekeurde structuurplan. Wij verzoeken om in de inleiding van de desbetreffende paragraaf (4.1) nog nader de redenen voor deze afwijkingen aan te geven.*

Het is niet mogelijk in één of enkele zinnen weer te geven op welke wijze het ex artikel 11-plan afwijkt van het structuurplan. Dit is beschreven in paragraaf 4.2. In de inleiding wordt reeds naar paragraaf 4.2 verwezen.

- 3. *Het ontwerpplan bevat eveneens essentiële afwijkingen van de kaart (met nr. C4-172-253) waarop de in het kader van de gemeentewording gemaakte afspraken zijn weergegeven omtrent de door de Rijksdienst tot 1990 aan te leggen "hoofdinfrastructuur". Het gaat hierbij onder meer om het grachtenstelsel en het fietspadennet. Alsnog dient het plan met de gemaakte afspraken in overeenstemming te worden gebracht.*

Bovengenoemde tekening C4.172.253 geeft in globale zin de door de R.IJ.P. tot 1990 aan te leggen hoofdinfrastructuur weer. Het exacte beloop van de hoofdinfrastructuur zal pas kunnen worden vastgesteld bij de concrete uitwerking van de plannen. De juridische kader van het onderhavige ex artikel 11-plan vormen geen beletsel voor de realisatie van de hoofdinfrastructuur als weergegeven in tekening C4.172.253.

- 4. *De onder paragraaf 8 van de plantoelichting opgenomen "ruimtebalans" dient - overeenkomstig de voor B-gebieden gemaakte afspraken - aangevuld te worden tot een paragraaf "economische uitvoerbaarheid".*

Het hoofdstuk "ruimtegebruik" is vervangen door een hoofdstuk "economische uitvoerbaarheid".

Toelichting

- 5. *Met de in paragraaf 3 gegeven woningverdelingen, naar grootte en financieringscategorie, kan worden ingestemd. Wel dient nog duidelijker te worden aangegeven dat het in dit stadium nog slechts om indicaties kan gaan.*

In de eerste zin van paragraaf 3.2.2 is het indicatieve karakter van de bedoelde tabel aangegeven.

- 6. *In paragraaf 3.3 over het "voorzieningenprogramma" dient alsnog rekening te worden gehouden met de mogelijke bouw van een tweede basisziekenhuis en een tweede verpleegtehuis.*

De noodzaak om in Almere-Stad expliciet rekening te houden met een tweede basisziekenhuis en een tweede verpleegtehuis wordt niet onderschreven.

Desondanks wordt in de voorschriften het percentage voor maatschappelijke doeleinden in de uit te werken gebieden voor woondoeleinden

verhoogd van 5 naar 10%, ten einde de realisatie van meer voorzieningen niet onmogelijk te maken.

7. *Het maximale aantal gezondheidscentra moet ten minste op 8 gesteld worden. Vermeld kan worden dat een aantal in het programma opgenomen sportzalen mogelijk moeten worden vervangen - op grond van veranderende regelingen voor financiële rijksbijdragen - door het dubbele aantal gymnastieklokalen. Een ruimte-reservering van 0,1 hectare per bibliotheek-filiaal is te gering.*

Het maximum aantal gezondheidscentra in paragraaf 3.3.1 is verhoogd van 7 naar 8.

De uitwisselbaarheid sportzalen/gymlokalen is in de toelichting opgenomen. Het totale ruimtegebruik voor 2 bibliotheek-filiaal is gesteld tussen minimaal 0,1 en maximaal 0,3 ha.

8. *De indruk bestaat dat in de tabel op bladzijde 17 de ene maal het ruimtebeslag is gegeven per afzonderlijk gebouwde voorziening, de andere maal voor een hele categorie voorzieningen. Wij twijfelen daarom ook aan de betrouwbaarheid van de overzichtscijfers in de Ruimtebalans.*

De tabel in paragraaf 3.3.1 geeft het programmatische ruimtegebruik aan voor het totaal van de te realiseren voorzieningen. In hoofdstuk 8 "ruimtegebruik" wordt in grote lijnen uitgegaan van het gemiddelde ruimtebeslag om te komen tot een zo realistisch mogelijk beeld van het haalbare aantal fictieve woningen.

In voornoemde tabel is onder wijkcentrum ouderen een typefout gecorrigeerd.

9. *Omtrent de stationsbebouwing en de relatie met de direct aanliggende gebiedsdelen wordt nog informatie gemist.*

Aan het eind van paragraaf 4.3.2 is globaal de relatie tussen de stationsbebouwing en de direct aanliggende gebieden beschreven. Nadere informatie hierover is thans niet beschikbaar.

10. *Voorts zouden wij graag zien dat informatie werd opgenomen over uitvoeringsaspecten als de fasering en de ontwikkelingsrichting van de planrealisatie.*

Hoofdstuk 4 is aangevuld met een paragraaf "fasering".

11. *Eveneens hebben wij de distributie-planologische (onderzoeks)-gegevens, gemist welke ten grondslag liggen aan de in artikel 7 van de voorschriften opgenomen regeling voor de omvang en de spreiding van de detailhandel.*

De distributie-planologische gegevens staan onder meer vermeld in Flevobericht nr. 167 "winkels in Almere".

Het is tot nu toe niet gebruikelijk deze achtergrondinformatie mee te nemen in de ex artikel 11-plannen.

12. *Wij gaan er van uit dat in de paragraaf over verkeerslawaaï nog aansluiting wordt gezocht met het in ontwikkeling zijnde overallgeluidsplan.*

Dit is juist.

Kaart en voorschriften

13. *Terecht is rekening gehouden met de vestiging van enkele woonwagencentra in het plangebied. Er bestaat evenwel ernstig bezwaar tegen dat het aantal en de plaats van deze centra nu reeds (vrijwel) exact wordt vastgelegd. Nu het woonwagenbeleid in Almere nog gestalte moet krijgen, dient in dit plan een flexibele regeling omtrent reserveringen voor woonwagenterreinen opgenomen te worden.*

Dezerzijds wordt gemeend dat over de lokalisering van dergelijke "gevoelige" elementen in een zo vroeg mogelijk stadium duidelijkheid moet worden gegeven. Om die reden is gekozen voor een, zij het globale, aanwijzing. Overigens kan begrip worden opgebracht voor de wens om de nadere concretisering aan te houden tot de nadere uitwerking van het plan. De aanwijzing is derhalve geschrapt.

14. *De op de kaart aangegeven hoogte-aanwijzingen binnen het straalverbindingstraject van de P.T.T. stemmen niet overeen met de in de toelichting genoemde veel grotere hoogteligging van 55 tot 60 meter. Zeker indien deze laatste cijfers juist zijn, is het straalverbindingstraject, gelet op de begrenzingen van de bouwhoogte in het plan, niet meer juridisch relevant. In dat geval dient het traject - als nodeloze complicering van het kaartbeeld - te verdwijnen van de plankaart.*

De in de toelichting genoemde hoogten bleken niet correct en zijn derhalve aangepast.

Overigens is deze aanwijzing op de kaart aangebracht op uitdrukkelijk verzoek van het directoraat radiozaken van de P.T.T.

15. *Het tracé van de hoogspanningsleiding daarentegen heeft naar onze mening zulke directe consequenties in de sfeer van de bouwmogelijkheden dat een afzonderlijke, aangepaste bestemming wenselijk is en dat niet goed volstaan kan worden met een "aanwijzing" op de plankaart.*

Het belang van de hoogspanningsleiding betreft voornamelijk de consequenties van de leiding voor de onderliggende bestemmingen. Gemeend wordt, dat deze consequenties afdoende geregeld zijn door middel van een aanwijzing "hoogspanningsleiding" en de bepalingen zoals opgenomen in artikel 3 (algemene bouwbeperkingen) en artikel 4 (vrijstellingen).

16. *Mede in verband met het hierboven opgemerkte over het voorzieningenprogramma, moeten de maximale oppervlakte-percentages in artikel 7 (uitwerkingsgebied woondoeleinden) voor dienstverlening en voor maatschappelijke doeleinden ons inziens hoger gesteld worden dan op de huidige 1 en 5%.*

1% van de totale oppervlakte komt overeen met + 5,25 ha. Dit wordt dezerzijds voldoende geacht voor detailhandel en dienstverlening. Het percentage ten behoeve van maatschappelijke doeleinden is thans gesteld op maximaal 10%.

17. *Wij zien niet in waarom, eveneens in artikel 7, bij voorbaat ieder trapveldje kleiner dan 700 m² of groter dan 1.000 m² zou moeten worden uitgesloten, noch waarom kleine bedrijfjes in de "hindercategorieën 1 en 2" niet toegelaten zouden kunnen worden.*

De uitwerkingsregels dienen een bepaalde stedenbouwkundige kwaliteit vast te leggen. Voor zover als dit mogelijk was, is o.a. door middel van richtlijnen een zekere mate van kwaliteit vastgelegd. Om aan bovenstaande opmerkingen tegemoet te komen zijn overigens de oppervlaktematen voor peuterspeelplaatsen en trapvelden minder stringent vastgelegd.

Ambachtelijke bedrijven in de categorieën 1 en 2 zijn algemeen toelaatbaar gesteld.

18. *In artikel 8, uitwerkingsgebied centrum, is het wenselijk de maximale hoogtegrenzen ten minste op te trekken tot die van het uitwerkingsgebied woondoeleinden.*

De bepalingen in artikel 8 zijn aangepast in overeenstemming met het plan ex artikel 11 voor het centrumgebied 2.A.

19. *Wij achten het onjuist om de aftakking van de Flevolijn naar het oostelijk kerncomplex in dit stadium al rechtstreeks op te nemen op de plankaart. Een "zachtere" juridische regeling is hier wenselijk.*

Hieraan is tegemoet gekomen.

Sub 3 *Directie Zuiderzeewerken (brief RFO 13233 d.d. 23 november 1982)*

1. *Volgens de bestemmingsbepalingen heeft de uitwerkingsverplichting voor burgemeester en wethouders in het plan betrekking op de artikelen 7 tot en met 10, in plaats van 8 tot en met 11 zoals abusievelijk in lid 1 van artikel 5 vermeld.*

De betreffende verwijzing is gecorrigeerd.

2. *De in artikel 11 lid 2 onder sub b en c vermelde voorzieningen acht ik niet te verenigen met de onder sub a genoemde primaire functies, voor zover deze betrekking hebben op het gedeelte van de Hoge Vaart in het plan. Ik ga er echter vanuit dat de bij mijn brief kenmerk RFO 10952 d.d. 24 september 1982 voorgestelde wijzigingen over de bestemmingen van de vaarten van zowel de kaart als de voorschriften ook in het onderhavige plan zullen worden verwerkt. Van bedoelde brief doe ik u hierbij volledigheidshalve een afschrift toekomen.*

De bestemming Water en Recreatie is gewijzigd in de bestemming Water. Voor wat betreft de voorzieningen genoemd in artikel 11 lid 2 onder b en c wordt opgemerkt, dat deze voorzieningen van zodanige aard zijn dat niet gevreesd behoeft te worden voor een conflict met de waterstaatkundige functie.

Het spreekt voorts voor zich dat deze voorzieningen niet de functie van de bestemming op grond waarvan zij toelaatbaar zijn, mogen frustreren.

In overleg met medewerkers van deze dienst zal de bestemming van de Hoge Vaart op de kaart ongewijzigd blijven, aangezien de juiste ligging en het juiste profiel van de vaart niet op zeer korte termijn bekend zijn. Na tervisielegging zal de plankaart voor zover nodig aangepast worden.

3. *In artikel 6 lid 3 van de voorschriften wordt onder meer gesteld dat de voorzieningen die verband houden met de bestemming "water en recreatie" slechts toelaatbaar zijn indien en voor zover de belangen van de leidingenstraat een voorziening gedogen. Dit is naar mijn mening onjuist voor zover deze bepaling betrekking heeft op de kruising van de leidingenstraat met de Hoge Vaart. Aangezien de Hoge Vaart voor de waterhuishouding en de scheepvaart in Flevoland onmisbaar is, dienen de voorzieningen die verband houden met de doeleinden waarvoor de gronden van deze vaart eveneens zijn bestemd, ondergeschikt te worden gemaakt aan de bestemming "water".*

Gemeend wordt dat beide functies gelijkwaardig zijn. Voor zover de bestemming Water (oud: Water en Recreatie) en de bestemming leidingenstraat met elkaar samenvallen dient het gebruik van de desbetreffende gronden zodanig te zijn dat beide bestemmingen tot hun recht komen.

In artikel 11 (Water) is alsnog de bepaling opgenomen dat voorzieningen ten behoeve van de leidingenstraat slechts toelaatbaar zijn als de waterstaatkundige belangen dat gedogen en de desbetreffende beheerder advies heeft uitgebracht.

4. *Ter plaatse van de kruising met de kernhoofdweg 2.2 heeft de Hoge Vaart de bestemming "verkeer" gekregen, hetgeen ik bezwaarlijk acht omdat hiervoor het voortbestaan van de vaart niet is geregeld. Naar mijn mening dienen betreffende gronden de bestemming "water" te krijgen met de mede-bestemming "verkeer", met inachtneming van het gestelde onder punt 3.*

De desbetreffende gronden zijn eveneens bestemd voor water. Gemeend wordt dat beide functies gelijkwaardig zijn. Het gebruik van deze gronden dient zodanig te zijn dat beide bestemmingen tot hun recht moeten kunnen komen. Andere vergelijkbare situaties tonen aan dat dit in de praktijk ook geenszins op moeilijkheden stuit.

In dergelijke gevallen is overleg ook de meest aangewezen en de meest gebruikelijke weg. Temeer daar de bestemming Verkeer ook geen "belangen"-regeling kent, is een nadere regeling niet nodig.

5. *Volgens de prognose van de Dienst Verkeerskunde zal het verkeersaanbod op het gedeelte van de A6, ten zuiden van het onderhavige plan zodanig toenemen dat uitbreiding van de rijbaan met een derde rijstrook per rijrichting nog binnen de planperiode noodzakelijk zal zijn.*

Het voorgaande in aanmerking nemende heb ik bezwaar tegen de in hoofdstuk 5 van het plan vermelde zonebreedte van 400 meter, welke volgens de Wet geluidhinder 600 meter dient te bedragen. Ik verzoek u derhalve het plan op betreffend punt aan te passen.

Uitbreiding van dit traject tot een 2 x 3-strooksweg wordt binnen de geldigheidsduur van het plan onwaarschijnlijk geacht. Verkeersprognoses voor het gebied Almere (Buro Goudappel en Coffeng) ondersteunen dit standpunt.

Het plan biedt overigens voldoende ruimte om later per rijbaan een derde rijstrook te realiseren. De consequenties met betrekking tot de geluidshinder komen binnenkort aan de orde in het overall-geluidsplan, dat op dit moment wordt opgesteld.

6. *Ten slotte merk ik op dat de breedte van de bestemming "verkeer" op de kaart ontoereikend is voor het maken van opritten naar de brug over de Hoge Vaart.*

De breedte van de bestemming Verkeer is in ieder geval voldoende voor de specifiek bij de weg te rekenen rijstroken en berm. Taluds e.d. zijn binnen de bestemming UW toegestaan.

Sub 5 *Rijksverkeersinspectie* (brief PL 415 d.d. 11 november 1982)

Het ontwerpplan wordt gekenmerkt door een grote mate van flexibiliteit. Dit geldt zowel voor de hoofdfunctie: wonen, werken en recreëren als met name ook voor de openbaar vervoersbaan. Ten aanzien van de openbaar vervoersbaan zijn een drietal aanpassingen mogelijk, te weten:

- *de openbaar vervoersbaan, welke van het station naar het zuidoosten gaat, de Hoge Vaart kruist en zo het oostelijk deel van Almere-Stad-Oost ontsluit, wordt vervangen door een doortrekking van de openbaar vervoersbaan parallel aan en ten oosten van de Hoge Vaart naar de openbaar vervoersbaan, die vanaf het station naar Almere-Buiten loopt;*

- de aanleg van een openbaar vervoersbaan circa 400 m ten westen van en parallel aan de Hoge Vaart ten behoeve van het wonen en/of recreatieve voorzieningen;
- een doortrekking van de zuidelijke openbaar vervoersbaan over de stadsautoweg 5 naar Almere-Buiten.

De tracés van de openbaar vervoersbaan zijn zodanig gekozen, dat zowel de opzet van het structuurplan als bovenstaande aanpassingen mogelijk zijn. Door deze mate van globaliteit is het mij niet mogelijk een oordeel te geven over de ontsluiting van het gebied door het openbaar vervoer. Dit betreft met name aspecten als bereikbaarheid, loopafstanden tot de haltes van het openbaar vervoer, e.d.

Op grond van het bovenstaande, zal ik gaarne bij de verdere stedenbouwkundige uitwerking van het plan betrokken willen worden.

Van deze opmerking is kennis genomen.

Sub 8 Inspecteur van de Volksgezondheid (brief 1425/vdM/JR d.d. 10 november 1982)

Leidingenstraat

1. Voor de duidelijkheid ware het gewenst in de Toelichting en/of in de voorschriften artikel 1 of 6 te vermelden of uw bestemming "Leidingenstraat" correspondeert met:
 - a. de begrippen buisleidingenstrook danwel -straat;
 - b. de hoofdverbinding B3 voor buisleidingen zoals aangegeven in het structuurschema Buisleidingen (2e kamer stuk, zitting 1981-1982, nr. 17375).
 - a. Het begrip buisleidingenstraat in het structuurschema Buisleidingen omvat het begrip buisleidingenstrook, maar geeft aan dat in de regel grondverwerving en uitvoering van kunstwerken noodzakelijk is. Dergelijke elementen zijn in een plan ex artikel 11 niet aan de orde. De bestemming leidingenstraat zegt dus niets over de noodzakelijkheid van grondverwerving en kunstwerken, doch sluit een gebruik van de desbetreffende gronden overeenkomstig deze begrippen in het structuurschema niet uit.
 - b. In paragraaf 4.3.7 van de toelichting is aangegeven dat het tracé van de leidingenstraat in overeenstemming is met de globale tracerings zoals aangegeven in het structuurschema Buisleidingen.
2. Met de toelating van categorie 1 t/m 3 bedrijven op de bestemmingen UB kan ik mij in het algemeen verenigen, met uitzondering echter van de stroken welke grenzen aan de bestemming UW. In deze grensgebieden zal het mogelijk zijn categorie 3 bedrijven vrijwel naast woningen in een woonwijk te situeren, terwijl voor dit type bedrijven in beginsel een minimale afstand van 50 meter nodig is. Daarom verzoek ik u in het betreffende voorschrift te willen opnemen dat geen categorie 3 op minder dan 50 meter van de bestemmingsgrens met de bestemming UW mag worden gerealiseerd.

Aan het door u gesignaleerde probleem dient zeker aandacht te worden besteed.

Het betreft hier echter bestemmingen die nog nader uitgewerkt dienen te worden. De exacte afstand tussen de verschillende voorzieningen is hierdoor nog onbekend. Het is dan ook niet wenselijk nu al vast te leggen, dat geen woningen gebouwd mogen worden binnen een bepaalde afstand van de bestemmingsgrens van een nog uit te werken bestemming.

Aan uw opmerking is in de toelichting alsnog een passage gewijd.

3. *Wegverkeerslawaaï*

Indien voor bepaalde geluidgevoelige bestemmingen een hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde wordt gewenst, moet hiertoe een verzoek aan G.S. (Binnenlandse Zaken in uw geval) worden ingediend. De vaststelling van zo'n "hogere grenswaarde" dient te hebben plaatsgevonden voor de datum van vaststelling van het bestemmingsplan.

Tussen het Openbaar Lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders en de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders is in overleg met de belanghebbende instanties, overeenstemming bereikt over de wijze waarop de Wet geluidhinder in de artikel 11-plannen verwerkt zal worden. Voor het gebied van Almere (met uitzondering van Almere-Haven) is een zogenaamde overall-geluidsplan in ontwikkeling, waarin o.a. het aspect van het wegverkeerslawaaï behandeld wordt.

Dit plan zal als een herziening op de reeds goedgekeurde of nu nog in procedure zijnde artikel 11-plannen gaan gelden.

Het is dan ook niet wenselijk vooruitlopend op dit geluidsplan gedetailleerd op het geluidsaspect in te gaan.

4. *Op de plantekening staat op de kruising Straalpad-hoogspanningsleiding een hoogspanningsmast getekend waarvan de hoogte zou kunnen interfereren met de straalverbinding.*

Zowel het straalpad als de hoogspanningsleiding behoren tot de bestaande situatie.

Sub 11 VAD (brief Vm-VD/AV/1113 d.d. 22 november 1982)

Gegeven het zeer globale karakter van genoemd bestemmingsplan is het niet mogelijk dit te voorzien van commentaar.

Derhalve verzoeken wij u bij de uitwerking van dit gebied ons in de gelegenheid te stellen de uitgewerkte plannen van commentaar te voorzien.

Van deze reactie is kennis genomen.

Sub 12 *Staatsbosbeheer* (brief 34389/vdH d.d. 1 november 1982)

In het Convenant over de verdeling van de gronden naar de hoofdbestemmingen werd in het plangebied 170 ha met de bestemming "Bos" (bos + verblijfsrecreatie) opgenomen. In het voorliggende ontwerpplan ontbreekt het woord "bos" volledig.

Op de plankaart en in de "voorschriften" worden de volgende bestemmingen gebruikt, daar waar in het Convenant werd gesproken over "Bos":

- *uit te werken voor recreatie (UR);*
- *groendoeleinden/recreatie;*
- *groendoeleinden.*

Deze drie bestemmingen op de kaart geven, gezien de omschrijving van de artikelen 10 (UR) en 13 (Groendoeleinden) in de "voorschriften" niet het vertrouwen, dat deze bestemmingen tot een bosgebied kunnen worden uitgewerkt en ook zich als zodanig in de toekomst zou kunnen ontwikkelen. De bestemmingen geven aan dat het sportcomplexen, volkstuincomplexen of ten hoogste parkgebieden zullen worden.

Gezien het bovenstaande verzoek ik u 170 ha met de bestemming "Bos" in het voorliggende plan op te nemen.

Ik zou hierbij nog willen opmerken, dat het een vreemde gang van zaken is, dat in alle tot nu toe verschenen ex artikel 11-plannen het Convenant over de verdeling van de totale oppervlakte van Zuidelijk Flevoland naar de verschillende hoofdbestemmingen niet verwerkt is. De afspraken tussen o.a. de verschillende Minister blijken geen rol te (kunnen) spelen bij de opstelling van deze plannen.

De afspraken welke inzake de oppervlakte-verdeling over de hoofdbestemming in Z-Flevoland zijn gemaakt in het kader van het Convenant, waren uitgangspunt voor het opstellen van de actualisatie van het verkavelingsplan van het landelijk gebied en van de aanpassing van het ontwerp-structuurplan voor Almere. Op een kaart 1:50.000 getiteld "Hoofdbestemmingen voor Zuidelijk Flevoland tot 1990" zijn de hoofdbestemmingen indicatief aangegeven. Toetsing van het voorliggende artikel 11-plan aan de Convenantkaart is niet alleen onmogelijk door het schaalverschil (1:50.000 in verg. met 1:5.000) maar wat betreft de intentie van de Convenantkaart onjuist.

Sub 13 *SEP* (brief Ta/SVo 82-1280 d.d. 2 november 1982)

2.1. Algemeen

In de derde en vierde regel "de hoogspanningsleiding" te wijzigen in "de 380 kV-hoogspanningslijn Diemen-Ens van de N.V. SEP".

Hieraan is tegemoet gekomen.

4.2.2.5. De auto-ontsluiting

Dit artikel met bijbehorende afbeelding geeft ons onvoldoende inzicht over de plaats van de weg en de met een zakelijk recht belaste strook van de 380 kV-hoogspanningslijn Diemen-Ens.

Wij hebben geen bezwaar tegen kruising van wegen met die lijn, mits aan de volgende voorwaarden zal worden voldaan:

- *de afstand van het wegdek van een autosnelweg tot de geleiders zal ten minste 12,04 zijn;*
- *de afstand van het wegdek van de autoweg tot de geleiders zal ten minste 10,50 m zijn;*
- *de afstand van lantaarnpalen tot onderste geleiders zal ten minste 6 m zijn.*

Wij hebben evenmin bezwaar tegen parallelloop van weg met de hoogspanningslijn, mits aan de volgende voorwaarden zal worden voldaan:

- *de afstand van de wegwand tot de hartlijn van de hoogspanningslijn zal ten minste 15 m zijn;*
- *de masten moeten tegen schade door aanrijden worden beveiligd door of een door ons goed te keuren bermbeveiliging tot 5 m, ten weerszijden van de mast of door een sloot over die lengte met een diepte van circa 2 m.*

Van deze opmerking is kennis genomen. Bij de uitwerking van het plan zal hiermee rekening worden gehouden.

4.3.7. Infrastructuur (hoogspanningsleiding) derde en zevende regel
Wij hebben geen bezwaar tegen de bestemming van de grond onder de hoogspanningslijn mits aan de volgende voorwaarden zal worden voldaan.

Geen buurt- of wijkgroen zal worden gepland op de volgende plaatsen:

- *in een strook van 4 m breed die als toevoerweg naar de mast moet dienen;*
- *in een gebied tot 5 m vanaf de buitenkant van de mastfundaties;*
- *in een gebied tot 2 m ten weerszijden van de projectie van de hartlijn van de traversen van de mast.*

Opgemerkt zij dat gewassen in de belaste strook niet hoger mogen worden dan tot 6 m vanaf de onderste geleiders van de hoogspanningslijn.

Ten einde te vermijden dat bomen of struiken moeten worden gesnoeid, verzoeken wij u aanplant te kiezen die niet hoger wordt dan is toegestaan.

Van deze opmerking is kennis genomen. Bij de uitwerking van het plan zal hiermee rekening worden gehouden.

Sub 18 Landbouwschap (brief d.d. 1 december 1982)

De gewestelijke raad voor de IJsselmeerpolders heeft in zijn reactie op de ontwerp-actualisering van het verkavelingsplan voor het oostelijk deel van Zuidelijk Flevoland gesteld en uitvoerig gemotiveerd dat hij van mening is, dat de voor Almere nagestreefde bevolking, zonder enige moeite gehuisvest kan worden in het feitelijke stadsgebied van Almere (de kernen Almere-Haven, Almere-Stad en Almere-Buiten). De ontvangen ontwerpplannen zullen vanuit deze opvatting beoordeeld worden.

Daarbij heeft de Raad niet de intentie inhoudelijk te reageren op planvoorschriften voor stedelijke bestemmingen. De opmerkingen zullen zich dan ook beperken tot voor de landbouw relevante zaken.

In de toelichting van dit plan staat, dat de gronden binnen het plangebied de komende jaren nog agrarisch gebruikt zullen worden. Tevens wordt de verwachting uitgesproken, dat aan het eind van de jaren tachtig het plangebied tot ontwikkeling zal worden gebracht. De Raad gaat er van uit dat deze tijdelijke landbouw niet tot de in het zgn. Convenant voor de landbouw gereserveerde oppervlakte wordt gerekend.

In het Convenant zijn afspraken vastgelegd voor de verdeling van de diverse bestemmingen tot het jaar 1990. Tot het landbouwareaal zijn daarbij zowel de definitieve als de tijdelijke landbouwgebieden gerekend, ongeacht de exploitatievorm.

De binnen het onderhavige plangebied vallende gronden die thans een agrarische bestemming hebben, zullen deze bestemming in ieder geval behouden tot 1990. Als zodanig worden deze gronden dezerzijds beschouwd als behorende tot het landbouwareaal van het Convenant.

Ten slotte acht de Raad in een landelijk gebied een specifieke bestemming "Leidingenstraat" niet juist.

Uit het oogpunt van ruimtelijke ordening en goede beheerbaarheid zijn in het stedelijk gebied Almere de hoofdaanvoer- en hoofddistributieleidingen van de nutsvoorzieningen gebundeld in een net van leidingenstraten. De betreffende leidingenstraat maakt hier deel van uit. Een specifieke bestemming is op grond hiervan alleszins gerechtvaardigd.

9.2. Overige aanpassingen

In de voorschriften zijn enkele wijzigingen aangebracht om het plan, voor zover niet noodzakelijk, niet te laten afwijken van andere plannen. Het betreft echter geen essentiële veranderingen.