

---

- VOORWOORD	blz. 3
- TOELICHTING	
1. Inleiding	4
2. Plangebied	7
3. Beschrijving van de wegen	9
3.1. Rijksweg 6	9
3.2. Stadsautoweg 1	10
3.3. Stadsautoweg 5	10
4. Milieu	12
5. Aanpassingen na het overleg	15
- VOORSCHRIFTEN	
- PLANKAART	

Dit plan tot regeling der bebouwing en der bestemming van gronden heeft betrekking op de hoofdwegen.

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 RIJKS-  
DIENST VOOR DE IJSSELMEERPOLDERS

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

toelichting



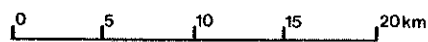
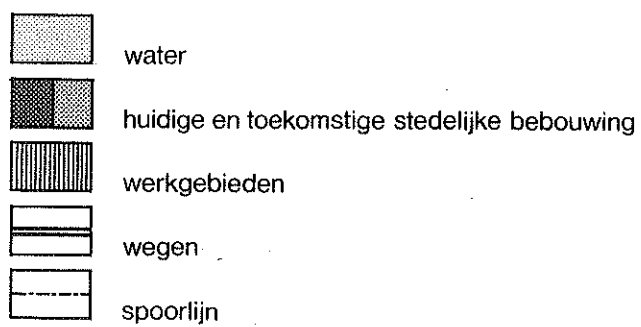
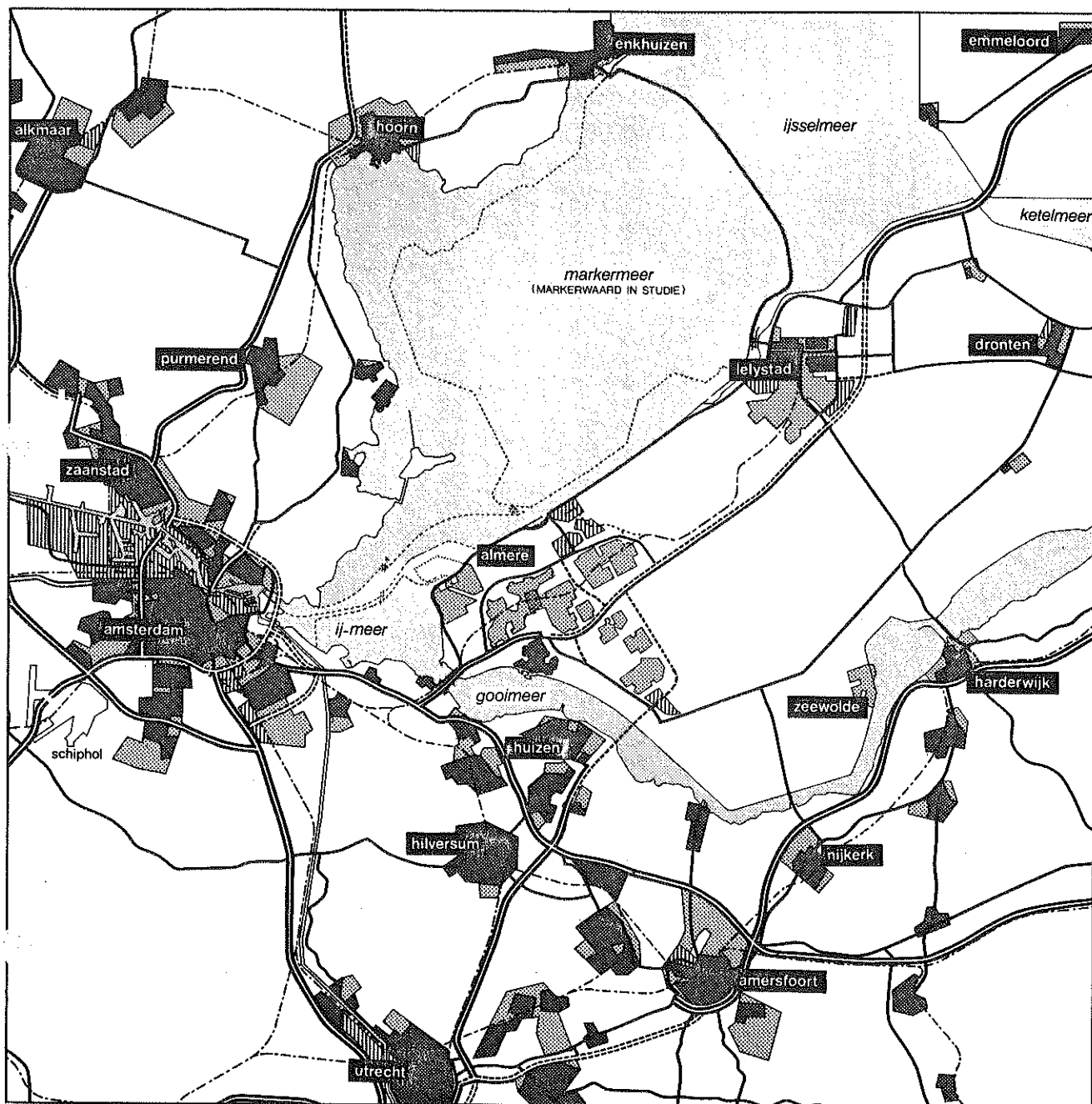
Almere is gelegen in het zuidwesten van Flevoland en wordt gebouwd voor bewoners en bedrijven die voornamelijk uit het noordelijk deel van de Randstad afkomstig zijn (fig. 1). De stad kent een meerkernige opzet. Het stedelijk gebied bestaat daarbij uit meerdere kernen van verschillende omvang, die elk omgeven worden groene ruimten (fig. 2). In deze groene ruimten liggen de hoofdonthoudingswegen t.w. autosnelwegen en stadsautowegen. De autosnelwegen zijn een onderdeel van het landelijk hoofdwegennet; de stadsautowegen zijn hierop aangesloten. Vanaf de stadsautowegen en deels rechtstreeks vanaf de autosnelwegen worden de stadsdelen d.m.v. kernhoofdwegen ontsloten. Almere zal volgens de huidige inzichten uiteindelijk maximaal 250.000 inwoners tellen. De eerste kern Almere-Haven omvat ca. 23.000 inwoners; de tweede en derde kern, respectievelijk Almere-Stad en Almere-Buiten zullen een omvang krijgen van maximaal 112.000 en 50.000 inwoners. Almere-Stad zal in de eindfase de grootste van de kernen van Almere zijn en ook het hoofdcentrum Almere bevatten. Voor volgende kernen is in het structuurplan Almere ruimte gereserveerd.

Ook Lelystad (in de eindsituatie een omvang van ca. 100.000 inwoners) gelegen ten noorden van Almere, speelt een belangrijke rol bij de huisvesting van bewoners en vestiging van bedrijven uit het noordelijk deel van de Randstad.

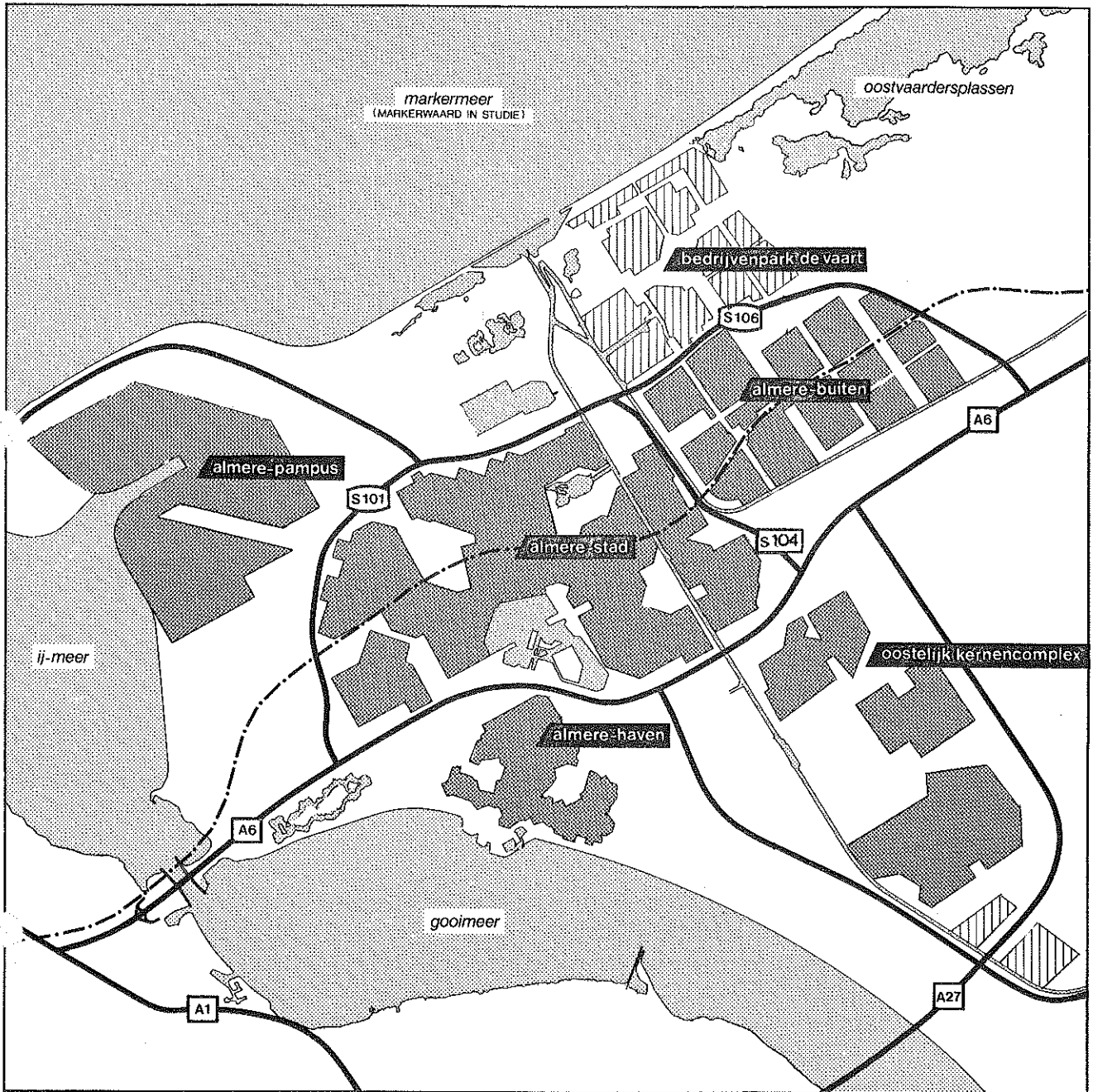
De hiervoor beschreven ontwikkelingen brengen zware vervoers- en verkeersstromen met zich mee en wel met name tussen de poldersteden en de Randstad.






De toevoer- en onthoudingswegen dienen voldoende capaciteit te hebben om deze verkeers- en vervoersstromen te kunnen verwerken.

figuur 1  
almere in de regio



figuur 2  
 almere, meerkernige opzet



-  water
-  stedelijk gebied
-  bedrijvenpark
-  wegen
-  spoorlijn



0 1 2 3 4 km





In het plan zijn opgenomen de autosnelweg A6 (rijksweg 6), de stadsautowegen S.A.W.-1 en 5, en de bestaande parallelweg langs de A6 tussen S.A.W.-1 en de aansluiting van Almere-Haven.

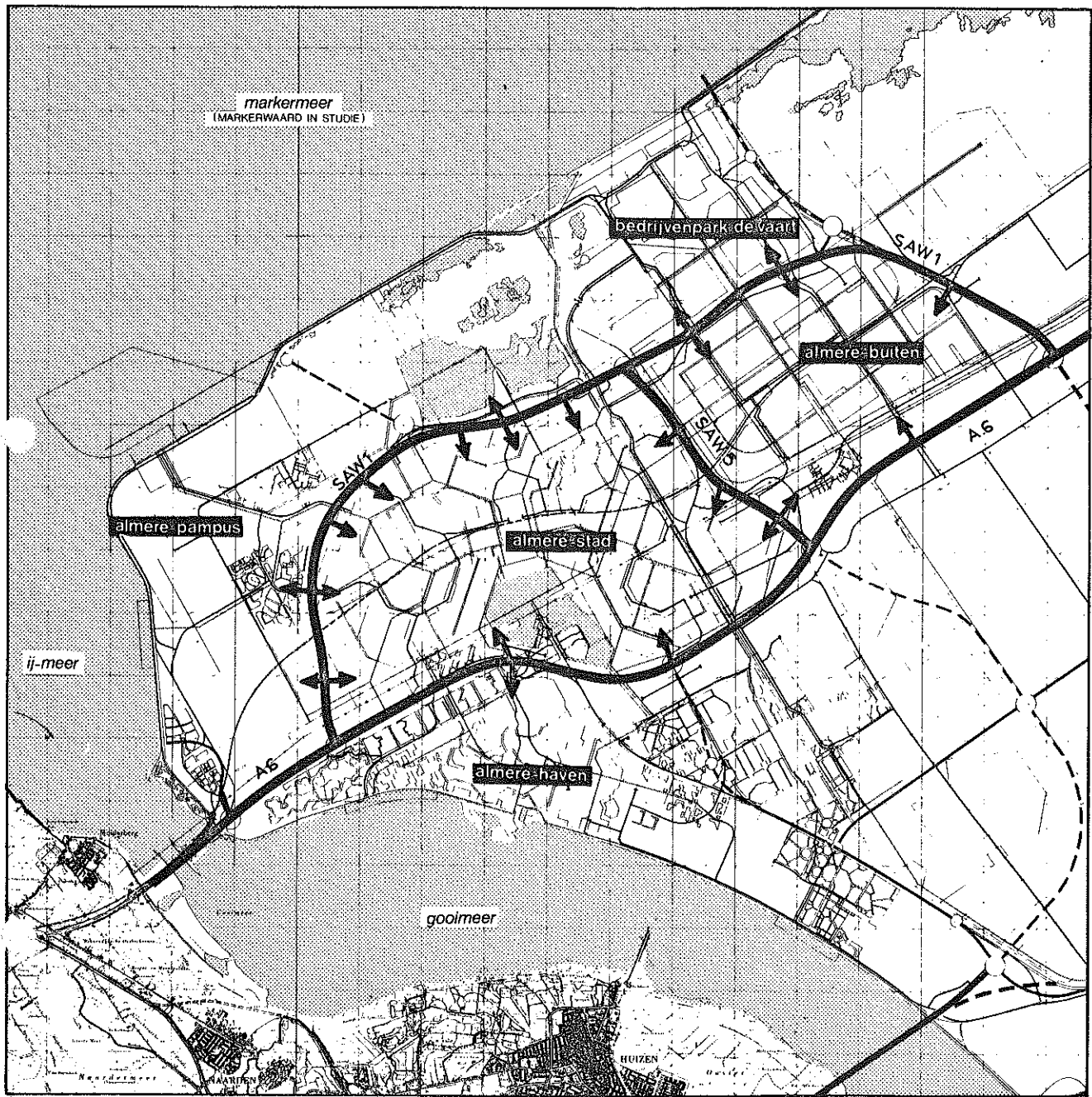
De S.A.W.-2 - de verbindingsweg tussen de Stichtse brug en de A6 - is opgenomen in het plan Almeerderhout. De S.A.W.-3 - de verbindingsweg vanaf de S.A.W.-1 langs Almere-Pampus richting IJmeer - en de dubbelbaan A27 vallen buiten de planhorizon en zijn daarom niet opgenomen in dit plan Hoofdwegen.

Het plangebied omvat stroken van enkele tientallen meters breed ter weerszijden van de assen van de rijksweg 6 en de stadsautowegen 1 en 5. De lengte van de strook bedraagt voor rijksweg 6 ca. 17 km van de gemeentegrens met Naarden aan de westzijde tot de gemeentegrens met Lelystad aan de oostzijde van Almere.

De lengte van de strook voor de stadsautoweg 1 bedraagt ca. 17 km. Deze strook sluit aan de westzijde van Almere-Stad aan op rijksweg 6, loopt langs de noordzijde van Almere-Stad en Almere-Buiten en sluit aan de oostzijde van Almere-Buiten weer aan op rijksweg 6. De lengte van de strook voor de stadsautoweg 5 bedraagt ca. 4 km en loopt van de stadsautoweg 1 naar rijksweg 6 en is gelegen tussen Almere-Stad en Almere-Buiten en tussen de Hoge Vaart en de Lage Vaart. Binnen de stroken passen de dwarsprofielen van desbetreffende wegen inclusief bermen en wegbeplanting, geluidwerende voorzieningen en aansluitingen. Gezien van belang van de wegen voor de ontsluiting van Lelystad en Almere zijn rijksweg 6 en de S.A.W.-1 reeds gedeeltelijk gerealiseerd.

Voor het gehele plan geldt dat de grenzen van het onderhavige plan mee bepaald zijn door de bestemmingsplannen van de aanliggende gebieden.

**figuur 3**  
**situering plangebied in almere**



 water



0 1 2 3 4km



### 3.1. *Rijksweg 6*

De rijksweg 6 komt via de Hollandse brug het nieuwe land (Zuidelijk Flevoland) binnen en loopt in noordoostelijke richting recht door tot en met ongeveer het bedrijventerrein Gooisekant. Hier buigt de weg af om het oostelijk deel van Almere-Stad heen, om vervolgens ter hoogte van Almere-Buiten in noordoostelijke richting verder te gaan.

De weg bestaat uit 2 x 2 rijstroken met per rijbaan 1 vluchtstrook en met een middenberm die varieert in breedte. Tussen de Hollandse Brug en het aansluitpunt Almere-Haven is ruimte gereserveerd voor uitbreiding van de weg tot 2 x 3 rijstroken.

Direct na de Hollandse Brug is de aansluiting van het Pampuspad gesitueerd.

Tussen de Hollandse Brug en de aansluiting van de stadsautoweg 1 ligt ten zuiden van de rijksweg 6 het Kromslootpark en ten noorden hiervan een (voorlopig) landbouwgebied.

Dit landbouwgebied staat op het ontwerp-structuurplan Almere aangegeven als reservering voor een bijzondere bestemming, een reservering welke is ingegeven door de bijzonder goede situering van deze plek bij de ingang van de polder en de ligging aan de spoorlijn.

Vervolgens, na de aansluiting van stadsautoweg 1, ligt aan de noordzijde Gooisekant en Stedewijk-Zuid met tussen rijksweg 6 en genoemde gebieden de parallelweg (tussen stadsautoweg 1 en de aansluiting Almere-Haven) ten behoeve van de ontsluiting van Almere-Stad vanaf de rijksweg 6 en de relaties Almere-Haven/Almere-Stad.

De weg loopt hier ten noorden van het Middengebied dat bestemd is voor intensieve recreatie.

Ter hoogte van Stedenwijk-Zuid begint de weg te stijgen om kruisingen en aansluitingen van wegen gelegen op maaiveldhoogte, en om kruisingen van waterwegen en vaarroutes mogelijk te maken. In dit traject zijn gesitueerd de aansluiting van Almere-Haven/Noorderdreef en die van de stadsautoweg 2 en de kernhoofdweg 3 (van het oostelijk deel van Almere-Stad). Ter plaatse van dit deel van de weg, het gebogen weggedeelte om het oostelijk deel van Almere-Stad, wordt de weg aan de noordzijde begrensd door de centrale plas Weerwater en Almere-Stad Oost; aan de zuidzijde grenst het bosgebied de Almeerderhout aan de rijksweg 6.

Na de kruising met de Hoge Vaart daalt de weg weer naar maaiveldhoogte. Hier ligt de aansluiting van de stadsautoweg 5. Op dit zelfde punt kan tevens de enkelbaansfase van rijksweg 27 begin negentiger jaren worden aangesloten op de A6. Oostelijk van de stadsautoweg 5 loopt rijksweg 6 langs Buitenveld en bedrijventerrein U (de zuidrand van het gebied van Almere-Buiten). Aan de zuidkant wordt de weg begrensd door het grootschalig landbouwgebied van Zuidelijk Flevoland. Ter hoogte van Almere-Buiten zijn geprojecteerd of reeds aanwezig de volgende aansluitingen: de rijksweg 27, een eventuele rechtstreekse aansluiting van Almere-Buiten en de stadsautoweg 1. De directe aansluiting van Almere-Buiten op de A6 is nog in studie. De plangrens ligt direct oostelijk van de aansluiting met de S.A.W. 1-oost en valt samen met de (toekomstige) gemeentegrens. Watergangen alsmede het fiets- en voetgangersverkeer, het autoverkeer en het openbaar vervoer kruisen door middel van tunnels en bruggen de weg.

### 3.2. Stadsautoweg 1

Het dwarsprofiel van de stadsautoweg 1 bestaat uit 2 x 2 rijstroken met een middenberm van 8.70 m. Langs de weg is ondermeer ruimte gereserveerd voor het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen. De stadsautoweg 1 sluit direct ten westen van Almere-Stad-West hoog aan op de rijksweg 6 en loopt eerst in ongeveer noordelijke richting langs Almere-Stad. Hierbij wordt de Flevolijn gekruist. De weg buigt geleidelijk af naar noord-oostelijke richting. Aan de oostkant van Almere-Buiten buigt de weg af in zuid-oostelijke richting tot de aansluiting op de rijksweg 6.

Aan de noord-westzijde van Almere-Stad is de weg hooggelegen waardoor (water)wegen en paden onder de weg doorgevoerd kunnen worden. Aan de westzijde ligt het eerder genoemde reservegebied. Hier vindt nu nog landbouw plaats. Ten westen van de weg, direct na de kruising met de spoorlijn, ligt het recreatief bosgebied Pampushout. Verder naar het oosten ligt het gebied van de Noorderplassen dat een gedeeltelijk recreatieve functie is toegedacht. Zuidelijk van de weg ligt Almere-Stad, dat met 7 wegen direct op de S.A.W.-1 kan worden aangesloten.

Ter plaatse van de Hoge en Lage Vaart is de weg hooggelegen. Tussen deze vaarten is de aansluiting van de S.A.W.-5 gesitueerd. Oostelijk van de Lage Vaart daalt de weg weer naar maaiveld.

Hier ligt aan de noordzijde van de weg het grootschalige bedrijvenpark "De Vaart" en aan de zuidzijde het stedelijke gebied van Almere-Buiten. De Vaart kan met 2, Almere-Buiten met 3 wegen op de S.A.W.-1 aangesloten worden.

Daar waar de weg in zuidoostelijke richting afbuigt eindigt het gebied van De Vaart. Hierna wordt de hooggelegen Flevolijn gekruist. Het laatste gedeelte van de weg is in verband met de kruising van de Lage Vaart en de kort daarop volgende aansluiting op de rijksweg 6, hooggelegen.

Het plangebied eindigt bij de aansluiting op de rijksweg 6. Op diverse plaatsen zijn bruggen, tunnels of viaducten aangebracht ten behoeve van het kruisende verkeer (voetganger, fiets, water (vaartuig), openbaar vervoer, auto) of zullen deze nog aangebracht worden. Langs de noord- en oostzijde van de weg ligt een reservering voor een nationale leidingenstraat ter breedte van ca. 100 m. Deze strook is tot de kruising met de Lage Vaart ondergebracht bij de aangrenzende bestemmingsplannen; ten oosten van de Lage Vaart behoort de reservering voor de nationale leidingenstrook tot het plangebied van het bestemmingsplan Hoofdwegen. In het oostelijk gedeelte valt de plangrens samen met de gemeentegrens. De bestemmingen in deze strook - te weten: groendoeleinden en bos - sluiten aan bij de bestemmingen van de aanliggende gebieden.

### 3.3. Stadsautoweg 5

De stadsautoweg 5 is gelegen tussen en loopt evenwijdig aan de Hoge Vaart en de Lage Vaart in Almere en verbindt de rijksweg 6 met de stadsautoweg 1. Aan de westzijde grenst het oostelijk deel van Almere-Stad aan de weg; aan de oostzijde is dit Almere-Buiten.

Tussen stadsautoweg 5 en Almere-Buiten ligt de Lage Vaart. Het dwarsprofiel van de weg bevat 2 x 2 rijstroken, de laatste 900 m tot de aansluiting op rijksweg 6, kan uitgebreid worden tot 2 x 3 rijstroken. Langs de westzijde loopt ongeveer parallel aan de stadsautoweg, een fietspad en

een leidingenstraat. Zowel aan de oostzijde als aan de westzijde van de weg is ondermeer ruimte aanwezig voor geluidwerende voorzieningen. Ter plaatse van de aansluiting van de stadsautoweg 5 op de rijksweg 6 is de eerste hooggelegen; bij de aansluiting op de stadsautoweg 1 is de stadsautoweg 5 laaggelegen. Het tussenliggende deel wordt ongeveer op maaiveldniveau gelegd.

Op ca. drie plaatsen worden delen van Almere-Stad ontsloten vanaf de stadsautoweg 5; Almere-Buiten heeft één aansluiting op de weg. Kruisende infrastructuur (voetganger, fiets, water, openbaar vervoer, auto) gaat onder de stadsautowegen door of er over heen. Ongeveer midden tussen de stadsautowegen en de rijksweg 6 kruist een hooggelegen Flevo-lijn de stadsautoweg 5.



GELUID*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.

*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 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 <sup>1)</sup>
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.

Het plan Hoofdwegen omvat de volgende wegen:

Rijksweg A6, Stadsautoweg 1, Stadsautoweg 5 en de parallelweg. Deze wegen zijn gelegen buiten de bebouwde kom en hebben c.q. krijgen overwegend 2 x 2 rijstroken. De breedte van de zones bedraagt derhalve 400 m ter weerszijden van de weg, met uitzondering van de parallelweg. Voor het 2 x 3 strooks gedeelte van de A6 - vanaf Hollandse brug tot aan de aansluiting van Almere-Haven - en voor het 900 m lange zuidelijk traject van de S.A.W.-5 is de breedte van de zone 2 x 600 m.

*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. Uitzonderd



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 bestaande situaties. 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 (7.00-19.00 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 kan Gedeputeerde Staten in "bijzondere situaties" een hogere grenswaarde vaststellen, die in de wet genoemde maxima niet te boven mag gaan (uiterste grenswaarde).

Deze waarde bedraagt in nieuwe situaties in buitenstedelijk gebied 55 dB(A).

#### *Grenswaarden in bestaande situaties*

De artikelen van de Wet geluidhinder betreffende bestaande situaties (art. 88 t/m 101 en 104) zullen volgens het Indicatief Meerjaren Programma Geluid 1982-1986 eerst in 1985 in werking treden.

Het beleid van de Minister van Volksgezondheid en Milieuhygiëne is er echter opgericht nu reeds zoveel mogelijk rekening te houden met de inwerkingtreding van de genoemde wetsartikelen. Hierdoor kan voorkomen worden dat in akoestisch opzicht ongewenste situaties gehandhaafd blijven of zullen ontstaan. Het betreft hier het zogenaamde interimbeleid geluidwering woningbouw tegen wegverkeerslawaai.

Vanaf het tijdstip dat de genoemde artikelen in werking zullen zijn (1985) dient het gemeentebestuur als volgt te handelen. Allereerst dient het gemeentebestuur een akoestisch onderzoek in te stellen naar de geluidsbelasting van woningen binnen een gedeelte van de zone langs de weg.

Het gedeelte van de zone (volgens art. 74) waarvoor een akoestisch onderzoek ingesteld moet worden bedraagt 200 m aan weerszijden van de weg-as van wegen bestaande uit 3 of 4 rijstroken en 400 m voor wegen bestaande uit 5 of meer rijstroken (art. 88).

Uit het akoestisch onderzoek moet blijken of woningen ten gevolge van wegverkeer een hogere geluidsbelasting aan de gevel ondervinden dan 55 dB(A). Deze situaties moeten, vergezeld van een programma van maatregelen, via tussenkomst van Gedeputeerde Staten aan de Minister worden gemeld.

Die maatregelen moeten ervoor zorgen dat de geluidsbelasting aan de gevels van de betreffende woningen niet boven de 55 dB(A) uitkomt. Bij AMvB kan in bijzondere situaties weer worden geregeld dat er programma's komen die gericht zijn op een beperking van de geluidsbelasting tot hogere waarden dan 55 dB(A). In die programma's moeten dan tevens maatregelen voorkomen, waarmee binnenshuis de belasting tot maximaal 45 dB(A) wordt beperkt. De Minister stelt na ontvangst van het programma de ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidsbelasting vast. De maximaal toelaatbare geluidsbelasting zal evenwel nooit meer bedragen dan 65 dB(A) voor in een geldend plan geprojecteerde of voor in aanbouw zijnde woningen en 70 dB(A) voor bestaande woningen.

*Tijdelijke correctie op reken- en meetwaarden*

In zijn besluit van 27 mei 1981 heeft de Minister van Volksgezondheid en Milieuhygiëne op grond van artikel 103 van de wet bepaald dat er een tijdelijke correctie van 5 dB(A) kan worden toegepast op de *buitenbelasting* van geluidgevoelige objecten. Deze correctie hangt samen met de verwachting dat de voertuigen op middellange termijn aanmerkelijk stiller zullen worden.

Het plan Hoofdwegen omvat geen geluidgevoelige bestemmingen. De zones van de wegen in dit plan strekken zich echter uit over de aangrenzende plannen.

In de afzonderlijke plannen voor de verschillende aangrenzende gebieden wordt door middel van een akoestisch onderzoek bepaald of en in welke vorm geluidwerende maatregelen noodzakelijk zijn. Bij dit akoestisch onderzoek worden de specifiek voor dit aangrenzende gebied geldende uitgangspunten in beschouwing genomen zoals intensiteit, samenstelling en snelheid van het wegverkeer op het betreffende wegvak, de hoogteligging van de weg, eventueel reeds aanwezige wallen of schermen, de afstand tot en de bouwhoogte van de geluidgevoelige bestemming.



*Aanpassingen naar aanleiding van het ambtelijk overleg*

Het plan ex artikel 11 "Hoofdwegen" is op 21 oktober 1982 voor ambtelijk commentaar verstuurd.

De onderstaande instanties hebben medegedeeld geen op- of aanmerkingen te hebben ten aanzien van het plan.

- Burgemeester en wethouders van de gemeente Lelystad;
- Ministerie van Landbouw en Visserij, Staatsbosbeheer te Lelystad;
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijksverkeersinspectie, district Overijssel;
- Nederlandse Spoorwegen te Utrecht;
- Verenigde Autobus Diensten te Apeldoorn;
- Ministerie van Economische Zaken, voor deze de Directeur Mijnwezen en Kolen.

Van de volgende instanties is commentaar ontvangen. Dit commentaar is verkort weergegeven en aansluitend voorzien van de wijze van verwerking.

- a. Het openbaar lichaam "Zuidelijke IJsselmeerpolders" te Almere;
- b. De Hoofdingenieur-Directeur van de Rijkswaterstaat in de Directie Zuiderzeewerken;
- c. De N.V. Nederlandse Gasunie;
- d. Staatstoezicht op de Volksgezondheid, Inspectie Overijssel.

*a. Het openbaar lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders te Almere.*

1. *Daar waar de hoogspanningsleiding de weg kruist, dient de medebestemming "hoogspanningsleiding" te worden opgenomen.*

Voor zover de hoogspanningsleiding in het onderhavige plangebied voorkomt, is deze op de plankaart aangegeven. Tevens zijn de consequenties voor de onderliggende bestemmingen in de artikelen 3 en 4 verwerkt.

2. *De paragraaf "Milieu" kan worden uitgebreid conform de daarvoor geldende standaardopzet; t.a.v. het wegverkeerslawaaï is een verwijzing naar het overall-geluidsplan gewenst.*

Voor zover hier bedoeld wordt op de paragraaf energie, is deze opmerking niet van toepassing op dit plan gezien de bestemming verkeer.

De verwijzing naar het geluidsplan is opgenomen.

3. *De ondergrond van de plankaart dient te worden verduidelijkt door o.a. opname van de bebouwing van Almere-Stad en Almere-Haven.*

Figuur 2 van de toelichting geeft goede informatie over de omgeving van het plangebied. Op de plankaart zijn de namen van de aanliggende plangebieden weergegeven.

4. *Voor zover nodig moeten de planvoorschriften nog worden aangepast aan de zgn. standaardvoorschriften voor artikel 11-plannen.*

Deze opmerking geeft geen aanleiding tot wijziging van het plan.

b. *De Hoofdingenieur-Directeur van de Rijkswaterstaat in de Directie Zuiderzeewerken*

1. *Op grond van prognoses van de Dienst Verkeerskunde dient het traject Almere-Haven - S.A.W. 2 tot 2 x 3 stroken te worden uitgebreid.*

Uitbreiding van dit traject tot een 2 x 3 strooksweg wordt binnen de geldigheidsduur van het plan onwaarschijnlijk geacht. Verkeersprognoses voor het gebied Almere (B.G.C.) 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.

2. *Het is gewenst om in de toelichting op te nemen, dat waarschijnlijk te zijner tijd buiten de planperiode langs sommige gedeeltes van de A6 rangeerbanen dienen te worden aangelegd, waardoor mogelijk binnen de plangrens geen ruimte overblijft voor geluidwerende voorzieningen en beplantingen.*

Realisering van deze rangeerbanen is ook op de lange termijn allesbehalve zeker; de vormgeving van deze eventueel te realiseren rangeerbanen staat niet vast. De bestemming verkeer in het plan Hoofdwegen is niet strijdig met een latere aanleg van rangeerbanen.

3. *De voorkeur wordt gegeven om bij de zuidwestelijke oprit naar de Hollandse brug de taluds van de wegbanen bij het plan Hoofdwegen op te nemen en uit het plan Gooimeer V te laten vervallen.*

De plantekening wordt hierop aangepast.

4. *De noordelijke bermsloot bij de Hoge Vaart zal volgens het slotenplan rechtdoor worden getrokken. Het verdient daarom aanbeveling om zowel in dit plan als in het plan Stad-Oost de plangrens ook rechtdoor te trekken.*

Rechtdoor trekken van de sloot is niet goed mogelijk in verband met de direct noordelijk van deze sloot gelegen leidingstraat.

5. *De bestemming "water" ter plaatse van de Lage Vaart varieert op de kaart; de breedte van deze bestemming, waarin ook een onderhoudstrook is opgenomen, dient voor de gehele lengte 40 m te bedragen.*

Het is inderdaad de bedoeling dat deze strook over de gehele lengte ten opzichte van de theoretische as 40 m breed is. De plantekening is wat dit betreft aangepast.

6. *In artikel 4 dient te worden vermeld, dat burgemeester en wethouders advies vragen van de betreffende beheerder, alvorens de vrijstelling te verlenen.*

Hieraan is tegemoet gekomen.

7. *In artikel 7 lid 3 en artikel 8 lid 4 wordt de bestemming verkeer slechts toelaatbaar gesteld indien en voor zover de belangen van de leidingenstraat zulks gedogen. Bij kruisingen met de A6 dient de bestemming "leidingenstraat" ondergeschikt te worden gemaakt aan de bestemming verkeer.*

Dezerzijds wordt gemeend dat niet gesproken kan worden van een prioriteitstelling van het ene belang boven het andere. Voor zover de bestemmingen samenvallen dient het gebruik van de desbetreffende gronden zodanig plaats te vinden, dat beide bestemmingen tot hun recht komen.

De praktijk wijst uit dat dit ook mogelijk is.

De voorschriften zijn zodanig aangepast dat, voor zover de leidingenstraat samenvalt met de bestemming Verkeer, voorzieningen ten behoeve van de leidingenstraat slechts toelaatbaar zijn als de verkeersbelangen dat gedogen, en de wegbeheerder hieromtrent advies is gevraagd.

8. *Verondersteld wordt dat de bestemming "leidingenstraat" bij de Lage Vaart wordt doorgetrokken tot de plangrens. Bij de bestemming "water" dient dan te worden vermeld, dat voorzieningen, die verband houden met een andere bestemming slechts toelaatbaar zijn indien en voor zover de waterhuishouding en de scheepvaart dit gedogen.*

In artikel 10 (Water) wordt alsnog de bepaling opgenomen dat voorzieningen ten behoeve van de leidingenstraat slechts toelaatbaar zijn als de waterstaatkundige belangen dat gedogen en de desbetreffende instantie hieromtrent advies is gevraagd.

9. *Ten noorden van de S.A.W. 1 ter plaatse van de Lage Vaart is een dubbelbestemming "groendoeleinden" en "waterstaatsdoeleinden" met tevens een aanduiding - wijzigingsbevoegdheid - aangegeven. De medebestemming "groendoeleinden" dient hier te vervallen. In artikel 5 zijn geen bepalingen opgenomen voor wijzigingsbevoegdheid voor gronden met de bestemming "waterstaatsdoeleinden"; aanvulling is hiervoor nodig.*

De medebestemming "groendoeleinden" vervalt. Artikel 5 is in overeenstemming gebracht met de gewijzigde situaties.

10. *Het lijkt gewenst om in artikel 8 lid 2 ook de bermsloten te vermelden.*

In dit artikel zijn ook waterlopen opgenomen.

11. *In artikel 10 dient te worden bepaald, dat de in lid 2 onder b en c vermelde voorzieningen slechts toelaatbaar zijn indien en voor zover de waterhuishouding en de scheepvaart dit gedogen.*

Het betreft hier voorzieningen van zodanige aard dat geen conflict met de waterstaatsfunctie valt te vrezen. Het spreekt overigens voor zich dat deze voorzieningen de functie van de bestemming op grond waarvan zij zijn toegelaten niet mogen frustreren.

*c. De N.V. Nederlandse Gasunie*

- *Een aantal gastransportleidingen zijn niet geheel gelegen in de bestemming "leidingen".*

Voor zover het leidingen betreft die binnen het plangebied liggen is de plankaart hierop aangepast.

*d. Staatstoezicht op de Volksgezondheid, Inspectie Overijssel*

- *Het lijkt een goede zaak om in de toelichting de prognosecijfers voor de verkeerskenmerken van de hoofdwegen op te nemen.*

Deze materie komt uitvoerig aan de orde in het thans in voorbereiding zijnde geluidsplan.