

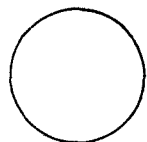
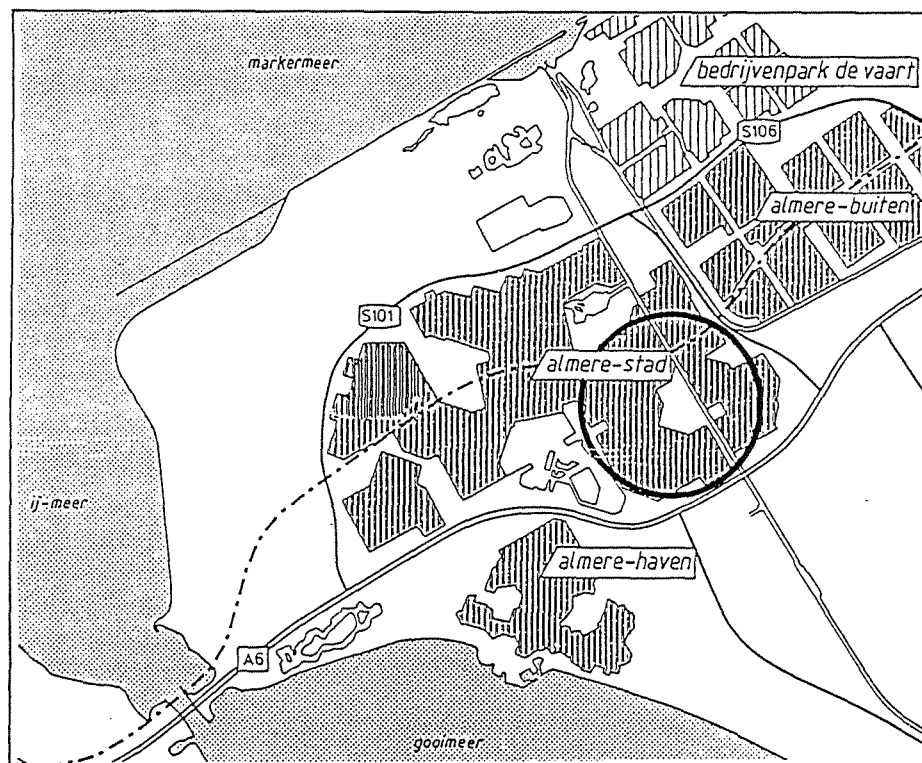
ONTWIKKELINGSPLAN 2F

ALMERE - STAD - OOST

Ontwikkelingsplan 2.F.

Inhoud:

- 1. Inleiding.
- 2. Situering.
 - 2.1. Almere-Stad
 - 2.2. Stad-Oost
 - 2.3. 2.F, begrenzing en oppervlak
- 3. Programma.
 - 3.1. Algemeen
 - 3.2. Wonen, contingentering, produktdifferentiatie
 - 3.3. Voorzieningen in de buurt en in de middenzone
 - 3.4. Groenvoorzieningen
- 4. Stedebouwkundig plan.
 - 4.1. Algemeen
 - 4.2. Structuurbepalende openbare ruimten
 - 4.3. Verkavelingsvormen
 - 4.4. Verkeer - langzaam verkeer
 - openbaar vervoer
 - autoverkeer
 - parkeren
 - Wet Geluidhinder
 - 4.5. Hoofdinfrastructuur
 - 4.6. Openbare ruimten - profielen
 - plantsoenen
- 5. Uitvoering.
 - 5.1. Planning
 - 5.2. Juridische aspecten
 - 5.3. Emancipatie
 - 5.4. Economische uitvoerbaarheid



almere-stad-oost

OVERZICHTSKAART ALMERE

1. Inleiding.

In de reeks plannen van grof naar fijn is eind 1988 voor geheel Almere-Stad-Oost een structuurvisie vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders ten behoeve van 18.000 woningen, 45.000 inwoners en 160 ha bedrijventerrein. De hoofdstructuur bestaat uit drie N-Z-bebouwingszones met een groene middenzone waarin de kernhoofdweg KHW-3 is opgenomen. Deze laatste zal eind 1992 in gebruik worden genomen om samen met wijkweg 3 (WW3) het centrum van een derde ontsluiting te voorzien, naast de bestaande Spoordreef en Landdrostdreef. Tevens is het eerst uit te werken gebied aan de noordzijde bepaald voor circa 4.500 woningen.

In de structuurschets, (door het college van burgemeester en wethouders vastgesteld te december 1989), is het noordelijk deel 2.F/H van bovengenoemde structuurvisie verder uitgewerkt. Een onderverdeling is gemaakt in 3 woongebieden: 2.F met circa 1.950 woningen, 2.R met circa 1.600 woningen en 2.H met circa 950 woningen. De middenzone is voorzien van een aantal voorzieningen evenals de woongebieden met buurtgebonden voorzieningen. De hoofdinfrastructuur is verder uitgewerkt evenals de ontwikkelingsvolgorde.

Het gebied 2.F, is aangewezen om als eerste samen met het aangrenzende deel van de middenzone in een ontwikkelingsplan uitgewerkt te worden en daarover begin 1990 te besluiten door het college van burgemeester en wethouders, gehoord de adviescommissie. De uitwerking zal daarna de hoofdinfrastructuur betreffen en de verkavelingsplannen om vervolgens bouwplannen door opdrachtgevers en architecten te kunnen laten uitwerken. Het ontwikkelingsplan geeft een samenhangend beeld met de nodige informatie voor deze uitwerking. Het plan geeft het toetsingskader voor het grondgebruik en een verantwoorde grondexploitatie.

Een woningbouwprogramma is opgenomen, waarin rekening is gehouden met de beschikbare subsidies en met de vraag per categorie op de woningmarkt.

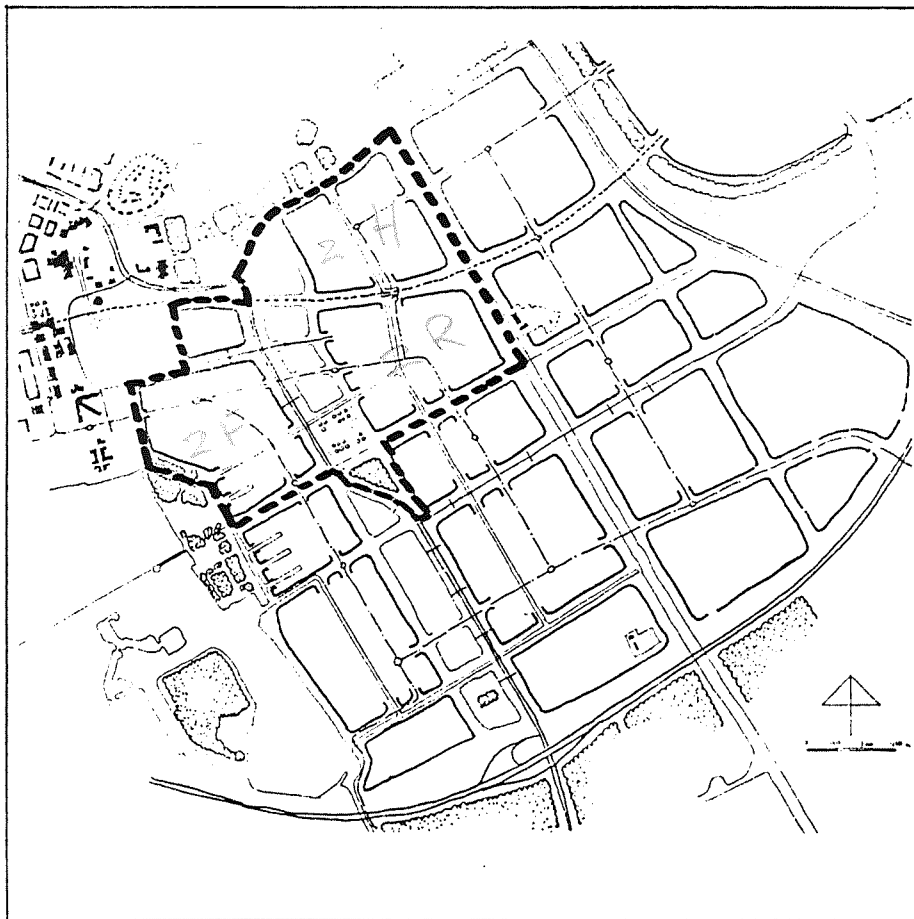
Het plan is geschikt om als toelichting op het globale bestemmingsplan te dienen.

Het centrale gebied ten behoeve van de tentoonstelling BouwRAI 1992 en het zuidelijke gebied voor individuele woningen, zijn uitgewerkt tot verkavelingsplan om uitvoering in 1991 mogelijk te maken.

Het overige gebied zal in 1992 en 1993 in aanbouw worden genomen.

In hoofdstuk 2, "situering", volgt een korte beschrijving van Almere-Stad en Stad-Oost, waarin 2.F-West te plaatsen is.

In hoofdstuk 3 wordt het programma beschreven, de contentingentering, en produktdifferentiatie woningbouw en de voorzieningen, alsmede het grondgebruik.



structuurschets almere-stad-oost 1^e fase

STRUCTUURVISIE ALMERE-STAD-OOST

In hoofdstuk 4 wordt het plan beschreven, waarin de BouwRAI en de middenzone bijzondere aandacht krijgen.

In hoofdstuk 5 komen de realisering, juridische aspecten en de economische uitvoerbaarheid aan de orde.

2. Situering.

2.1. Almere-Stad.

Almere-Stad is met zijn 37.500 inwoners nu (28 februari 1990) op ruim één derde van zijn uiteindelijke omvang van 100 à 110.000 inwoners.

Almere-Haven is nagenoeg voltooid met 22.500 inwoners. Almere-Buiten telt 11.500 inwoners van de geplande 50.000. Vanaf de eerste bewoning in 1976 is het inwonertal van geheel Almere nu gegroeid tot 72.000.

Almere-Stad kent een radiale bebouwingsstructuur en als contramal een wigvormige groenstructuur van het buitengebied tot aan het centrum. Aan de zuidzijde ligt de stad rondom een ruime zandwinplas, het Weerwater. Het centrum ligt middenin tussen het Centraal Station en het Weerwater. Het centrum is voor ruim de helft gerealiseerd inclusief 1.500 woningen. Van de radiale woonbuurten zijn Stedenwijk (4.000 woningen), Waterwijk (3.000 woningen) en Kruidenwijk (3.000 woningen) geheel gerealiseerd en Muziekwijk (7.000 woningen) voor een kwart.

2.2. Stad-Oost.

Stad-Oost sluit in bouwvolgorde enigszins overlappend aan bij Muziekwijk. Met zijn 18.000 woningen bijna de helft van geheel Almere-Stad (50.000 woningen) en vergelijkbaar in omvang met geheel Almere-Buiten. Met Stad-Oost komt in 1995 een 4e station in gebruik, naast station CS, -Muziekwijk en -Almere-Buiten.

Stad-Oost kent volgens de structuurvisie een geleding in 3 N-2-bebouwingszones. Omwille van een goed functionerend openbaar vervoer zijn deze zones 800 m breed met een centrale buslijn.

Tussen de twee westelijke zones ligt een 300 m brede middenzone met een laag bebouwingspercentage en een open karakter. Hierdoor is de KHW-3 getraceerd van de A6 naar de Randstaddreef met een belangrijke aansluiting ten zuiden van de spoorlijn op het zuidoostelijk deel van het centrum; WW-3.

De uitwerking van KHW-3 en WW-3 is op basis van de structuurvisie ter hand genomen om eind 1992 een 3e ontsluiting van het centrum en van het gehele gebied ter beschikking te hebben. Ook enkele groenstroken zouden snel ingeplant kunnen worden om enige structuur in het gebied te hebben voor de eerste bewoning: een parkje in de middenzone is nu besteksgereed. Dwars door het Weerwater en Stad-Oost voert de bovengrondse hoogspan-

ningsleiding Diemen- Lelystad. Een 72 m brede, grasachtige strook eronder blijft vrij van bebouwing.

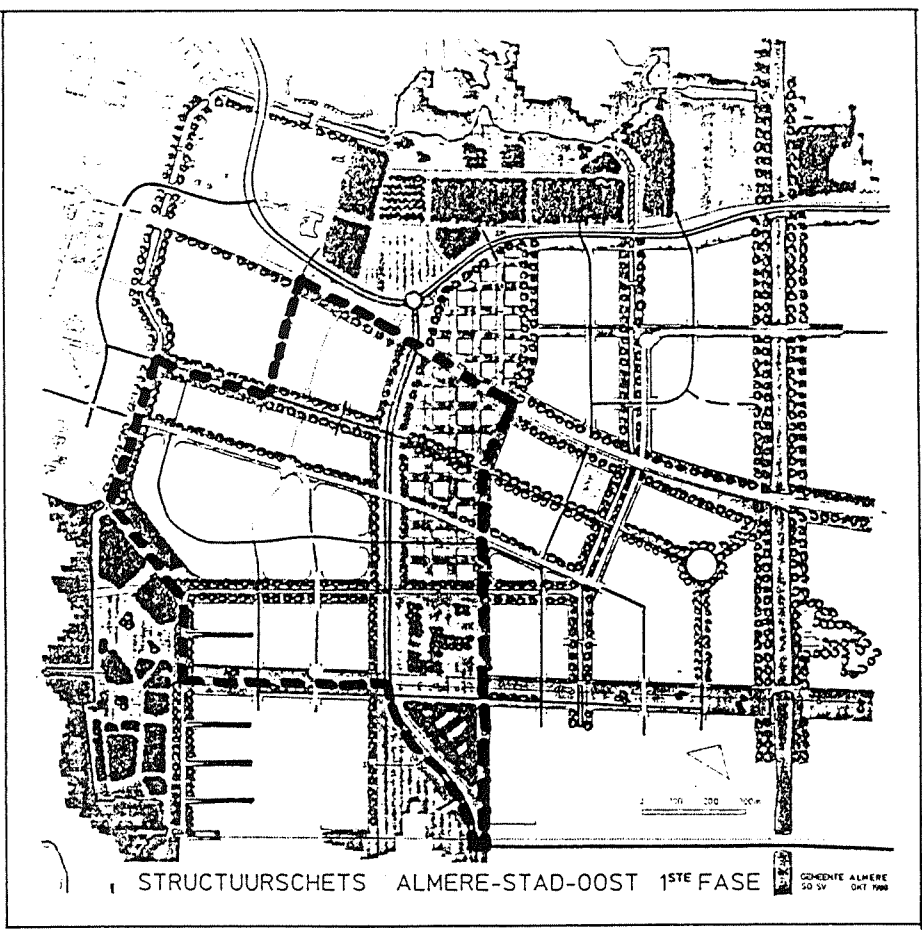
Voor meer informatie over Stad-Oost wordt hier verwezen naar de structuurvisie Almere-Stad-Oost en de structuurschets 1e fase (2.F/H) (december 1989).

2.3. 2.F. begrenzing en oppervlak

2.F is het noordwestelijk deel van Stad-Oost. Aan de randen van het gebied, meedraaiend met de klok treffen wij achtereenvolgens aan:

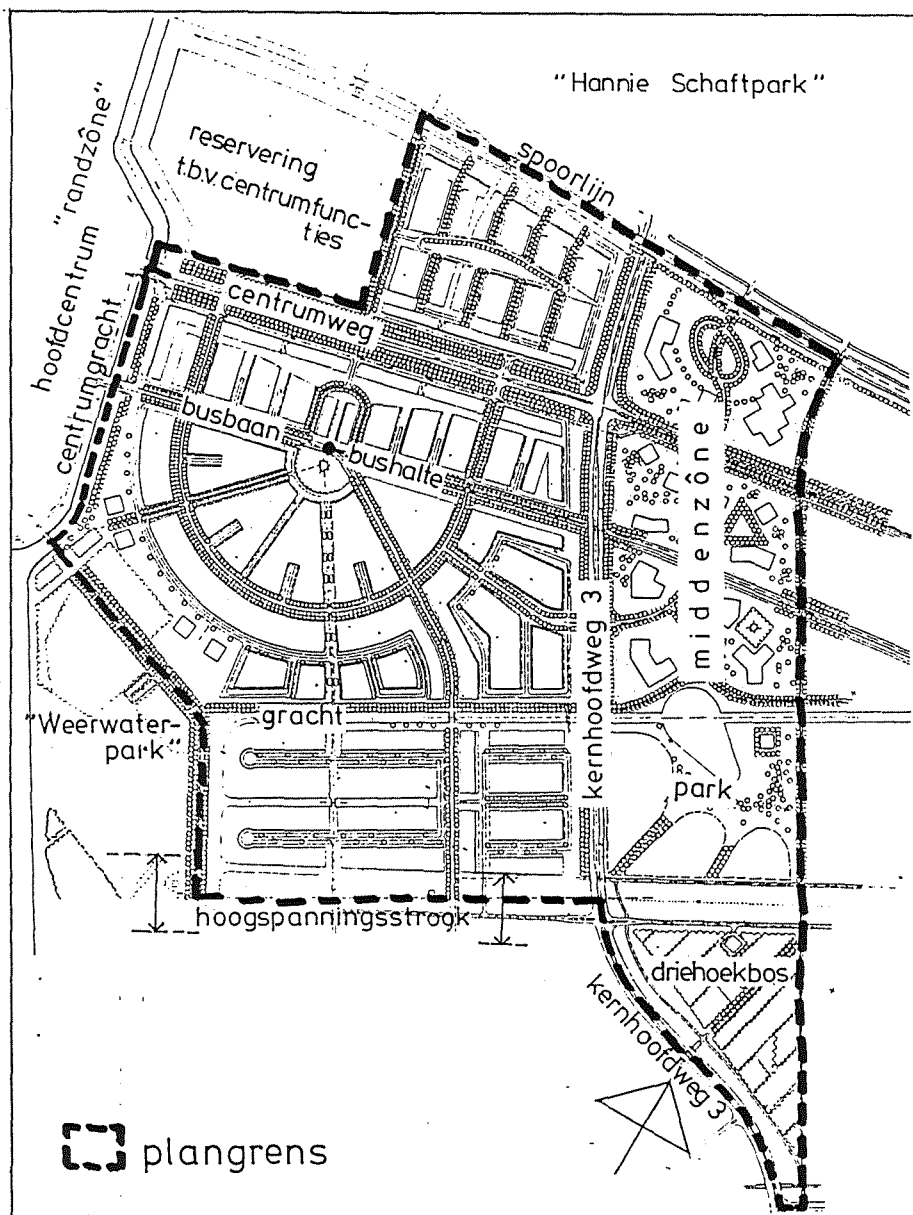
- het Veerwaterpark aan de westzijde, aan de oostelijke oever van het Veerwater. In grote lijnen is het park aangelegd en dient verder afgewerkt te worden. De grens met 2.F is het fietspad Fongerspad, en een strook bos;
- het centrum grenst iets noordelijker aan 2.F met de oostelijke centrumgracht en met een nader in te vullen randzone tussen de centrumgracht en de Landrostdreef. Hier wordt gedacht aan kantoren, instituten en wellicht een bijzondere woonvorm, maar geen winkels, die een stap verder het centrum in liggen aan de Stationsstraat en verder. In het oostelijk deel van het centrum liggen ook het Stadhuis, het CKV en het Ziekenhuis;
- een reservering voor centrumfuncties van 10 ha ligt aan de noordzijde, begrensd door WV-3 en een buurtweg;
- de spoorlijn is verder de noordelijke grens, voorzien van de in een vroeg stadium geplande onderdoorgangen voor auto-, bus-, fietsverkeer en voetgangers;
- de groene middenzone aan de oostzijde behoort tot het ontwikkelingsplan. Hij wordt aan twee zijden geflankeerd door fietspaden noord-zuid. KHW-3 is ten zuiden van de hoogspanningsleiding aan de oostzijde en ten noorden daarvan aan de westzijde van de middenzone getraceerd en ligt samen met het fietspad tussen Cinemawijk en de middenzone. Er is voorzien in ongelijkvloerse kruisingen voor bus, fiets en voetganger via tunneltjes;
- de hoogspanningsleiding midden over de grasachtige strook van 72 m breed vormt de zuidelijke grens, behalve in de middenzone waar hij deel uit maakt van het plangebied, dat doorloopt tot de diagonaal kruisende KHW-3. Ten zuiden van de hoogspanningsleiding komt een woongebied met een eigen buurtcentrum, op slechts 500 m afstand.

De gemiddelde afstand tot het Centraal Station, ongeveer even groot als die tot station Stad-Oost is 1 kilometer, vergelijkbaar met de afstand van Stedenvijk-Midden tot het Centraal Station. De afstand tot de winkels in het centrum varieert van 400 tot 1.400 m; tot de winkels bij station Stad-Oost van 600 tot 1.300 m, tot het buurtcentrum zuidelijker 500-1.500 m. De oriëntatie op een van deze centra is dus erg afhankelijk van de woonplek in 2F zelf.



 ontwikkelingsplan 2F

STRUCTUURSCHESTS ALMERE-STAD-OOST



PLANBEGRENZING + BENAMINGEN

Centraal in 2.F ligt een bushalte, een basisschool en een gezondheidscentrum.

In paragraaf 3.3, voorzieningen, wordt verder aandacht gegeven aan mogelijke voorzieningen ter ondersteuning van een eigen identiteit van deze woonbuurt.

Binnen de genoemde grenzen is het oppervlak 66,6 ha (2.F 1 t/m 6) en 30 ha middenzone (2.F.8, 9). Tot slot van hoofdstuk 5, uitvoering, wordt een nadere verdeling van dit oppervlak bij benadering gegeven als ruimtebalans.

3. Programma.

3.1. Algemeen.

Het programma bestaat voornamelijk uit woningen. De bewoners maken, zoals boven reeds beschreven, gebruik van de omliggende winkelcentra. Centraal is bij de bushalte een 16-klassige openbare kleuter-basisschool gepland en een gezondheidscentrum. De middenzone heeft een typische geschiktheid voor een aantal voorzieningen waaraan dit parkgebied mede zijn karakter ontleent. Ook bijzondere woonvormen horen hier toe.

In het algemeen worden de specifieke mogelijkheden van een plek zo goed mogelijk benut ten behoeve van een vestiging; ontsluiting, centraliteit, kwaliteit van omgeving etc. Omgekeerd vormt een bepaalde functie het karakter van een plek. Hier en daar vraagt de ruimtelijke vormgeving van een plek om een bepaald soort vestiging, bij voorbeeld middelhoogbouw langs WW-3.

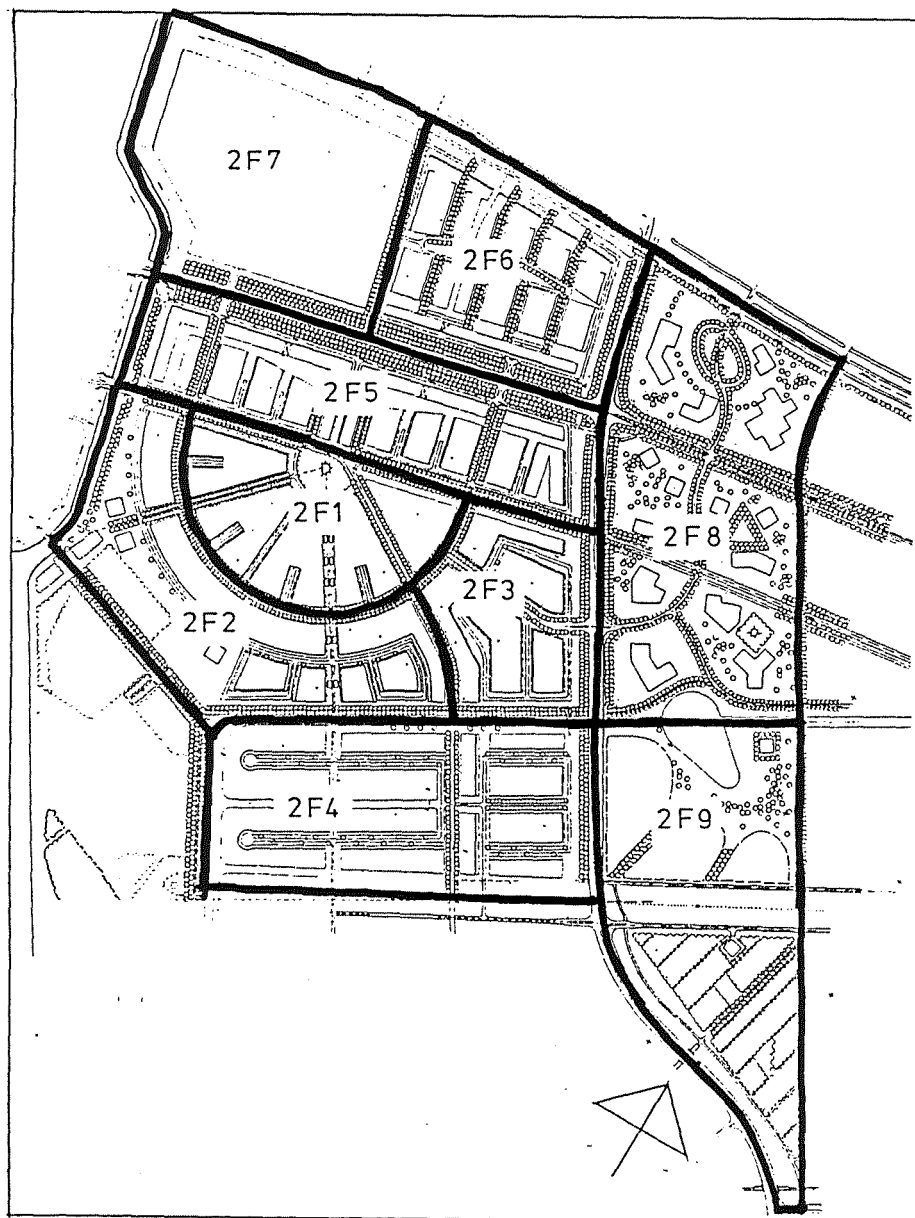
Programma en plan zijn zo niet los van elkaar te zien en dienen elkaar te versterken; vorm en functie. Het programma is afgestemd op de beschikbare subsidies (contingenten) en op een bruikbare marktsegmentatie. Het is tevens in overeenstemming met de voor de structuurschets opgestelde exploitatie- begroting.

3.2. Wonen.

In de structuurschets is het aantal woningen voor 2.F geraamd op 1.950, als onderdeel van een totaal van 4.500 voor 2.F/H; een exploitabel geheel.

In de structuurschets wordt de tendens naar meer koop en minder gesubsidieerde woningbouw gesignaleerd. Nog steeds 16Z zal in de zwaarst gesubsidieerde huursector (phnp) te vinden zijn. Daarnaast zal 23Z in de meest gesubsidieerde koopsector (pk) vallen. De verhouding huur-koop kan 1 : 2 worden.

Stapeling is volgens de structuurschets gesitueerd langs de WW-3 en aan het Weerwaterpark en zou niet meer dan 16Z kunnen bedragen over geheel 2.F/H omdat de financieringscategorieën waarmee afzetbare stapeling te realiseren is, beperkt voor handen zijn. Dit programma moet dan ook in samenhang gezien worden met dat voor 2.R.



GEBIEDSINDELING

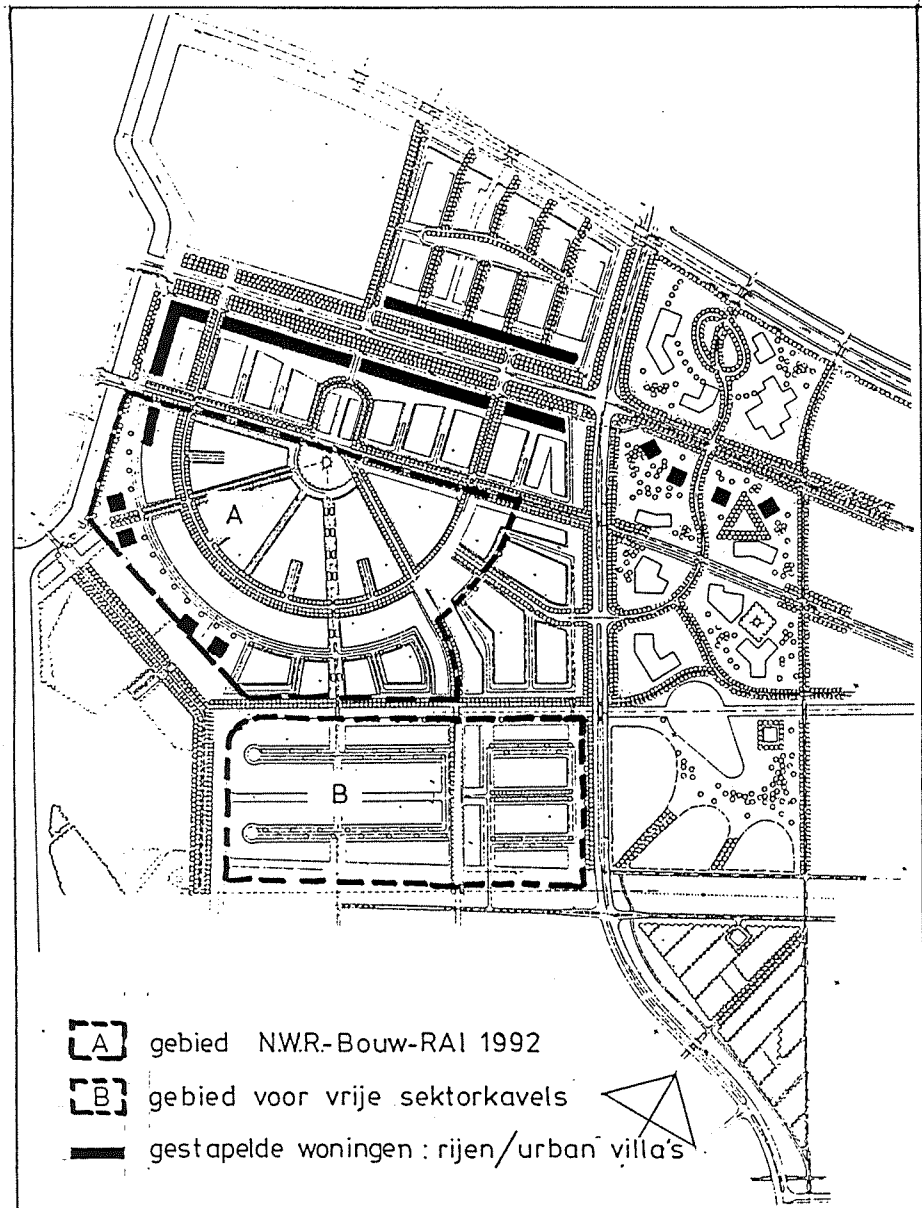
Het onderstaande programma is gebaseerd op de meerjarenafspraken met het Rijk ten aanzien van de contingentering van financieringscategoriën. Een blijvende onzekere factor daarbij is het aantal woningen uit contingenten die naar Almere worden gesluisd omdat ze elders (Het Gooi, Amsterdam, provincie Flevoland) niet worden benut: zogenaamde regiocontingenten. Het woningbouwprogramma zal daarom de nodige flexibiliteit moeten hebben deze contingenten op te kunnen nemen, dat wil zeggen dat de plannen al aan de subsidievoorwaarden voldoen.

In de eerste productie jaren 1991, 1992 speelt tevens een rol dat contingenten elders in Almere belegd zijn, en de overall-mix niet onversneden aanwezig is. Een tweede benadering van het programma woningbouw wordt ingegeven door de afzetbaarheid van woningen. Hiertoe wordt een op de huidige markt toegesneden produktdifferentiatie gehanteerd (zie tabel 3 produktsegmenten).

Tabel 3.
Overzicht productsegmenten (ingaaende 1 januari 1990).

segment	kavel-grootte m2	ontwik-keling	serie-grootte	bouw-vorm	koop-som	catego-rie*
I	>400	indivi-dueel	1	vrijst. half-vrijst.	vrij	vs,k
II	300-500	project-gewijs	2-20	vrijst. half-vrijst.	-250.000	vs,k
III	225-400	project-gewijs	2-30	vrijst. half-vrijst. gescha-keld	200.000-250.000	vs,k,h
IV	150-225	project-gewijs	-40	half-vrijst. gescha-keld korte blokken	170.000-200.000	vs,k,h
V	140-170	project-gewijs	-75	korte blokken gescha-keld	145.000-170.000	php, vs vs+k,h
VI	140-160	project-gewijs	-100	korte blokken	145.000	pk, vs vs+k,h

*vs = vrije sector php = premie-huur-profit
 k = koop pk = premie-koop
 h = huur + = met eenmalige bijdrage



STAPELING / NWR-BOUW-RAI / VRIJE-SEKTOR

De produktsegmenten in klassen van I tot en met VI zijn onder andere gedefinieerd naar het grondgebruik, in uit te geven terrein, en openbaar c.q. verhard openbaar gebied. Deze differentiatie is een instrument in de berekening van de grond- exploitatie en bij de toetsing van verkavelings- en bouwplannen. Binnen één segment zijn diverse financieringscategorieën mogelijk en is er zodoende flexibiliteit bij het beleggen van contingenten.

Voor 2.F geldt het volgende programma (tabel 1); naar produktsegment en naar subgebied, en naar stapeling.

Tabel 1.
Woningbouwprogramma naar gebied, segment, stapeling.

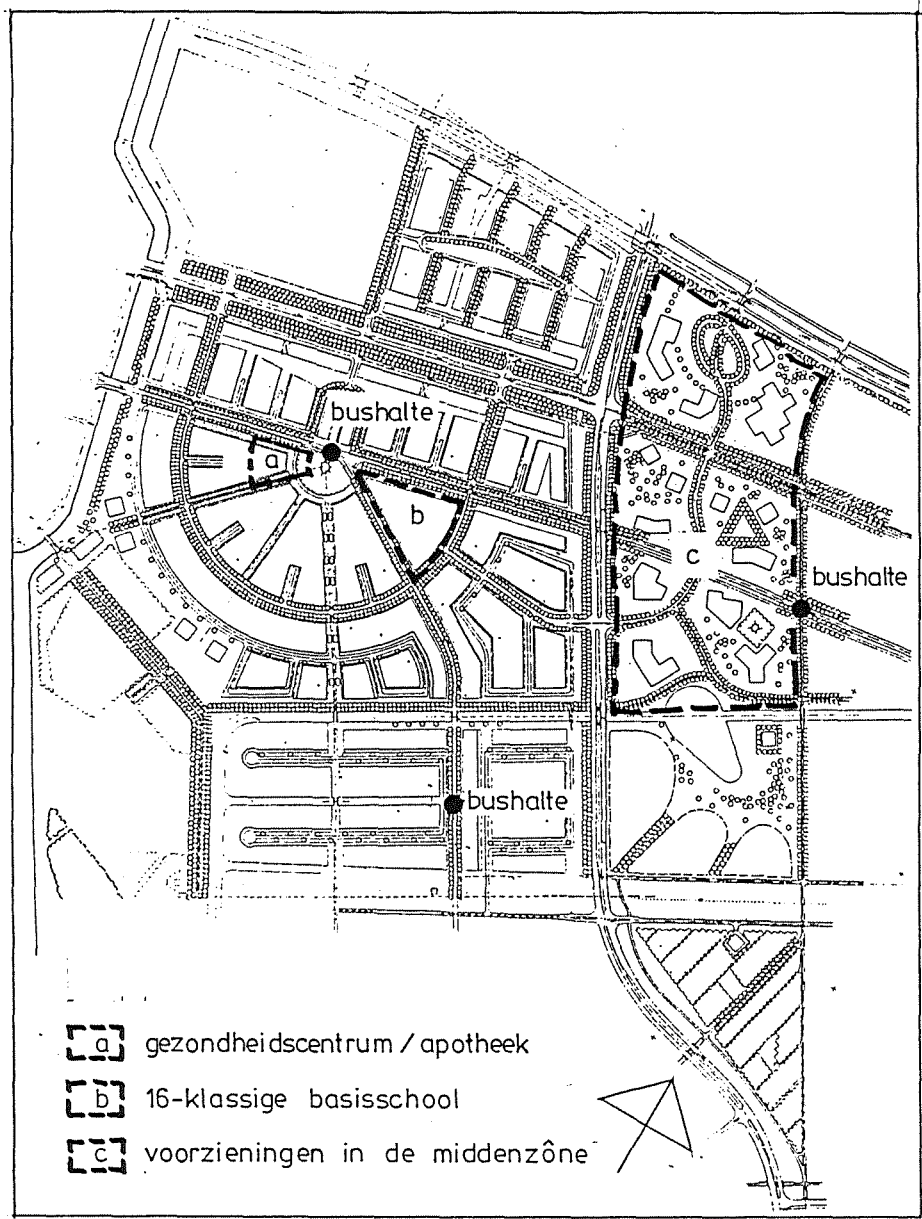
segment	sta- pe- ling*	gebied						to- taal	I
		1	2	3	4	5	6		
I	e	-	-	-	110	-	-	110	6
II	e	-	-	-	-	-	-	-	-
III	e	-	4	-	-	-	-	4	-
IV	e	124	142	40	100	-	-	406	21
V, VI	e	63	91	150	-	240	290	834	43
IV, V, VI	m	8	91	-	-	340	120	596	30
totaal		195	365	190	210	580	410	1.950	100

+ e = een gezinswoning.
m = meergezinswoning (gestapeld).

Het programma toont een fors stapelingspercentage (75%) in de categorie phnp vanwege de vens WW-3 allure te geven door middel van hoge bebouwing. Op het totaal programma phnp-woningen dat in 1993 ook in 2.F-Oost plaats vindt is het aantal meergezinswoningen echter 55% en daarmee conform het algemeen gebruikelijke woningbouwprogramma.

Tabel 2.
Indicatie woninggrootte naar gebied en stapeling.

kame- rs	sta- pe- ling	gebied 2.F						to- taal	I	I
		1	2	3	4	5	6			
klein 2 kw	m	8	40			80		128	7	
	m	-	54			160	80	294	15	31
middel 4 kw	e	15	-			80	80	175	9	
	m	-	34			100	40	174	9	
groot 5 kw	e	108	127	120	50	100	160	665	34	43
	e	64	110	70	160	60	50	514	26	26
totaal		195	365	190	210	580	410	1.950	100	100



VOORZIENINGEN

Het deel kleine woningen is 32%. Het merendeel daarvan is gestapeld (23%) en 9% is als eengezinwoning (3 kw) gepland. Een deel van deze 3-kamerwoningen zal geschikt zijn voor bewoning door ouderen hoewel de afstand tot de winkelvoorzieningen niet ideaal is. De lokatie is daarentegen zeer geschikt voor jongeren, dicht bij het centrum op loopafstand van het Centraal Station. Opgenomen is daarom 7% (1/4 van de mgw) als goedkope 2-kamerflats, zonder lift bereikbaar, gespreid over de totale middelhoogbouw met streefhuren van ± 350.--/mnd. Hiermee is een deel van de goedkope huurwoningen als bedoeld in de 'Nota Volkshuisvesting '90' te realiseren. Als doelstelling is namelijk gesteld om 10% van de NKS- en PK-woningen met lage huren te realiseren, dat wil zeggen ± 4% van de totale produktie. Aannemende dat ongeveer de helft van de NKS-woningen gestapeld zullen zijn (12% van totaal) wordt dus 1/3 deel van de NKS-mgw als goedkope woningen uitgevoerd. Langs de verbindingsweg van het centrum naar het station Stad-Oost is woonbebouwing in de vorm van urban villa's mogelijk en wenselijk vanwege de sociale veiligheid. Deze woningen worden buiten het genoemde programma gerealiseerd.

3.3. Voorzieningen in de buurt en in de middenzone

Een 16-klassige basisschool met gymnastieklokaal en ruimte voor 8 noodlokalen is centraal in het gebied gepland bij de bushalte. Het benodigde grondoppervlak is bruto circa 9.000 m². Essentieel is de veilige bereikbaarheid per fiets en te voet vanuit geheel 2.F. Ook per auto moet de school bereikbaar zijn ten behoeve van de leerkrachten en ten behoeve van het steeds veelvuldiger halen en brengen per auto. Voldoende (kort) parkeerplaatsen en een keermogelijkheid moet opstoppingen vermijden. De speelvoorzieningen bij de school hebben buiten de schooltijd tevens een buurtfunctie. Een gezondheidscentrum (circa 1.400 m² v.o.) is eveneens centraal bij de bushalte gepland met een kaveloppervlak van circa 800 m².

Kleine bedrijfsruimten van ± 60 m² per stuk worden in Almere gerealiseerd in een aantal van 1 per 100 woningen, dat wil zeggen ± 18 totaal in 2.F. Vereist is een vlotte bereikbaarheid per auto en een goede zichtbaarheid voor automobilist en voetganger/fietser. Een centrale ligging is voor een aantal dienstverlenende bedrijfjes aantrekkelijk (± 30%).

De bedrijven zijn voor een deel starters die door-
groeien naar grotere ruimten op specifieke lokaties;
maar grotendeels zijn het bedrijfjes die kiezen voor de
woonomgeving in plaats van het (dure) centrum of de uti-
litaire bedrijventerreinen. Een situeringssuggestie is
hiernaast weergegeven. Hetzij zelfstandig, hetzij als
bedrijfsruimte is het na te streven om een horecavesti-
ging centraal bij de bushalte te realiseren om 2.F een
bescheiden eigen buurtcentrum-functie te geven.

In de middenzone is een aantal grote voorzieningen ge-
pland. Het gaat om voorzieningen met een groter draag-
vlak dan voor een buurt, met relatief veel omringend
groen, die compact en solitair te bouwen zijn. Als
indicatie worden de volgende mogelijke voorzieningen
genoemd:

- openbare scholengemeenschap op 1 à 1,5 ha eigen ter-
rein;
- christelijke scholengemeenschap op ± 1 ha eigen ter-
rein;
- overdekt zwembad;
- sporthal;
- tenniscomplex;
- kinderdagverblijf;
- kerkelijk centrum annex amateuristische
kunstbeoefening (1.650 m² VO) 1993;
- buurtvoorziening 650 m²
- multifunctionele eenheid psychiatrie aan de zuidzijde
bij de gracht.
- bijzondere woonvormen (urban villa's) langs
O.W-verbindingen;
- solitaire kantoorvestigingen (kantoorvilla's) van
bescheiden omvang (+ 1.000 m²);
- een horecaverstiging (paviljoen of uitspanning).

De situering van de bushalte in de middenzone is van
nut voor een goede tot redelijke bereikbaarheid per bus
van genoemde voorzieningen.

3.4. Groenvoorzieningen.

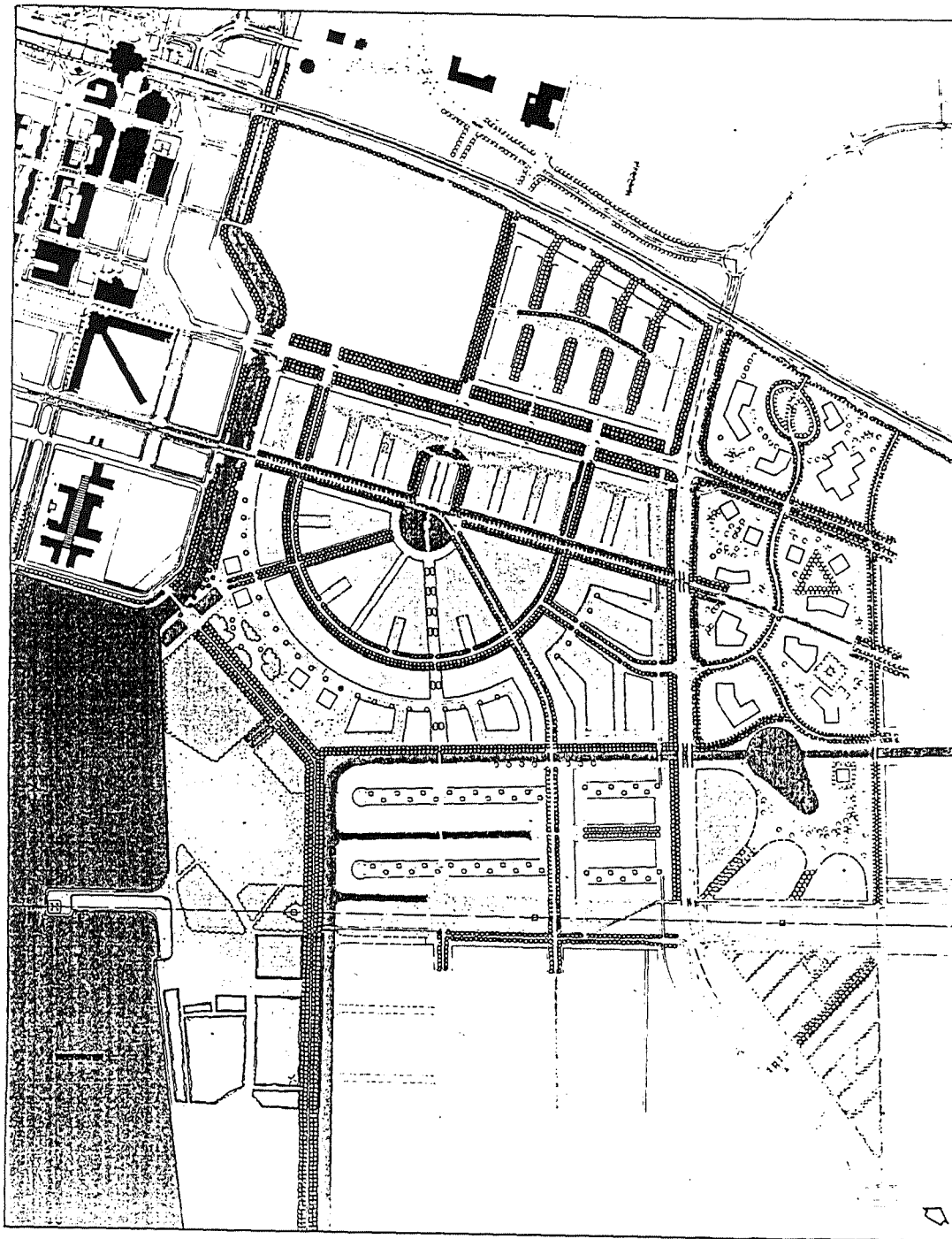
Volkstuinen.

Op een geschat inwonertal van 4.680 in 2.F-West is onge-
veer 1,6 ha aan volkstuinen nodig. (3,5 m² per inwoner,
conform de nota volkstuinen). De volks- tuinen in het
Hannie Schaftpark liggen op ± 1.500 m afstand. Deze
hebben meer een functie voor 2.R en 2.H dan voor 2.F.
In de omgeving van 2.F is nog niet voorzien in deze be-
hoefte.

Voorgesteld wordt in de middenzone 0,6 ha te realiseren
aan een LV-route, en tweemaal 0,5 ha aan de rand; in de
groenzone langs de spoorlijn en onder de hoogspannings-
leiding.

Speelplekken.

In de middenzone worden 2 specifieke ruige speelplekken
gepland (elk ca. 0,5 ha) ten behoeve van 2.F aan de
westzijde en ten behoeve van 2.R aan de oostzijde,
tevens met een zekere spreiding in N-Z richting.
Suggestieve programma's worden nog hiervoor opgesteld.
Speelplekken in de buurt zijn mogelijk in 2 buurtplant-
soenen (zie plan/groen H.4.5).
De basisschool levert eveneens een speelplek voor de
buurt.
Speelplekken voor de kleintjes worden in de programma's
per woningbouwgebiedje opgenomen.



4. Stedebouwkundig plan.

4.1. Algemeen.

Het plan geeft een samenhangend beeld van 2.F en middenzone in relatie tot zijn omgeving, het geeft de functie en het karakter van de openbare ruimten en de bebouwing, het geeft de basis om op door te werken in gedetailleerde verkavelingsplannen en programma's voor gebouwen. De hoofdinfrastructuur wegen, paden en grachten is in hoofdassen en principe-profielen vastgelegd. De proefverkaveling toont een sluitende grondexploitatie aan.

Een aantal onderdelen van dit plan is al verder uitgewerkt:

- KHW-3 en WV-3 zijn in besteksfase;
- de BouwRAI geldt als verkavelingsplan;
- het driehoekige park aan de zuidzijde is in definitief ontwerpfase;
- het individuele kavelgebied aan de zuidzijde geldt als verkavelingsplan.

In het hiernavolgende worden de structuurbepalende ruimten, de verkavelingsvormen, het verkeer en het groen apart toegelicht.

4.2. Structuurbepalende openbare ruimten.

Enkele openbare ruimten zijn structuurbepalend voor cinemawijk, zoals KHW-3, WV-3, de busbaan, de grachten. Hun profilering en karakter wordt hieronder beschreven als toelichting bij de afgebeelde profielen.

KHW-3.

Deze 4-strooksweg ligt half-hoog (1,5 à 2 m) om er makkelijk met voet-fietstunnels onderdoor te kunnen.

Ter plaatse van de ongelijkvloerse busbaankruising ligt de weg iets hoger. De weg heeft een gestrekt tracee, met een brede middenberm. Hij is voorzien van geluidswallen tot 1 m boven de weg, waarop schermen van ruim 1 m hoog worden geplaatst. De weg wordt niet geflankeerd door bomen maar de diversiteit van aangrenzende gebieden is beleefbaar.

WV-3.

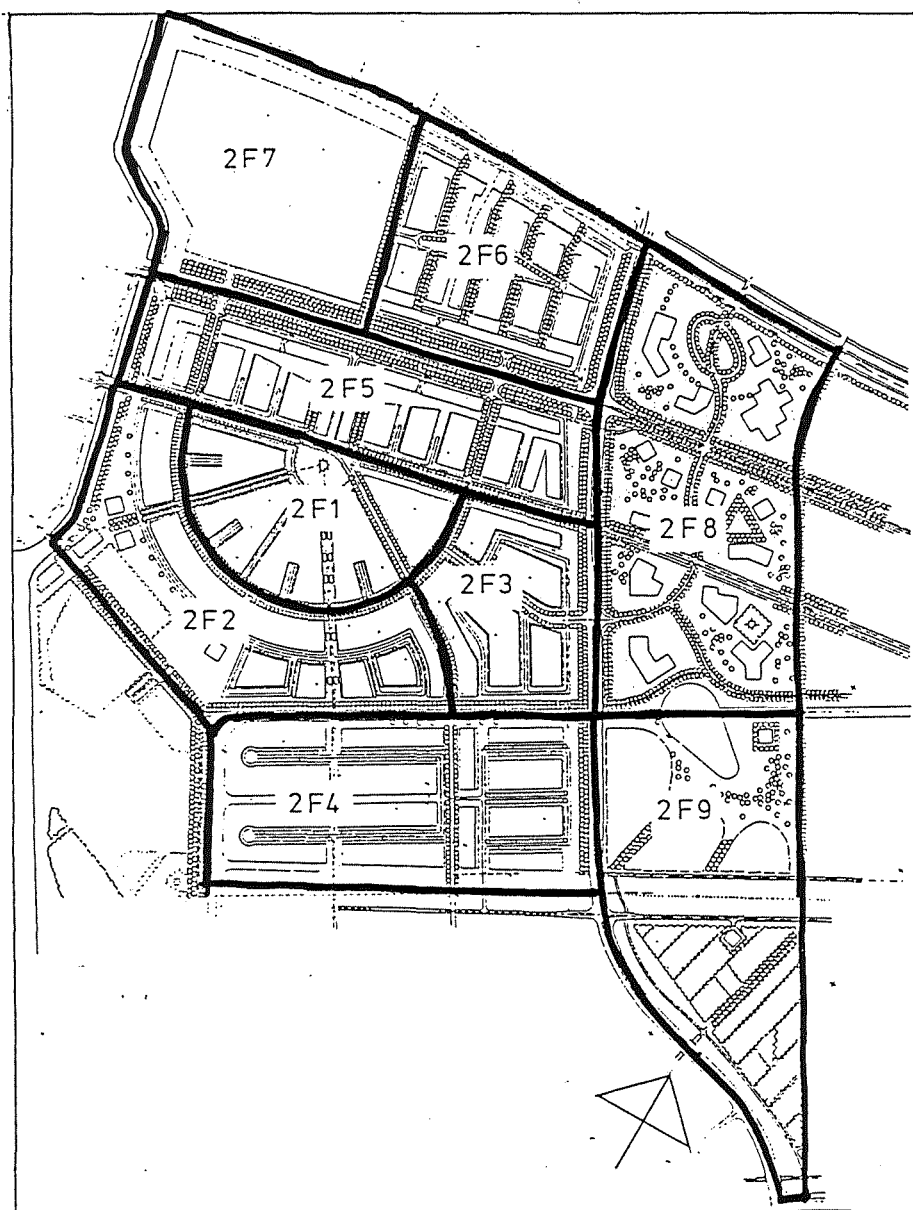
Deze 4-strooksweg is een belangrijke ontsluiting van het centrum en vormt met KHW-3 de meest rechtstreekse verbinding met de A-6. Hij ligt eveneens half-hoog om 4 ongelijkvloerse kruisingen voor langzaam verkeerroutes eenvoudig mogelijk te maken.

Er zijn alleen linksaf uitvoegstroken voorzien. De middenberm is breed genoeg voor opstelruimte voor linksafslaand en kruisend verkeer.

De weg wordt geflankeerd door parallelwegen ten behoeve van lokaal verkeer, parkeren en vooral ook van een doorgaande fietsroute.

De parallelwegen zijn voorzien van laanbeplanting.

De weg wordt begeleid door 4 à 5 laagse woonbebouwing en krijgt hiermee een zekere monumentaliteit en allure. Wegens geluidhinder is de afstand tussen de gevels ruim 80 m.



GEBIEDSINDELING

Busbaan.

De busbaan is zoals gebruikelijk in Almere vrijliggend, 7 m breed, en van asfalt. Ongeveer om de 200 m zijn gelijkvloerse kruisingen, beveiligd door verkeerslichten. Om tussendoor oversteken te verhinderen is hij voorzien van hekwerk, dat ingeplant is tot haag. De busbaan is een duidelijk structurerend element omdat hij slechts zeer beperkt oversteekbaar is als een gracht.

Grachten.

De grachten dienen als waterberging en waterafvoer (15 m breed). Met de flauwe gras-taluds waarop solitaire bomen staan vormen zij openbare ruimten van formaat, mede door hun gestrektheid en open wateroppervlak. Langs de grachten zijn bijna overal paden getraceerd om deze ruimtes ook gebruiksvaarde te geven en wegens de logische tracering van het totale fiets-voetpadennet, gericht op de bruggen.

Hoogspanningstracee.

Het hoogspanningstracee valt, met een breedte van 72 m, onder beheer van de SEB (samenwerkende electriciteitsbedrijven). In deze strook kan niet gebouwd worden. Het doorgaande, bovenwijkse karakter van deze zone wordt nog versterkt door een open landschappelijke behandeling. De zone leent zich goed om paden en wegen in te traceren. Ook zijn enkele percelen nutstuinen op te nemen bij wijze van perken.

4.3. Verkavelingsvormen.

In de structuurschets is al aangegeven dat het gebied tussen de busbaan en de gracht een vrije verkaveling zou kunnen krijgen met gebogen lijnen, als overgang tussen het orthogonale noordelijke gebied met richtingen evenwijdig aan en loodrecht op WW-3 en het orthogonale zuidelijke gebied met richtingen conform KHW-3 en het Weerwaterpark.

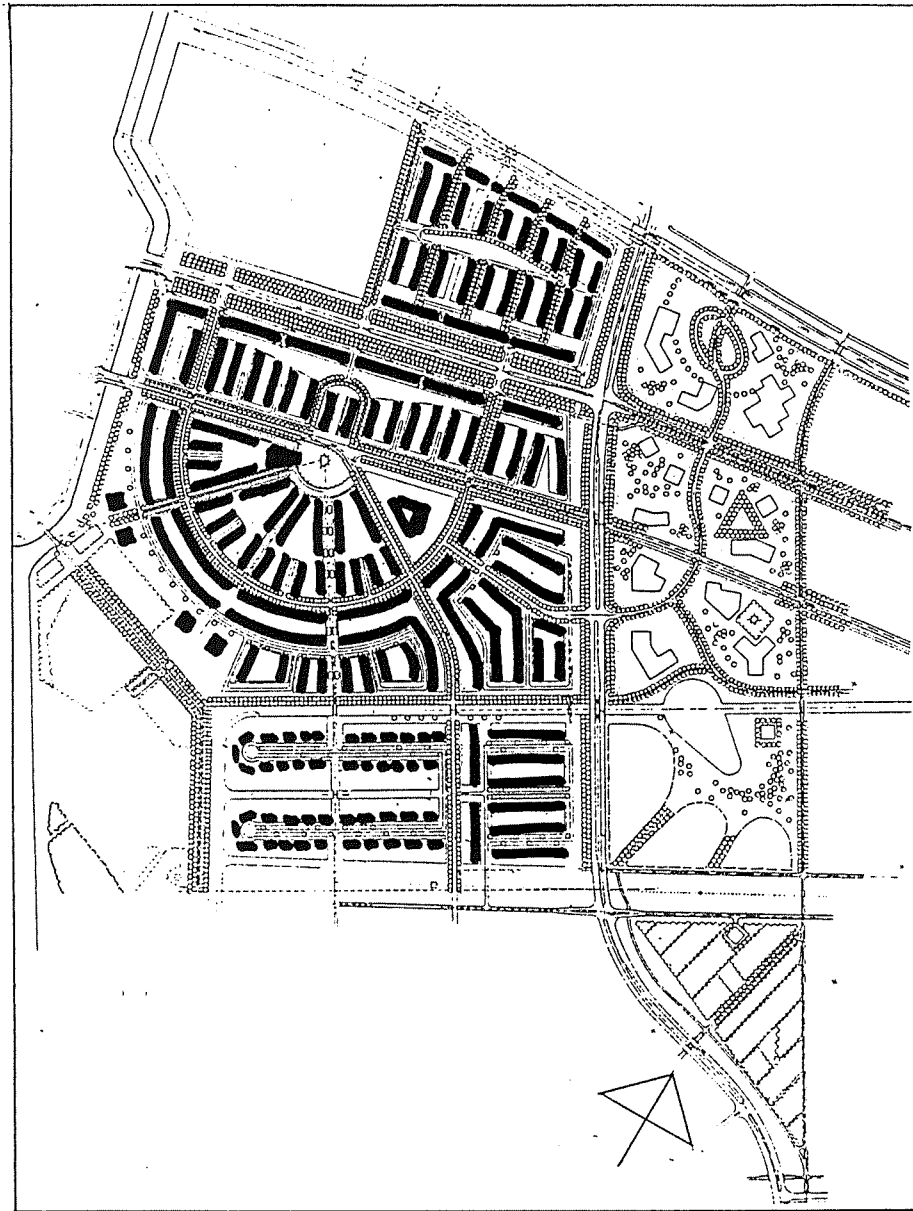
Voorts is in de structuurschets aangegeven dat WW-3 begeleid wordt met middelhoogbouw om deze weg naar het centrum allure te geven.

Per subgebied volgt een korte toelichting op de verkaveling. De gebieden zijn genummerd naar de bouwvolgorde, maar worden in een andere volgorde toegelicht (5,6,1,2,3,4) wegens een duidelijker beeldvorming.

Gebied 5.

Langs WW-3 is hier middelhoogbouw in, 3 à 4 lagen op onderbouw gepland, met parkeren aan de noordzijde aan een parallelweg langs WW-3, en wonen aan de zuidzijde van de weg afgekeerd.

Aan de westzijde is de hoogbouw omgezet langs de centrumgracht met uitzicht over de gracht en het centrum. Korte rijtjes eengezinswoningen loodrecht op de hoogbouw vullen het gebied verder tot aan de busbaan. Een smalle groenstrook is opgehouden tussen de laagbouwrijtjes en de middelhoogbouw om het zicht van de flatbewoners over de laagbouw te verrijken en een overgangszone tussen hoog- en laagbouw te formeren.



VERKAVELINGSVORMEN IN HET WOONGEBIED

Het parkeren voor de laagbouw is in de woonstraten en langs de busbaan gedacht.

Gebied 6.

De verkaveling aan de noordzijde van WW-3 is een gespiegelde vorm van die aan de zuidzijde, zij het dat hier het wonen aan de zuidzijde van de flats met uitzicht over WW-3 plaatsvindt. Het parkeren en de woningontsluiting vinden grotendeels in de zone langs WW-3 plaats. Tussen de laag- en de middelhoogbouw bevindt zich een strook met groen en eveneens enig parkeren. Evenwijdig aan het spoor is een rij woningen gelegd met ontsluiting en parkeren aan het spoor. Deze bebouwing dient mede als geluidsbarrière voor de tuingebieden erachter.

Dwars door de laagbouwverkaveling is een smalle groenzone getraceerd, waarover een oost-west fietspad naar het centrum voert.

De verkaveling laat een rationele blokmaatvoering zien, rekening houdend met een fietsroute noord-zuid van een spoorwegtunnel naar een tunneltje onder WW-3.

Gebied 1, 2, 3.

Het gebied van de BouwRAI (gebied 1 en 2), tussen busbaan en de gracht, heeft een halfcirkelvormige verkaveling met de ronding aan de zuidzijde en het middelpunt bij de bushalte.

De zuidelijke busaftakking verloopt vanaf de bushalte via een radiaal.

De auto-ontsluiting verloopt via een cirkelvormige allee, die aan de noordzijde op 2 punten aansluit op WW-3. Langs deze autocirkel is de strokenbouw parallel aan de zuidzijde, cirkelvormig gedacht, aan de noordzijde radiaalsgewijs.

Aan de oostzijde is gebied 3 achter de cirkelvormige verkaveling weer radiaalsgewijs en vult het gebied tot aan de randen (KHW-3 en gracht). De cirkelvormige verkaveling verkrijgt hiermee als bijzonder onderdeel een duidelijke herkenbaarheid.

Aan de zuidwestzijde en langs de centrumgracht is enige stapeling voorgesteld, profiterend van het uitzicht. Het BouwRAI-gebied is verkaveld op basis van de woningontwerpen en geldt als verkavelingsplan.

Bijzondere elementen zijn de 16-klassige basisschool in het segment tussen de vertakking van de busbanen en het gezondheidscentrum ten westen van de bushalte.

Het midden van de halve cirkel rond de bushalte is als halfverhard plein met verspreide bomen gedacht. Rondom staan gebouwen als beëindiging van de binnenste radiaalsgewijze woonblokken. Hieronder volgt een citaat uit de toelichting bij het verkavelingsplan.

Het planthema.

Op het eerste gezicht zou het stedenbouwkundig plan de herinnering kunnen oproepen aan de oervorm van een stad, in alle tijden is het concept van de ronde stad opgedoken. Toch is de aanleiding tot de, halve, cirkelvorm dit keer niet het opwerpen van wallen tegen de boze buitenwereld, noch het uitdrukken van een collectiviteit: invallers zijn met vorm niet meer te weren en de sociale gebondenheid van het individu is alleen nog in complexe netwerken uit te drukken.

Deze cirkel met radialen is de pure uitdrukking van de twee voorwaarden die in wezen elke bewoner aan de ligging van zijn huis stelt: de voordeur in de stad en de achterdeur in de natuur. Met andere woorden: dicht bij school, winkels, werk en theater via de voordeur, maar tegelijkertijd aan de achterkant zo vrij en zo rustig mogelijk, als het kan aan bos of weiland om daar alleen te zijn en bij te komen.

Almere is vanuit dit paar van wensen ontworpen: vijf minuten lopen de ene kant op voert naar een halte aan de snelle openbaar-vervoerbaan die naar al die voorzieningen en contacten voert, de voordeur van de buurt. Vijf minuten de andere kant op leiden naar een rand, waar men de rust van een park, plas of open veld vindt. Eenvoudig gezegd, een busbaan met haltes waaromheen de mensen wonen (werken, etc.) in een cirkel met de straal van circa vijf minuten lopen. Midden in de cirkel liggen ook de eerste buurtvoorzieningen, zoals een school of een gezondheidscentrum met apotheek.

- De cirkel is de basisvorm van elke Almeerse buurt.
- Een halve cirkel past op deze plaats wonderwel, omdat verschillende verkavelingsrichtingen hier elkaar toevallig ontmoeten, vanuit de lucht gezien een scharnier in de stadsplattegrond.

Plan elementen.

De drager van het plan is een buurtweg die zich met een grote boog rond de centrale halte beweegt. Voor de bezoeker is deze weg een GALERIJ, een rondgang die een overzicht biedt op een groot deel van de bonte diversiteit van plannen die deze expositie te bieden heeft. Deze galerij heeft een mooi, groen profiel met gras en drie rijen bomen. Zij wordt ruimtelijk gevormd door een meelopende, ronde buitenwand die overal de blik vangt. In deze wand liggen geen woningen met garage, zodat een mooi continu profiel opgebouwd kan worden. Hoog en laag is doelbewust gerangschikt (drie en twee lagen). Naar binnen toe liggen de bouwblokken er loodrecht op, als de spaken van een wiel. Zo ontstaan doorkijkjes ook naar de binnenste projecten.

En telkens vangt men een glimp op van het centrale pleintje, rond de bushalte. Dit half verharde PLEIN staat helemaal vol met bomen. Het is relatief donker en schaduvrijk, zodat er een evenwicht ontstaat tussen beschutting naar boven en openheid naar buiten. In alle richtingen kijkt men van hieruit immers naar buiten via de verschillende radialen die de blik telkens op een

ander onderdeel van de stad richten. Tegen de klok in draaiend van links naar rechts komt men dan de volgende uitzichten tegen.

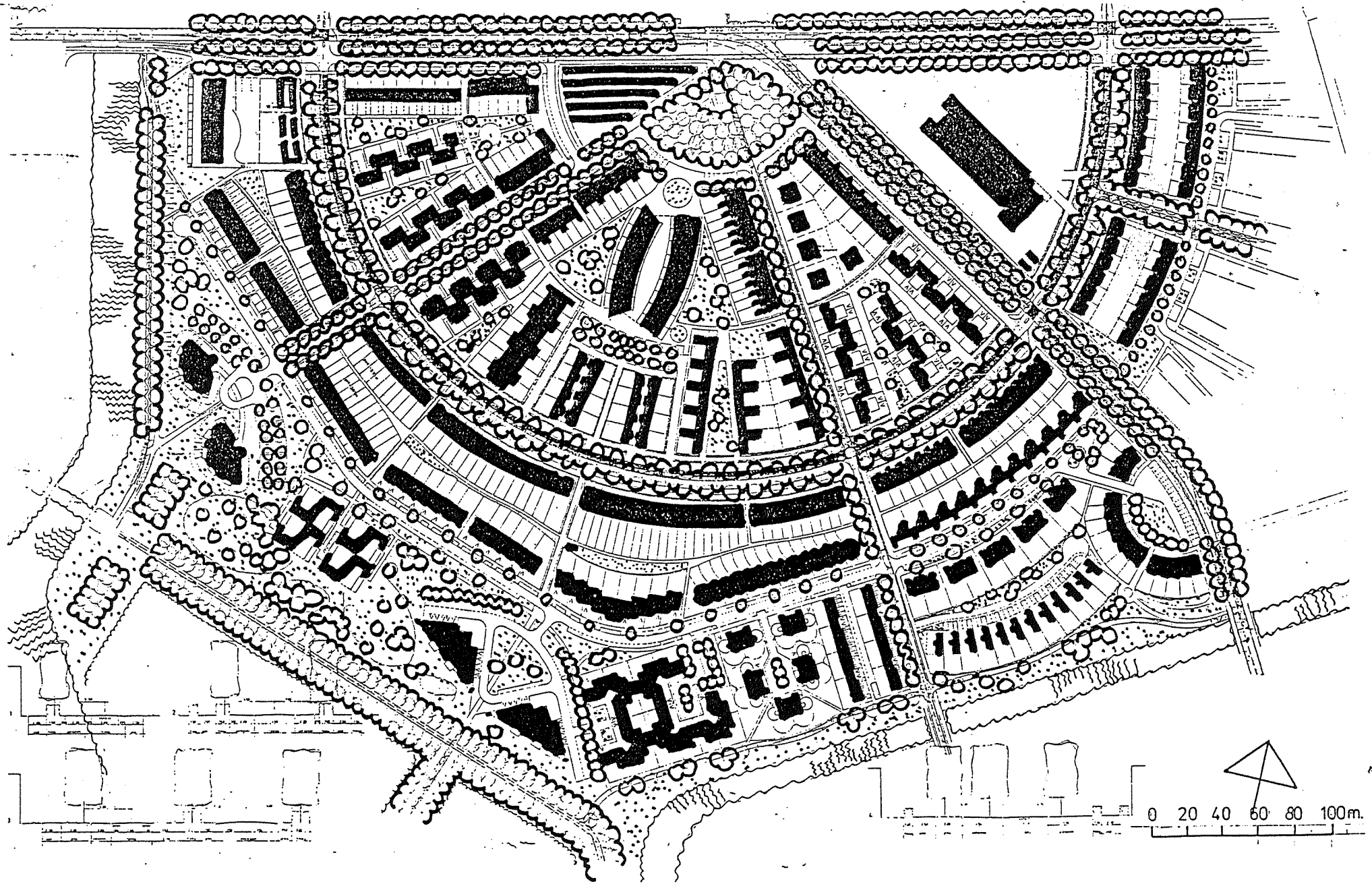
De BLIK OP HET CENTRUM. Langs de busbaan ligt hier een doorgaande fiets(brom)route.
De BLIK OP DE PLAS, gericht door het vizier van een dubbelflat, precies tussen centrum en park naar buiten. Nu volgt een smalle radiaal, alleen voor voetgangers te gebruiken, de WEG NAAR HET PARK. Het smalle pad leidt via een hoge poort tussen een tweede dubbelflat, met een flauwe knik in de route naar de centrale weide van het park, die open aan de plas ligt.

Hierop volgt de BLIK IN DE WIJK, de belangrijkste as waarmee fietsers (en met een lichte omleiding ook auto's) de grote wijk in het zuidoosten binnegaan. Ten slotte zijn er de twee BUSBANEN, beide met l.v.-routes erlangs, naar dezelfde wijk en naar het stadsdeelcentrum dat verderop zichtbaar is vlakbij het oostelijk station. Tussen de busbanen ligt de SCHOOL, gericht naar het plein binnenin en naar de galerij aan de buitenkant. Een derde, of eigenlijk de eerste, AUTO-ONTSLUITING vanaf de kernhoofdweg, komt precies op de ingang van deze school uit. Aan de andere kant van het plein ligt de andere centrale voorziening, het GEZONDHEIDSCENTRUM. Eerder, bij de beschrijving van de situatie, werden ten slotte genoemd de twee GROENE SINGELGRACHTEN die het gebied begrenzen.*

Einde citaat.

Gebied 4.

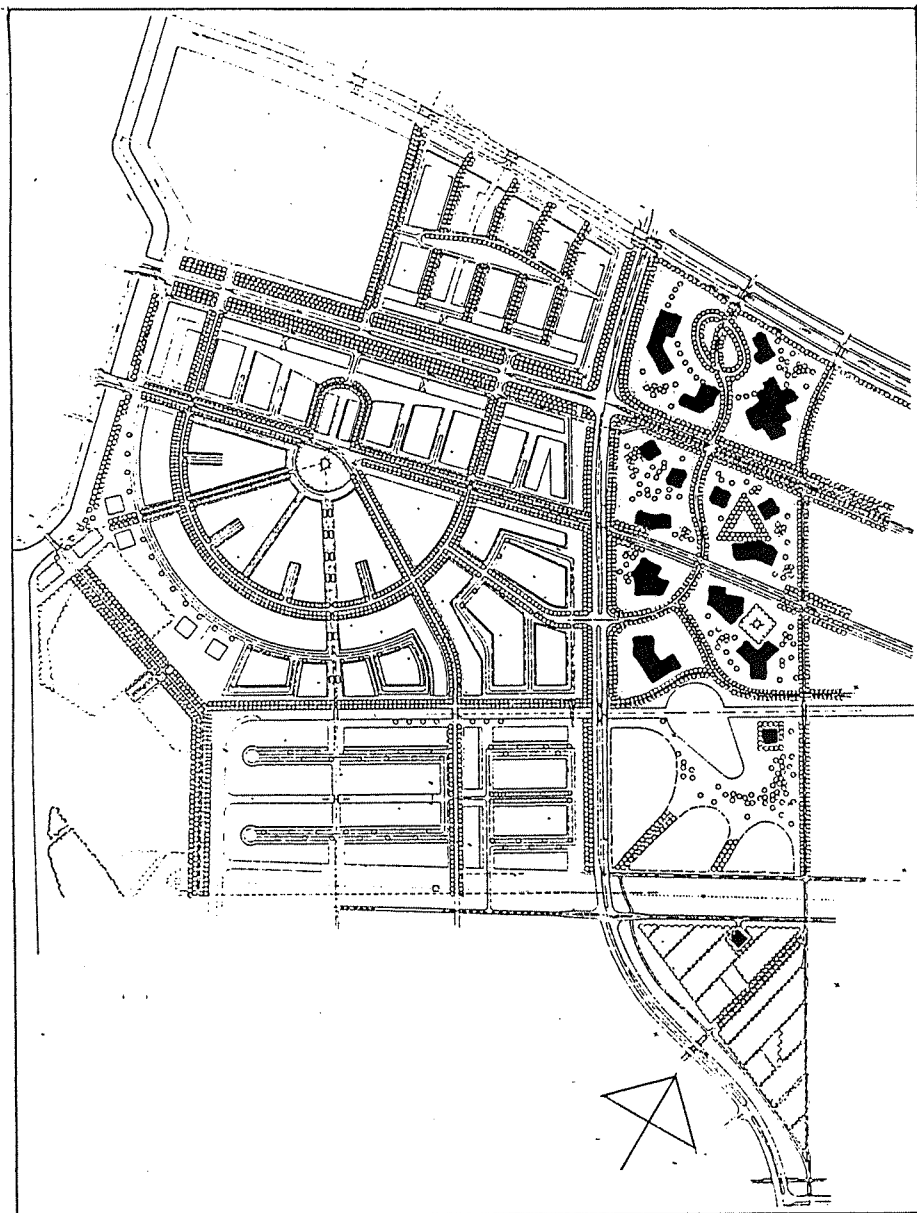
Tussen de gracht en de hoogspanningsleiding ligt een gebied met voornamelijk vrije-sectorwoningen, waarvan ongeveer de helft op individueel te bebouwen kavels. Om tegemoet te komen aan de wens direct aan het water te kunnen wonen, zijn 2 insteekgrachten gepland, een korte en een lange. Dit rechthoekige gebied is overigens rationeel verkaveld met woonstraatjes oost-west en bebouwing met tuinen langs de busbaan. Centraal ligt een bushalte waarvandaan westwaarts uitzicht mogelijk is over de insteekgracht en daarachter het Weerwater.



VERKAVELINGSPLAN

N.W.R.-BOUWRAI 1992

OKTOBER 1990



VERKAVELINGSVORMEN IN DE MIDDENZONE

Middenzone.

De middenzone onderscheidt zich van de bebouwingszones door zijn open karakter en de parkfunctie, die hij in zijn totaliteit biedt. Juist in dit noordelijk gedeelte wordt ernaar gestreefd langs de vitale oost-west verbindingen vestigingen te situeren om door de permanente aanwezigheid en activiteit van mensen de sociale veiligheid te bevorderen.

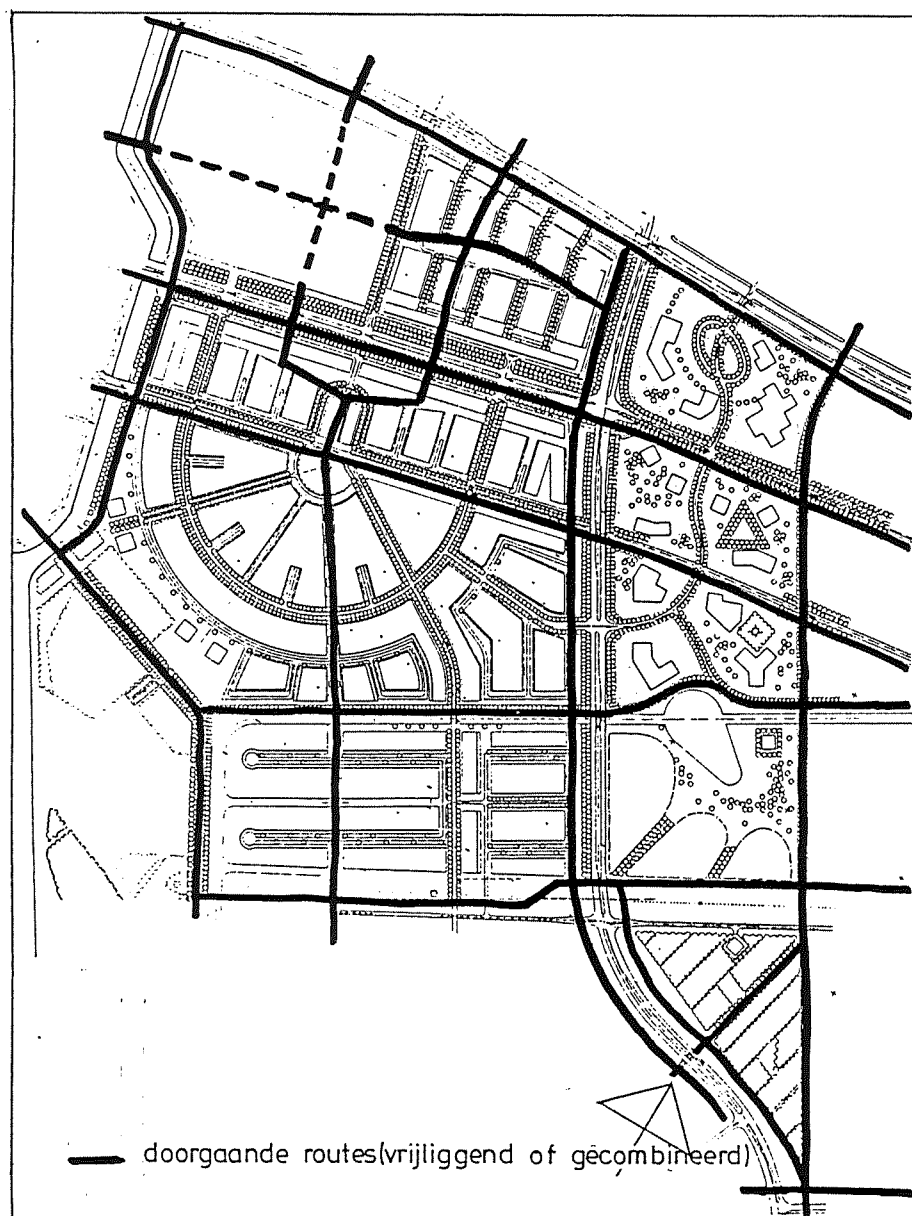
Genoemd zijn al een reeks voorzieningen maar ook urban villa's en kantoorvilla's zijn wenselijk. Het nog juist behouden van een park-karakter vormt de grens voor de hoeveelheid bebouwing en de soort: vestigingen waarvan het omringend groen een bijdrage levert aan het algemene groene karakter; eerder hoge compacte bebouwing dan uitgebreide lage, om zoveel mogelijk zichtlijnen open te houden.

De tracering, verlichting en profilering kunnen eveneens bijdragen aan het comfort en de veiligheid van de routes. Tussen de solitaire vestigingen dient een continu net van parkzones met paden en lanen te liggen. Ook smalle groenstroken zijn nog effectief. Onder en tussen de vrijstaande bomen door zal ruim zicht mogelijk zijn om zich makkelijk te kunnen oriënteren op gebouwen en bijzondere plekken; een open structuur als men kent van campussen (Drienerloo) of expo's (Fenomena, Sonsbeek; Middelheim). Het park is drager.

Een vroege inplant in de vorm van een raster solitaire, zo groot mogelijke bomen kan een basis vormen, waarbij enkele routes als lanen worden aangelegd. De gracht kan in de middenzone vrijer vorm gegeven worden, als een of meer vijvers. Het parkeren bij de gebouwen kan worden "ingepakt" in (lage) hagen om het algemene groene karakter te behouden.

De genoemde speelvoorzieningen zijn als aparte, bijzondere, ruige plekken (zand, heuvels) op te nemen. De 0,6 ha nutstuinen is als hof te situeren.

Aan de zuidzijde zijn twee parken gepland. Een ten noorden van de hoogspanningsleiding met een open middendeel, en een ten zuiden als driehoekig bospark. Het bos is in diagonale zones van 2 verschillende houtsoorten ontworpen. Fietsroutes NZ en OW leiden hier recht doorheen naar de l.v.-tunnel in het midden van de eveneens diagonale kruising van de KHW-3. Overigens zullen soepel getraceerde wandelpaden naderhand worden aangelegd. Dit bos is in besteksfase en wordt in seizoen 1990/1991 gepland. De plankaart geeft slechts een visuele karakteristiek, maar is nog geen plan. Enkele elementen zijn vastgelegd als busbaan; WW3, enkele langzaam verkeer-routes, de as van de grachten en de ontsluitingsweg ten noorden van het driehoekige park.



LANGZAAM VERKEER

4.4. Verkeer.

In de structuurvisie en de structuurschets is al een duidelijk raamwerk geleverd van de hoofdinfrastructuur. Enkele elementen hieruit zijn al verder uitgewerkt. WW-3 en KHW-3 zijn in besteksfase en reeds in uitvoering waaronder de grondverbetering. Gekozen is voor een enigszins verhoogde ligging met passages voor langzaam verkeer en de bus via tunnels.

Langzaam verkeer.

Het netwerk van de hoofd-langzaam-verkeerroutes met een maaswijdte van 300 m verzekert goede verbindingen van de woongebieden met vitale functies als centrum, stations, voorzieningen en vergebieden. Het wordt uitgevoerd in vrijliggende paden met gladde asfaltverharding en zo gering mogelijke hoogteverschillen: comfortabel en efficiënt als aantrekkelijk alternatief voor de auto.

Paden in dit stelsel zijn noord-zuid:

- Fongerspads langs Weerwaterpad (bestaand);
- pad langs de oostzijde van de centrumgracht met kruisingvrije onderdoorgang onder de brug van WW-3 en o.v.-baan;
- pad langs KHW-3 (vervat in bestek KHW-3). Het pad is overwegend gecombineerd met buurtstraten;
- pad langs oostzijde middenzone; Dit zelfstandige geheel vrijliggende asfaltpad ligt op de grens van woonbebouwing en middenzone;
- pad midden door 2.F. Dit pad door het hart van de woonwijk wordt hier en daar gecombineerd met woonstraten, maar het blijft grotendeels in asfalt. Het biedt een goede sociale veiligheid, ook ten behoeve van fietsers van en naar het zuidelijker gelegen woongebied van Stad-Oost. De route kruist de busbaan ter plaatse van de bushalte en splitst zich richting noord in een pad via het reservegebied en een pad via het noordelijk woonbuurtje (gebied 5) gericht op een bestaande tunnel onder de spoorlijn. Ook WW-3 wordt door deze paden ongelijkvloers gekruist;
- pad centraal door de middenzone: als alternatieve groene N-Z-route een fraaie aanvulling op het hierboven genoemde stelsel. Het is reeds voorzien in het driehoekige park aan de zuidzijde. Een aantal kruisingvrije onderdoorgangen (spoorlijn o.a.) zijn aangelegd.

In oost-west richting:

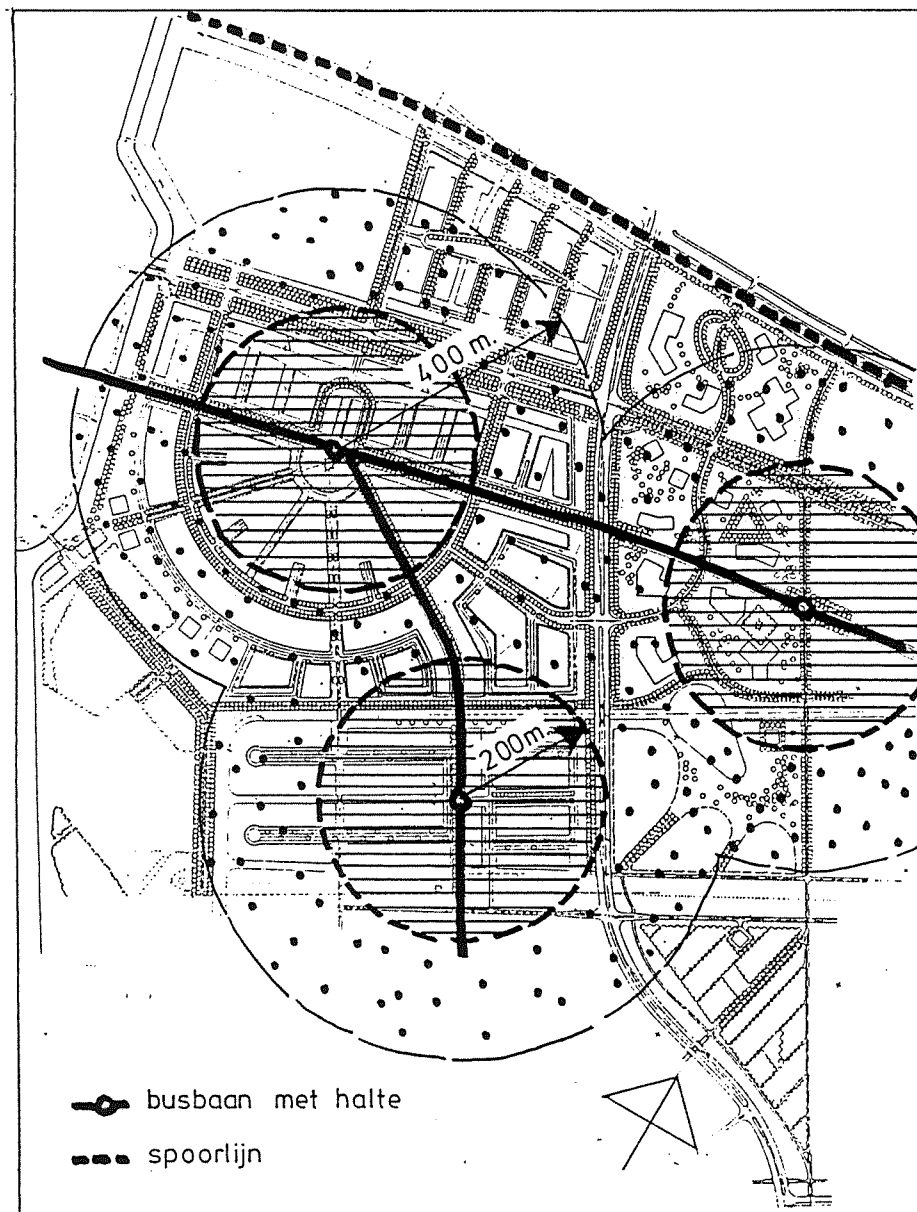
- pad langs de spoorlijn (bestaand);
- pad tussen spoorbaan en WW-3, via het reservegebied over de centrumgracht tot in het centrum;
- pad langs WW-3, gecombineerd met een parallelweg ten behoeve van parkeren en buurtverkeer. Dit pad wordt voortgezet langs de weg naar het centrum van 2.R. Het wordt geheel in asfalt uitgevoerd;
- pad aan de zuidzijde van de busbaan. Deze route vertoont een grote continuïteit vanaf Muziekwijk (Rameaugracht) via het centrum langs de Naald naar de westzijde van Almere-Stad;

- pad aan de noordzijde van de gracht, aansluitend op het Fongerspad;
- pad langs het hoogspanningstracé.
Dit pad wordt oostwaarts gecontinueerd via een brug over de Hoge Vaart, tot in Almere-Buiten.

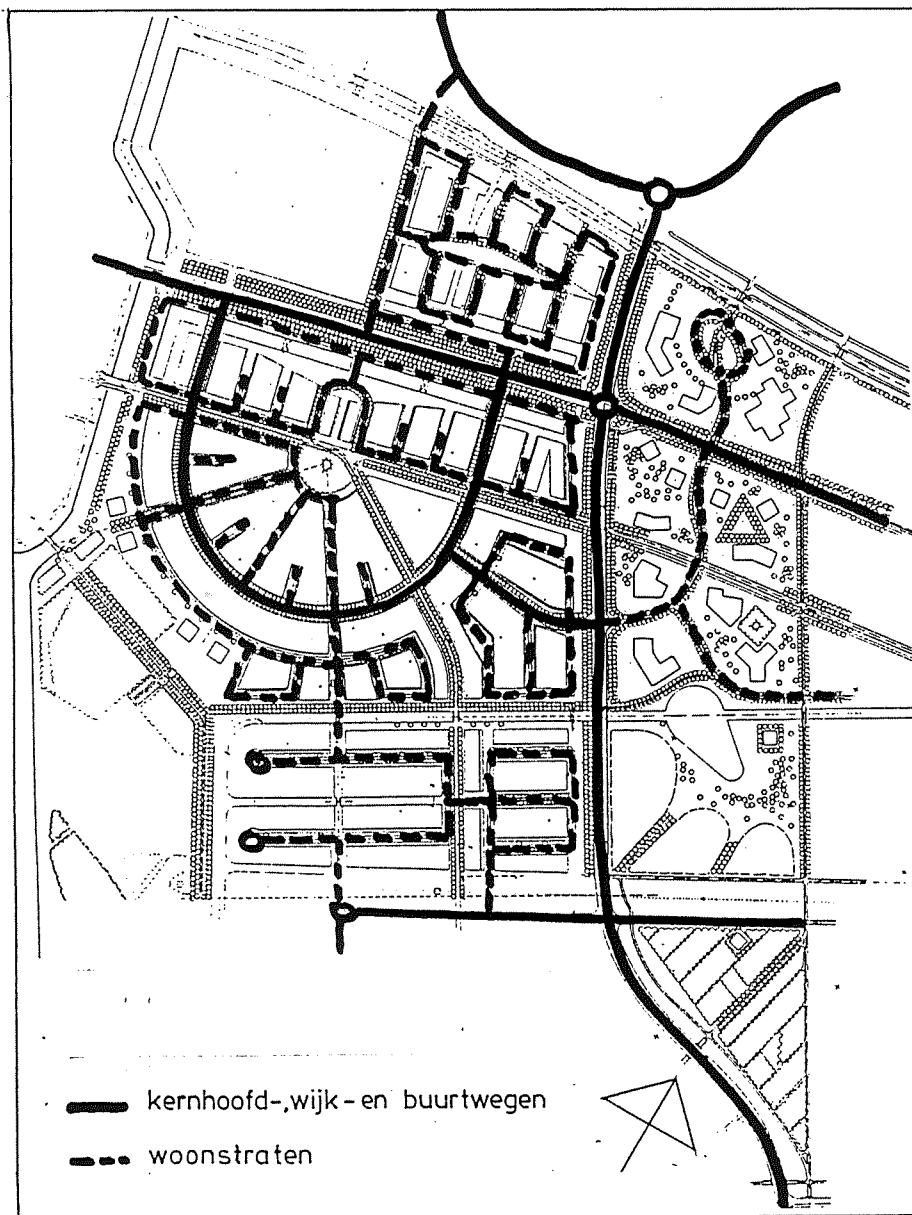
Openbaar vervoer.

De vrije busbaan oost-west vormt een frequent gebruikte schakel in het Almeerse o.v.-net. Hij wordt met een tunnel kruisingsvrij onder de KHW-3 door gevoerd. Een halte ligt centraal in 2.F. Slechts een klein strookje woongebied bij de spoorlijn valt buiten het 400 m-bereik van deze halte. Een tweede halte ligt op de grens van 2.R in de middenzone. Deze halte is van groot belang voor alle voorzieningen in de middenzone. Een zuidelijke tak splitst zich af bij de centrale bushalte. Pas bij voortgaande ontwikkeling van Stad-Oost in zuidelijke richting wordt deze lijn van belang. In het plan is rekening gehouden met w.b. tracee en profiel met eventuele ombouw naar een trambaan. Een halte op deze Z-lijn is gepland midden in gebied 4. De haltes bij het ziekenhuis en bij CS zijn ook nog van belang voor 2.F.

Voor alle haltes is een efficiënt en veilig toeleidend voetpadennet van groot belang.



OPENBAAR VERVOER



AUTOVERKEER

Autoverkeer.

2.F wordt voor de auto ontsloten vanaf KHW-3 met 2 buurtwegen, één aan de zuidzijde van het hoogspanningstracé en één midden tussen deze afslag en WW-3. Deze buurtwegen zijn via een meanderende weg door de zuidelijke buurt (gebied 4) met elkaar verbonden. Vanaf WW-3 vormen de buitenste buurtwegen zuidwaarts een doorgaande lus, passend in de half-cirkelvormige verkaveling. Deze lus is tevens verbonden met de buurtwegen vanaf KHW-3.

De noordelijke buurt 2.F.6 wordt met 2 buurtwegen vanaf WW-3 ontsloten. Zij zijn eveneens verbonden tot een lus. De middelste buurtweg langs het reserveterrein vindt een vervolg via een tunnel onder de spoorlijn naar bedrijventerrein Randstad.

Het parkeren.

Rekening moet worden gehouden met een parkeernorm van 1,5 per woning: 1,25 aan te leggen bij de woning en 0,25 als reserve capaciteit. Van de 1,25 is 0,1 parkeerplaats ten behoeve van bezoek en kan op iets grotere afstand liggen.

In de gedetailleerde programma's van eisen per woningbouwgebied zal de parkeernorm afgestemd op de woningcategorie gespecificeerd worden. Gezien de verhoogde parkeernorm en het ongewijzigde verhardingsoppervlak per woning zal efficiënt en overwegend langs wegen geparkeerd moeten worden.

Wet Geluidhinder.

Wijk 2.F. wordt aan de noordkant begrensd door de spoorlijn en aan de oostzijde door Kernhoofdweg 3. Vervolgens wordt 2.F. doorsneden door Wijkweg 3. In het kader van de Wet Geluidhinder gelden voor de spoorlijn, Wijkweg 3 en de Kernhoofdweg3 zónes waarbinnen akoestisch onderzoek verplicht is. Genoemde wegen hebben een verkeersintensiteit van meer dan 2450 mv/etmaal.

I. Voorschriften ten behoeve van wegverkeer.

Op de gevel van woningen is een maximale geluidsbelasting toegestaan van 50 dB(A). Voor geluidgevoelige gebouwen (zoals scholen) is dit ook 50 dB(A). Omdat er bij de totstandkoming van de Wet Geluidhinder vanuit is gegaan dat het verkeer op den duur minder lavaal zal veroorzaken mag op de feitelijke geconstateerde geluidsbelasting

ingevolge het bepaalde in artikel 103 van de WGH een correctie van 5dB (A) plaatsvinden. Dit betekent, dat de toegestane belasting 5 dB(A) hoger ligt dan de feitelijk geconstateerde belasting. Bij alle in deze paragraaf vermelde geluidswaarden is die correctie verwerkt.

Indien de maximaal toegestane geluidsbelasting wordt overschreden kunnen Gedeputeerde Staten hiervan onder bepaalde voorwaarden ontheffing verlenen. De intentie bestaat deze te vragen voor gevallen waarbij de geluidsbelasting maximaal 5-5 dB(A) is (inclusief de correctie van 5 dB(A) ingevolge artikel 103 WGH).

Kernhoofdweg 3.

Woonbebouwing langs de KHW-3 is mogelijk, wanneer afhankelijk van de bouwhoogte voldoende afstand wordt bewaard. Deze afstand varieert van 25 tot 65 meter voor bebouwing met één verdieping (waarneemhoogte 4,5 meter). Voor woningen met zolder (drie lagen, waarneemhoogte 7,5 meter) is deze afstand 50 tot 80 meter.

Kruispunt KHW-3/buurtweg.

Op dit kruispunt is de geluidwal in verband met de zichtsituatie voor het verkeer verder van de weg gesitueerd. Hierdoor heeft het geluid kans dieper het woongebied binnen te dringen. De geluidcontour (50dB(A) ligt dan ook op het meest ongunstige punt op 30 meter dieper het woongebied in.

Kruispunt KHW-3 - Wijkweg 3.

In een straal van ongeveer 150 meter van de kruising vindt in de richting van het kruispunt geleidelijk een verhoging van de geluidsbelasting plaats. Op 50 meter afstand van de kruising is dit 2 dB(A).

Wijkweg 3.

De 50dB(A)-contour ligt op 100 meter vanuit de as van de weg. De 55 dB(A)-contour op 42 meter. Deze waarden gelden voor bebouwing met maximaal 4 bouwlagen (waarneemhoogte 10,5 meter).

Voor de volledigheid: slechts een wal van 5 à 6 meter hoog reduceert het geluid voor deze bebouwing op 42 meter afstand tot de toegestane geluidsbelasting van max. 50dB(A).

II. Voorschriften t.a.v. railverkeer.

Het Besluit Geluidhinder Spoorwegen schrijft voor woningen en geluidgevoelige terreinen een voorkeursgrenswaarde voor van maximaal 60 dB(A). Voor andere geluidgevoelige gebouwen (zoals bijvoorbeeld scholen) is dit 55dB(A).

De geluidsbelasting vanwege de spoorlijn is als volgt:

plaats	63 dB(A)	60dB(A)	55dB(A)
nabij station; tot op 150 meter vanaf station	40 m.	70 m.	150 m.
tussen stations; vanaf 150 meter van station	50 m.	90 m.	200 m.

De afstanden behoren bij een waarneemhoogte van 7,5 meter (bij 4,5 m is het nagenoeg hetzelfde).

konklusie:

In 2.F is woonbebouwing zonder meer mogelijk op een afstand van 90 meter tot de hartlijn van de Flevospoorlijn. Indien een hogere grenswaarde tot 63 dB(A) wordt gevraagd is woonbebouwing, met een afschermdende functie en een goede groepering van de verblijfsruimten, mogelijk op een afstand van 50 meter tot aan de hartlijn van de Flevospoorlijn.

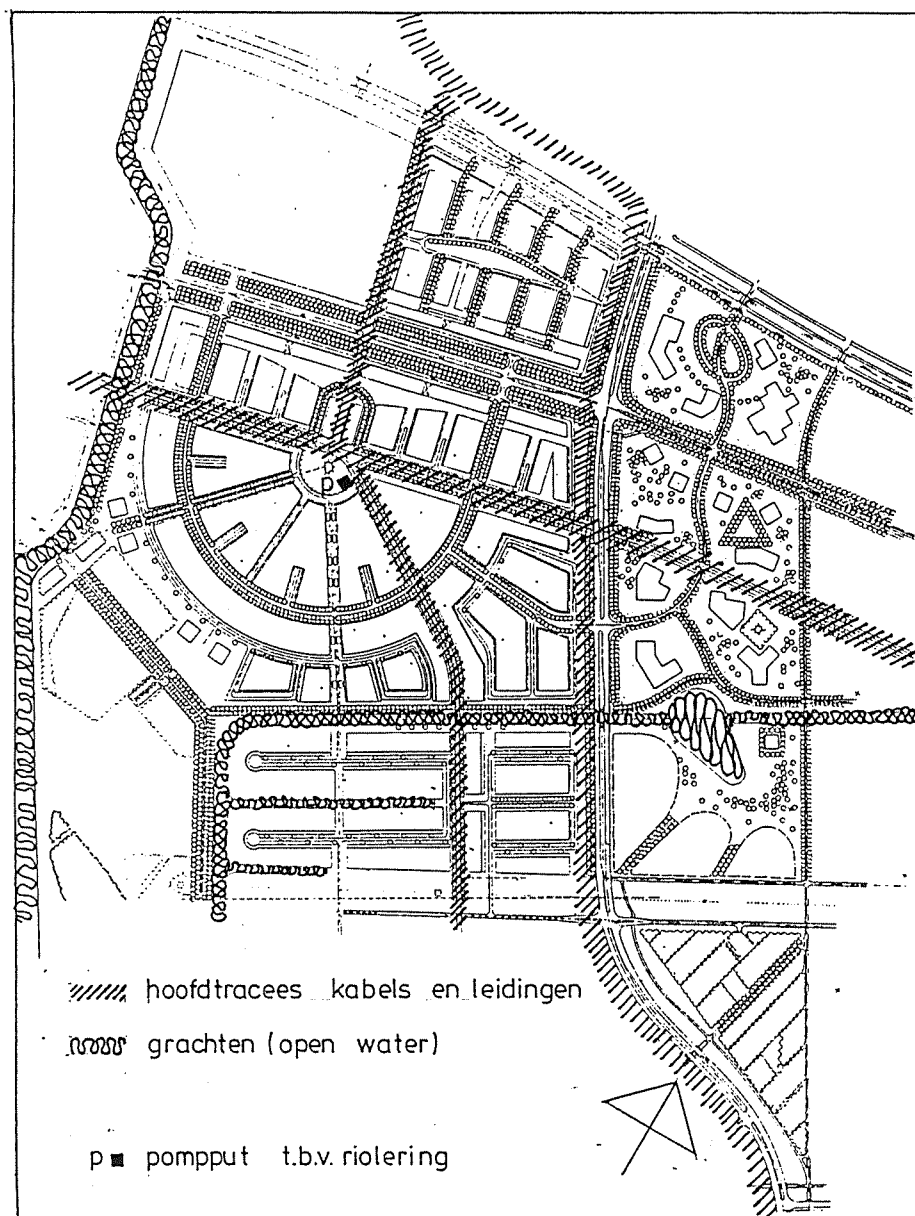
Andere geluidgevoelige gebouwen waarvoor een voorkeursgrenswaarde geldt van 55 dB(A) zijn mogelijk op een afstand van 200 meter. Echter door beperkte openingstijden, alleen de dag en/of avondperiode, is een projectie dicht naar de spoorlijn toe mogelijk.

Verzoek om hogere grenswaarde.

Voordat een verzoek om hogere grenswaarde wordt ingediend, moet onderzocht worden of door toepassing van geluidbeperkende maatregelen aan de voorkeursgrenswaarde kan worden voldaan en of deze voorziening inpasbaar is uit een stedenbouwkundig, vervoerkundig, landschappelijk en financieel oogpunt.

Door de provincie worden verzoeken om hogere grenswaarde als gevolg van spoorweg- c.q. wegverkeerslawaai tot 63 dB(A) respectievelijk 55 dB(A) toegekend, mits voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

1. de situering of bouwvorm van de te projecteren woningen moet een doelmatig akoestisch afschermdende functie vervullen voor andere woningen.
2. de woon- en slaapkamers alsmede balkons, tuinen en andere bij de woning behorende buitenruimten mogen niet worden gesitueerd aan de gevel waar de hoogste geluidsbelasting optreedt.



ONDERGRONDS VERKEER

4.5. Hoofdinfrastructuur, kabels en leidingen.

Het ontwikkelingsplan dient tevens om de hoofdinfrastuctuur voor wat betreft hoofdassen vast te leggen. In het kaartje hiernaast is de hoofdtracering aangegeven van

- riolering;
- water;
- elektra;
- telefoon/PTT/CAI;
- stadsverwarming.

In principe voeren de hoofdtracés langs de busbanen en langs KHW-3, terwijl tevens belangrijke tracés liggen langs de buurtweg op de grens van het reserveterrein en de noordelijke buurt 6, doorgetrokken onder WW-3 tot aan de busbaan alsmede langs de 380 KV-hoogspanningsleiding.

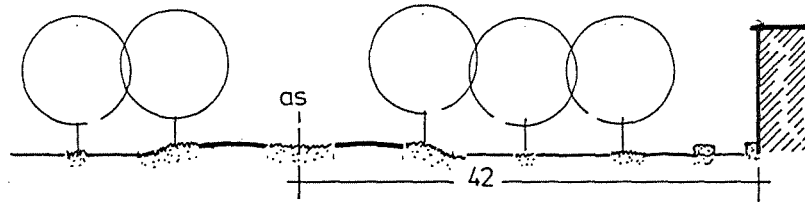
- Ten behoeve van de vuilwaterafvoer (DWA) dient het eerste rioolgemaal (pompput) te worden gerealiseerd nabij de splitsing van de busbanen. Het vuilwater zal via een (tijdelijke) persleiding langs de buurtweg naar Randstad worden afgevoerd. De bouw van het eerste hoofdrioolgemaal en de aanleg van de daarbij behorende (hoofd) rioolpersleiding kan hierdoor worden uitgesteld.
- Regenwater wordt via regenwaterriolering afgevoerd naar de grachten binnen het gebied.
- Telefoon wordt via een tracé langs de kernhoofdweg naar de in het driehoekig parkje in de middenzone te bouwen telefooncentrale gebracht. Via het tracé langs de KHW, de hoogspanningsleiding en tracé's langs de busbanen wordt het gebied ontsloten.
- CAI wordt via de busbaan vanuit het centrum naar het gebied gebracht.
- Elektriciteit wordt in eerste instantie via de busbaan vanuit het centrum naar het gebied gebracht.
- Waterleiding wordt vanuit Randstad via een tracé langs de Randstaddreef en de kernhoofdweg naar het gebied gebracht. Via een te leggen leiding langs de (V-0) busbaan wordt een tweede leiding vanuit het centrum naar de kernhoofdweg gebracht. Hiermee wordt een eerste waterleidingring gesloten, waarmee de watervoorziening in het gebied wordt gegarandeerd.
- Stadsverwarming wordt via een door Randstad aan te leggen leidingstelsel, via trace's langs Randstaddreef en buurtweg naar de O-V-busbaan gevoerd. Langs de (W-0) busbaan wordt een tweede leidingstelsel vanuit het centrum het gebied binnen gebracht. De twee leidingstelsels worden ter plaatse van de ontmoeting buurtweg/busbaan gekoppeld, waarmee de stadsverwarmingsvoeding van het gebied via twee routes kan worden gegarandeerd.

4.6. Openbare ruimten.

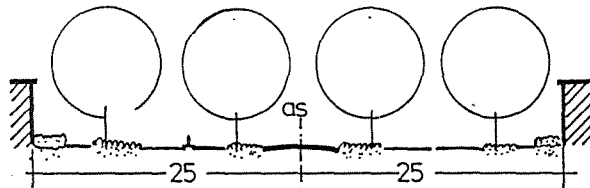
De openbare ruimten bestaan voornamelijk uit wegen en paden en grachten.

De profilering is bepalend voor de beleving van de buurt door bewoners en bezoekers; veiligheid, herkenbaarheid, oriëntatie, continuïteit.

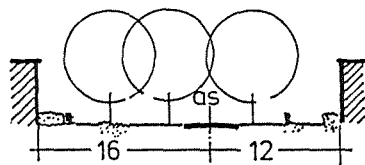
De profilering is weergegeven in een reeks profielen en dienen als uitgangspunt voor nadere detaillering.



profiel centrumweg

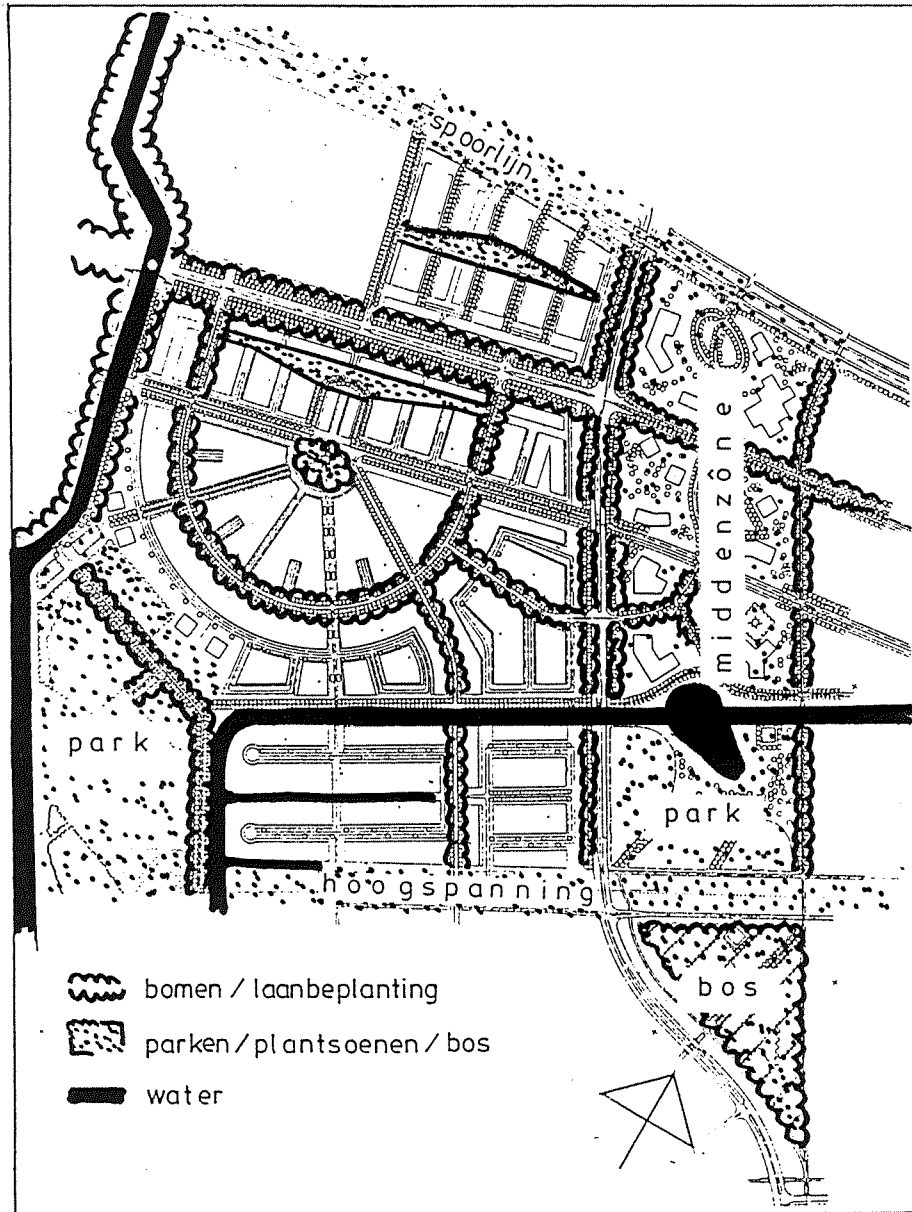


profiel busbaan



profiel buurtstraat

PROFIELEN



Gracht.

De gracht (15 m breed) heeft zoveel mogelijke openbare oevers, voorzien van fiets- en/of wandelpaden. De twee zijtakken van de gracht in gebied 2 zijn 12 m breed en bieden de mogelijkheid om kavels aan het water uit te geven. De waterkwaliteit en het onderhoud vragen om bijzondere aandacht.

Plantsoenen.

Er zijn 3 centrale buurtplantsoenen opgenomen:

- in gebied 1 rond de bushalte als een halfverhard plein met bomen en voorzien van radiale voet- en fiets-routes naar de bushalte. Rekening dient gehouden te worden met het stallen van fietsen en het halen en brengen per auto. De radiale woonstraten hebben dit plantsoen als één eindbeeld;
- in gebied 5 is het plantsoen een groen element tussen de middelhoogbouw en de haaks hierop staande laagbouwrijtjes. De vormgeving laat een verwijding zien naar de bushalte zodat de 2 fietsroutes vanaf de tunnels onder WV-3 gestroomlijnd gebundeld kunnen worden tot één route. Ook hier bepaalt het plantsoen het eindbeeld van de woonstraatjes;
- in gebied 6 is het plantsoen een onderbreking van de haaks erop staande 200 m lange woonstraten.

De plantsoenen kunnen goed voorzien worden van speelgelegenheden voor de buurt.

Naast de buurtplantsoenen zijn er de grote bovenwijkse groenelementen als het hoogspanningstracé en de middenzone en de spoordijk.

5. Uitvoering.

5.1. Planning en fasering.

De woningbouw.

Door de bouw van wijk 2F wordt een aanvang gemaakt met de realisering van AS-oost. Binnen het plangebied zijn een 2tal bijzondere projecten gelegen waarvan de bouw voorloopt op de rest van de woningbouw:

- NWR-bouwRAI '92;
- individuele woningbouw.

Het bouwrijp maken van deze woongebieden moet begin 1991 worden uitgevoerd, zodat de bouw (vanaf) mei 1991 kan starten en de oplevering voor april '92 (bouwRAI) kan plaatsvinden. Voor de overige woongebieden geldt, dat de realisatiemogelijkheden afhankelijk zijn van de ruimte binnen de taakstelling (onder andere de contingentering).

Omdat de Almeerse taakstelling recent is opgehoogd van 2.400 naar 3.000 woningen en de uitwerking hiervan voor de verschillende bouwfronten nog niet beschikbaar is, kan voor de overige woongebieden in 2F slechts een algemeen kader worden aangegeven. De realisatie van de woningbouw buiten het NWR-bouwRAI gebied zal vanaf begin '92 plaatsvinden (met contingenten uit 1991 en/of 1992). De wijk wordt daarna (afhankelijk van de mogelijkheden binnen de taakstelling en contingententoekening aan projecten elders in Almere) in 2 à 3 jaar afgebouwd.

Voorzieningen.

De (16 klassige) basisschool en het gezondheidscentrum maken deel uit van het NWR-bouwRAI '92 project. Deze worden dus parallel aan de woningbouw (mei '91 - april '92) uitgevoerd.

Midden-zone.

Behalve de bovengenoemde woongebieden maakt ook het (noordelijke deel) van decentrale zone AS-oost deel uit van de wijk 2.F.

Het ontwikkelingsplan 2.F geeft voor de middenzone slechts een indicatie van het karakter van deze zone. Alleen de tracees van de hoofdwegen en paden worden op basis van dit plan vastgelegd.

Het op het plan aangegeven park geeft alleen maar een aanduiding van park, zonder zelfs een karakterisering van de vormgeving te willen geven. Dit zou in dit stadium al te veel vooruit lopen op de eigenlijke planvorming.

Voor het driehoekige parkbos geldt dit uiteraard niet. Dit plan heeft de procedure al doorlopen en er zal op zo kort mogelijke termijn met de uitvoering begonnen worden.

Weerwaterpark.

Hoewel dit park buiten het eigenlijke plangebied valt, hangt het er in ruimtelijke en functionele zin duidelijk mee samen. Bij de planvorming van Parkwijk is dit park als een belangrijk ruimtelijk gegeven gehanteerd, waarvan de kwaliteiten mede aan de kwaliteit van het plangebied ten goede zouden moeten komen.

Van 't Weerwaterpark zijn de bospartijen en een voor Stad-Oost als geheel belangrijke fietsroute, een vier-rijige Lindelaan, al 6 jaar geleden aangelegd. Het park zal nog verder voor gebruik geschikt gemaakt moeten worden (voornamelijk paden en voorzieningen). Een plan zal hiervoor spoedig opgesteld worden en de financiering geregeld. Vóór de BouwRAI 1992 dient een en ander uitgevoerd te zijn.

Infrastructuur.

Ter ontsluiting van AS-oost is in een eerder stadium de voorbereiding en aanleg van de hiervoor benodigde infrastructuur opgestart. Doordat de realisatie van de bouwRAI '92 en het gebied voor individuele woningbouw voorloopt op de bouw van de rest van de wijk, moet het beschikbaar komen van de infrastructuur hierop worden afgestemd. het gaat om de volgende onderdelen:

- kernhoofdweg 3 en wijkweg 3;
- OV-baan 4 (inclusief halte t.o.v. bouwRAI '92);
- gracht 8 (tussen KHW3 en W7eerwater);
- DWA-riool (gemaal t.p.v. bouwRAI '92, persleiding naar hoofdgemaal, hoofdgemaal, persleiding RWZI De Vaart);
- zand en grond (gronddepot t.p.v. bouwRAI - wordt verwerkt in de geluiswallen KHW 3).

De centrumgracht.

De centrumgracht is met toebehoren in civieltechnisch opzicht voor het belangrijkste deel gereed. De inrichting van de oevers, waarvoor een goedgekeurd plan aanwezig is, zal nog door Rijkswaterstaat worden uitgevoerd (fietsroute en boombeplanting). Het verdient sterke aanbeveling voor zover mogelijk een en ander op zo kort mogelijke termijn ook uit te voeren.

5.2. Juridische aspecten

Het goedgekeurde structuurplan Almere-Stad vormt een eerste uitgangspunt voor de planvorming van Stad-oost c.q. wijk 2F. Het structuurplan is nader uitgewerkt in het globale bestemmingsplan "Stad-oost". Wijk 2.F heeft in het bestemmingsplan de bestemmingen "uit te werken gebied voor woondoeleinden" en "uit te werken gebied voor recreatie". Op basis van deze, nog op te stellen, uitwerkingsplannen kan de bouwvergunning worden verleend.

5.3. Emancipatie.

In het kader van emancipatie (het vrij kunnen deelnemen van vrouwen aan het maatschappelijk verkeer) wordt zoveel mogelijk gestreefd naar het afstemmen van functies, een goede bereikbaarheid van werkgelegenheid en voorzieningen en sociale veiligheid (zie hiervoor de nota "emancipatiebeleid in de ruimtelijke ordening").

Afstemmen van functies.

Het plangebied grenst aan het stadscentrum. Dit brengt het voordeel met zich mee dat een groot scala van voorzieningen (winkels, schouwburg, bibliotheek, ziekenhuis) binnen een redelijke afstand bereikbaar is via goede verkeersverbindingen en openbaar vervoer.

Consequentie hiervan is dat er in de wijk zelf minder voorzieningen zijn. Er zijn geen winkels opgenomen en het buurthuis wordt in de zuidelijker gelegen wijk gerealiseerd in een wijk met circa 1.950 woningen die toch plaats biedt aan 2.000 à 3.000 inwoners. Voor dagelijkse voorzieningen zal de gang naar het centrum gemaakt moeten worden, wat wel dichtbij ligt maar toch voor vele woningen in het gebied op meer dan 10 à 15 minuten loopafstand van de woning.

Voor wat betreft de werkgelegenheid heeft het stadscentrum het een en ander te bieden. De voorzieningen in de centrale middenstrook brengen ook werkgelegenheid met zich mee die ten goede zou kunnen komen aan de toekomstige bewoonsters van het deelgebied. Bovendien wordt er naar gestreefd om kleinschalige werkgelegenheid, verspreid liggend in de wijken op te nemen. Met name deze kleinschalige werkgelegenheid zal in de deelplannen nader worden uitgewerkt.

Bereikbaarheid van werkgelegenheid en voorzieningen.

In het ontwikkelingsplan is de hoofdstructuur van de diverse verkeersroutes aangegeven van het niveau van ontsluitingswegen tot de fijnmazige langzaamverkeersroutes, waarbij extra aandacht is geschonken aan de bereikbaarheid van de diverse voorzieningen in de wijk en de verbindingroutes met de overige stadsdelen. De bereikbaarheid is hierdoor zowel op wijkniveau als bovenwijks (mede door de ligging nabij Flevospoorlijn) goed.

Sociale veiligheid.

In het plan is aandacht geschonken aan de sociale veiligheid, daar waar het een probleem zou kunnen opleveren, zoals de langzaamverkeersroutes richting centrum en de parkachtige middenzone. Er wordt naar gestreefd om langs met name de oost-west verbindingen vestigingen te situeren. Het een en ander zal nader uitgewerkt worden in de deelplannen, mede op basis van de uitkomsten van het onderzoek dat naar sociale veiligheid in Almere is gedaan.

5.4. Economische uitvoerbaarheid

Het woningbouwprogramma met zijn normatief grondgebruik maakt een sluitende exploitatie mogelijk. Mits de totaal uit te geven oppervlakken en grondopbrengsten worden aangehouden kan het aantal woningen bij de stedenbouwkundige uitwerking zonnig afwijken van het programma.