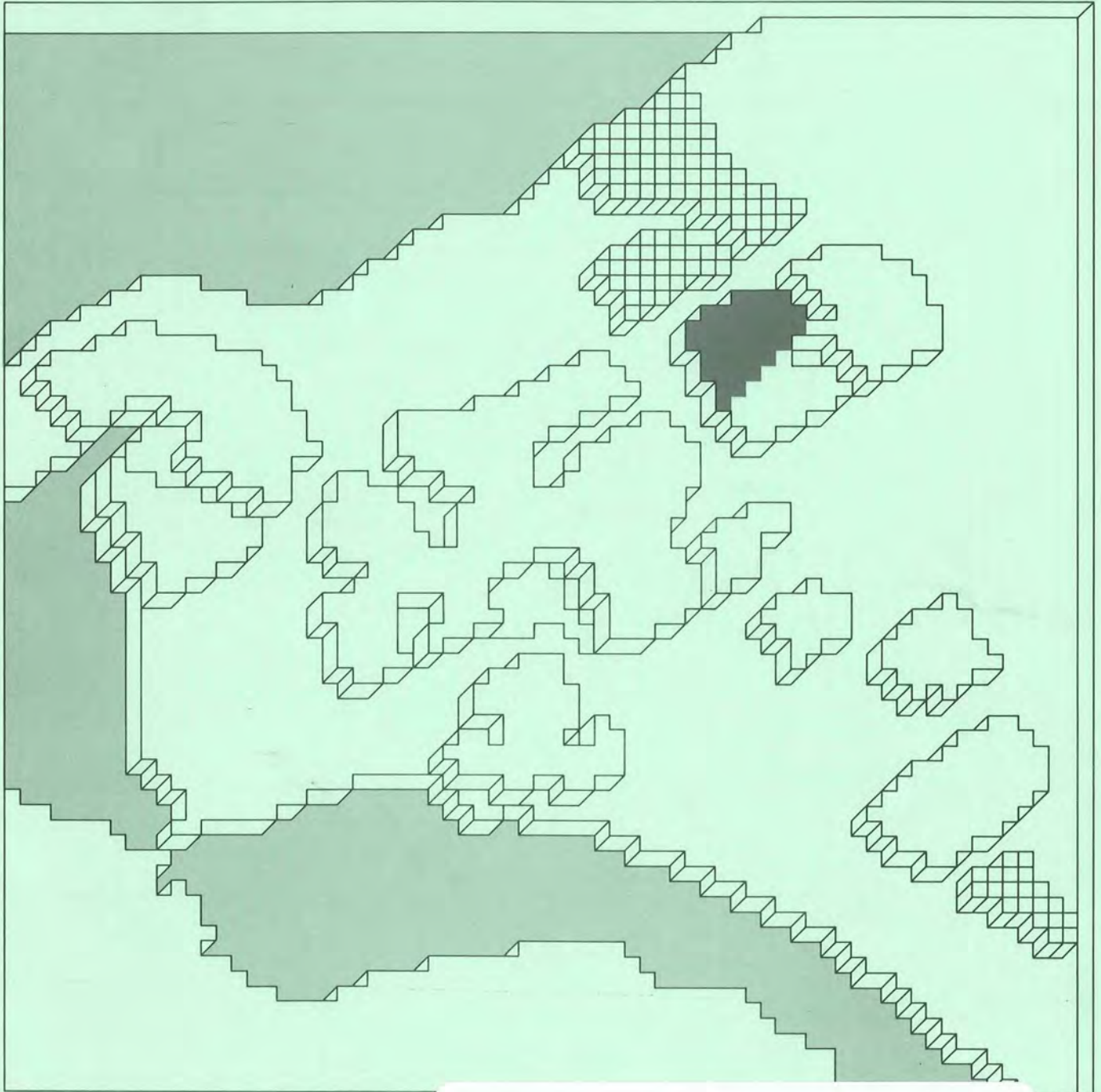


H.v.T. Selbt

ontwikkelingsplan almere-buiten



1e kwadrant

3

Archief Stedenbouw en Landschap DSO Gemeente Almere

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



ontwikkelingsplan almere-buiten

1e kwadrant



INHOUD

1. **Inleiding**
2. **Het kwadrant in breder kader**
 - 2.1. Ligging van het plangebied
 - 2.2. Programmatische informatie
 - 2.2.1. Wonen
 - 2.2.2. Werken
 - 2.2.3. Voorzieningen
 - 2.2.4. Groen-, sport- en recreatievoorzieningen
 - 2.2.5. Technische voorzieningen
 - 2.3. Verkeer en vervoer
 - 2.4. Overzicht ruimtegebruik
 - 2.5. Stedebouwkundige informatie
3. **Beschrijving planopzet**
 - 3.1. Het plan in hoofdlijnen
 - 3.2. Het plan per facet
 - 3.2.1. Wonen
 - 3.2.2. Werken
 - 3.2.3. Voorzieningen
 - 3.2.4. Groenvoorzieningen, sport en recreatie
 - 3.2.5. Verkeer en vervoer
 - 3.2.6. Nutsvoorzieningen en rioleringen
 - 3.2.7. Fasering in de tijd
 - 3.2.8. Milieuhygiënische en energie-aspecten (P.M.)
4. **Ruimtelijke aspecten voor de uitwerking**
 - 4.1. Structurerende elementen

Bijlage

Kaart: "ontwikkelingsplan almere-buiten 1^{ste} kwadrant", dd. februari 1981

externe adviseurs:

- Bureau Bakker en Bleeker - Landschap
 - Bureau Goudappel en Coffeng B.V. - Verkeer
 - Kuiper Compagnons B.V. - stedebouw
-

februari 1981

1. INLEIDING

Sedert het begin van de vijftiger jaren is aan het zuid-westelijk deel van Zuidelijk Flevoland een belangrijke rol toebedeeld als opvanggebied voor overloop van bewoners en bedrijven uit het overvolle noordelijk deel van de Randstad Holland. Om te kunnen fungeren als overloopgebied, wordt in Zuidelijk Flevoland de groeikern Almere ontwikkeld. Deze groeikern zal uit meerdere dealkernen zijn samengesteld.

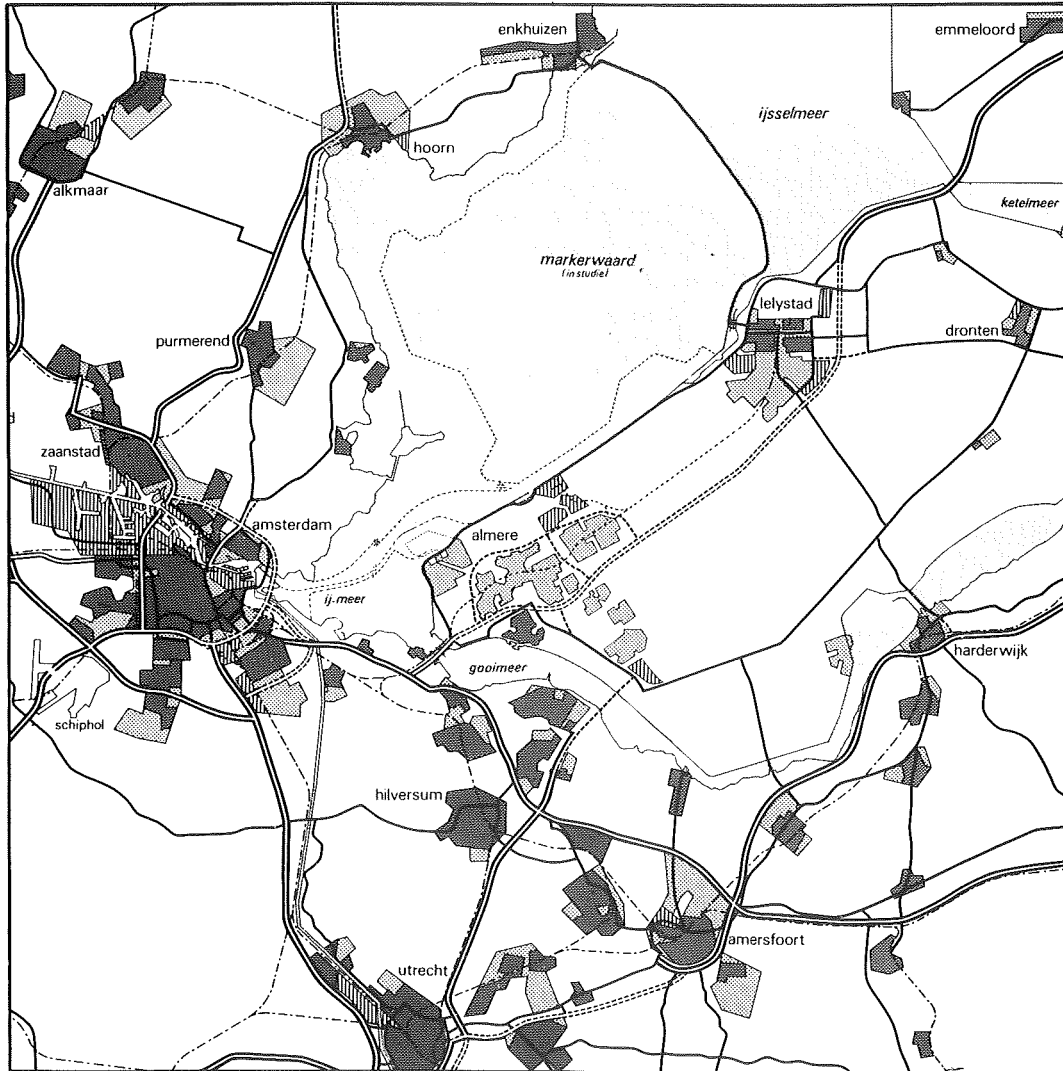
Om de in de Verstedelijkingsnota aan Almere als groeikern opgedragen taakstelling uit te kunnen voeren is in 1975 de ontwikkeling van de eerste kern Almere-Haven (maximaal 25.000 inwoners) en in 1979 de bouw van de tweede kern Almere-Stad (ongeveer 90.000 inwoners) ter hand genomen. De komende jaren zal dat ook met betrekking tot de derde kern Almere-Buiten 40 à 50.000 inwoners het geval moeten zijn, waartoe het recent verschenen "Ontwerp-Structuurplan Almere-Buiten" de eerste stap is geweest.






Het eerst te ontwikkelen gedeelte van Almere-Buiten heeft de benaming 1ste kwadrant meegekregen en is in de westhoek van de kern gesitueerd. Bij de keuze hiertoe hebben de reeds gerealiseerde infrastructuur, de ligging van het bedrijvenpark De Vaart en de aanwezige zandophoging een belangrijke rol gespeeld.

Het voorliggende ontwikkelingsplan moet in de te onderscheiden planfasen van structuurplan tot uitwerkingsplan gezien worden als een schakel tussen structuurplan en de plannen ex. artikel 11 van de wet op het openbaar lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders.

In de planvorming van Almere-Buiten zijn vier belangrijke fasen te onderscheiden achtereenvolgens zijn dit: structuurplan voor de gehele kern, ontwikkelingsplan voor de grote deelgebieden (kwadranten, hoofdcentrum), "artikel 11-plannen" voor de kleinere deelgebieden (woonbuurten, bedrijventerreinen en dergelijke) en als laatste stap voor de daadwerkelijke bouw en aanleg de bouw- en inrichtingsplannen (verkavelingsplannen, afwerkplannen, bouwkundig ontwerp enz.). Het doel van het ontwikkelingsplan is duidelijkheid te scheppen omtrent plaats en omvang van de te onderscheiden hoofdbestemmingen en voorzieningen en het definitieve beloop van de diverse tracé's voor de hoofdinfrastructuur (kernhoofdweg, busbaan, waterlopen enz.). Dit als onmisbaar kader voor de verdere uitwerking van de deelgebieden.

amsterdam + groeikernen

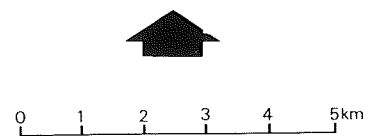
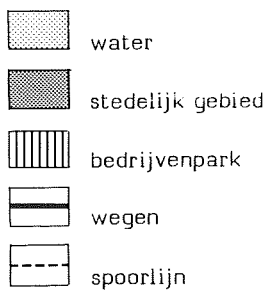
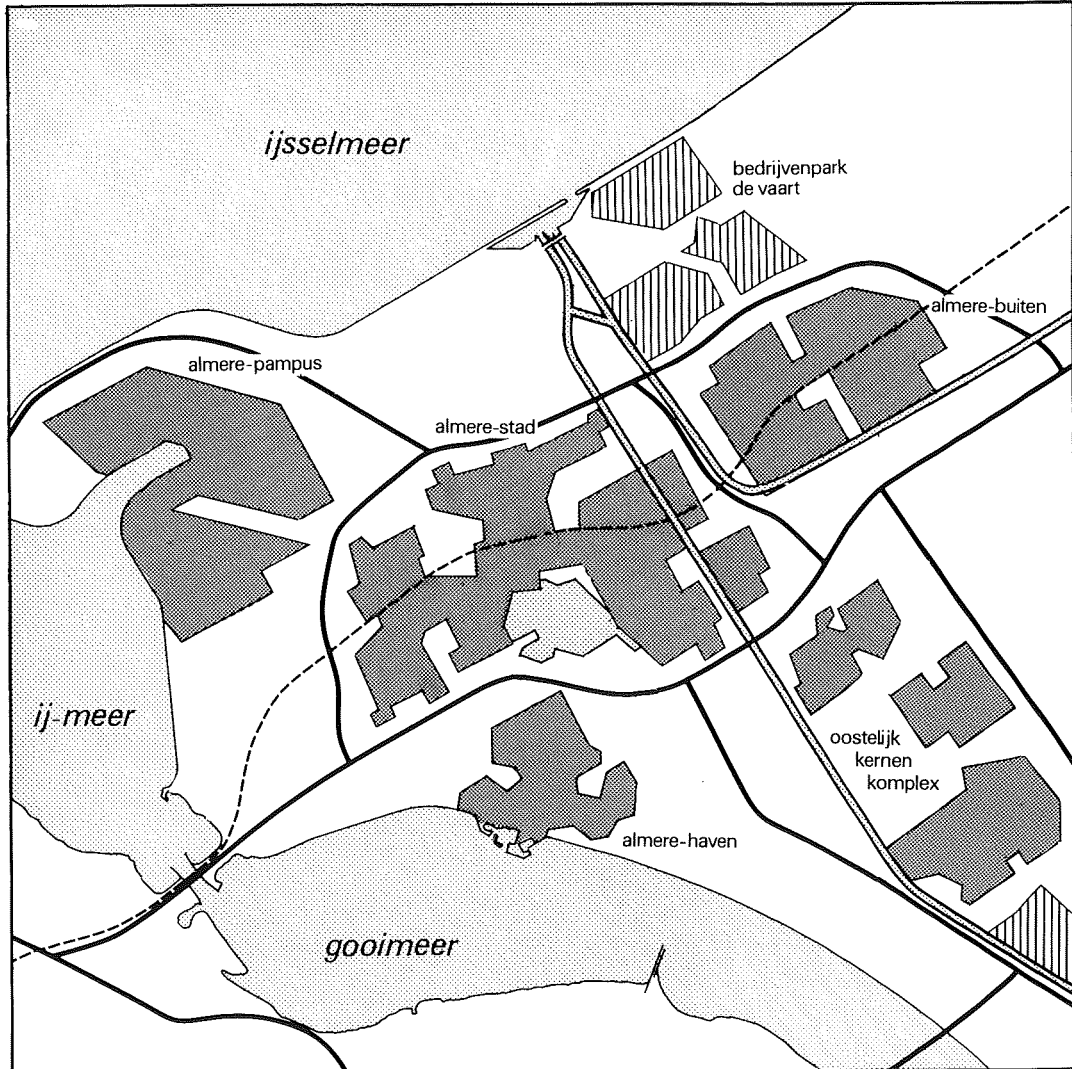


-  water
-  huidige en toekomstige stedelijke bebouwing
-  werken
-  wegen
-  spoorlijn

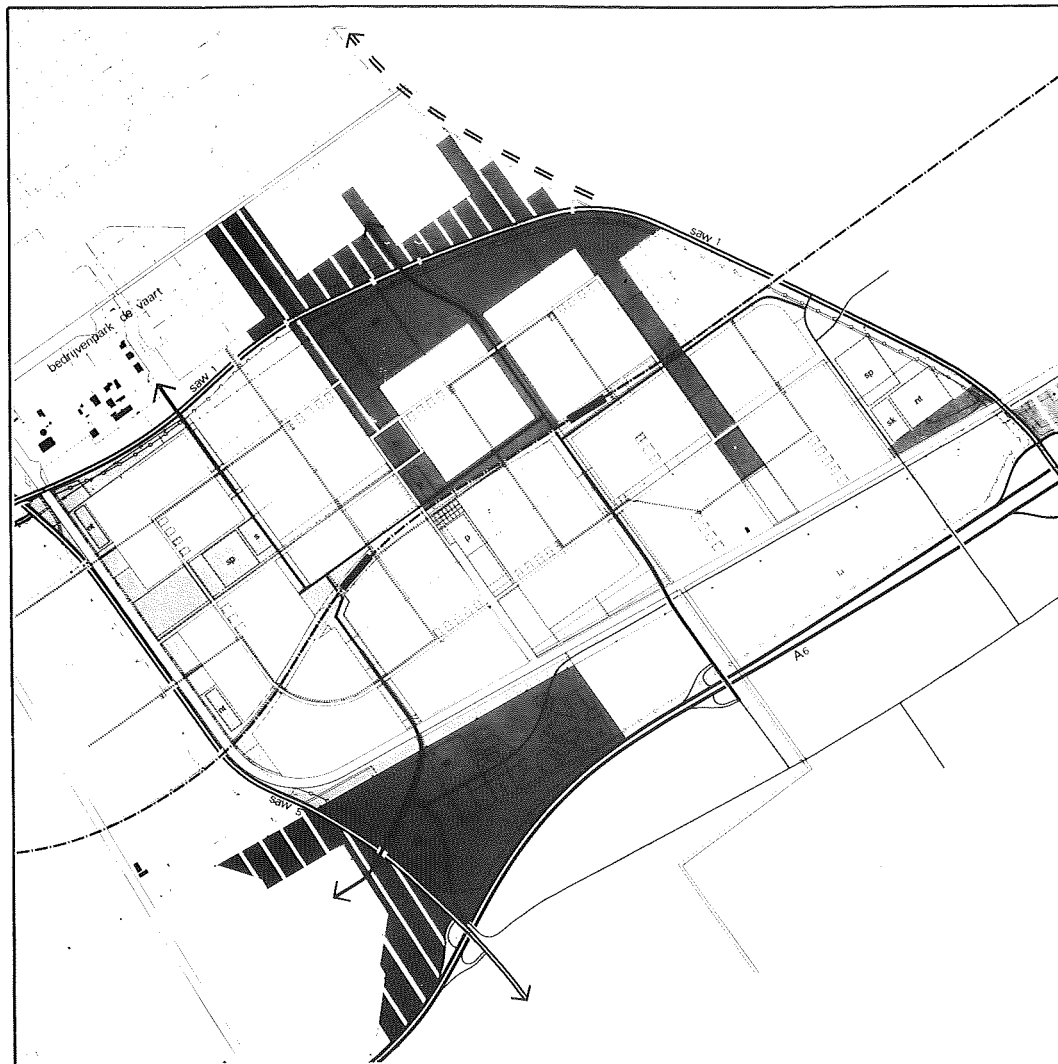


0 5 10 15 20km




































almere, meerkernige opzet



ontwerp-structuurplan almere-buiten juni 1980



verklaring

	woongebied		buurtcentrum		rijksweg
	centrumgebied		bedrijventerrein		stadsautoweg
	landbouwgebied		begraafplaats		kernhoofdweg
			nutstun		wijkweg
			stadspark		overige weg
			voortgezet onderwijs		openbare vervoersbaan
	groen		stadskwekerij		spoorweg met station
			sport		spoorweg in studie
			zwembad		langzaam verkeersroute
			reserve		hoogspanningsleiding
	water				leidingstraat
					plangrens



0 1 km

HET KWADRANT IN BREDER KADER

Kenmerkend voor de stedenbouwkundige opzet van Almere-Buiten is het groene rechthoekige netwerk, waarbinnen de buurten alsmede het centrumgebied een plaats hebben gekregen. Deze groene zones bieden plaats aan de voorzieningen die in betekenis boven het buurtniveau uitgaan.

Naar het centrum toe lopen de woningdichtheden op, evenals binnen de buurten naar de openbaar vervoer-haltes toe. Hierdoor wordt bereikt, dat zoveel mogelijk woningen dicht bij de voorzieningen waaronder de N.S. stations zijn gelegen.

Door in de verder van het centrum gelegen gebieden buurtvoorzieningen nabij de openbaar vervoer-haltes te situeren, heeft elke inwoner de benodigde dagelijkse voorzieningen binnen bereik. Daarnaast wordt getracht verscheidenheid te bewerkstelligen, onder meer door verkavelingswijze, woningtype en karakter van de woonomgeving.

In Almere-Buiten is, behalve voor het wonen, ook ruimte voor het werken. Zo zijn er gebieden van verschillende omvang voor bedrijven en kantoren. Daarnaast zijn er, verspreid over het woongebied kleine bedrijventerreinen. Voorts zal het centrumgebied een groot aandeel leveren in de kantoren- en voorzieningensector.

Bij de verkeersafwikkeling hebben voetgangers, fietsers en openbaar vervoer de hoogste prioriteit. In het gehele stedelijke gebied van Almere-Buiten is een openbaar vervoersbaan geprojecteerd voor snelle en comfortabele busverbindingen. De haltes zijn zodanig gesitueerd, dat circa 90% van alle inwoners binnen 400 meter van een halteplaats woont, terwijl ook een groot deel van de arbeidsplaatsen binnen loopafstand ligt.

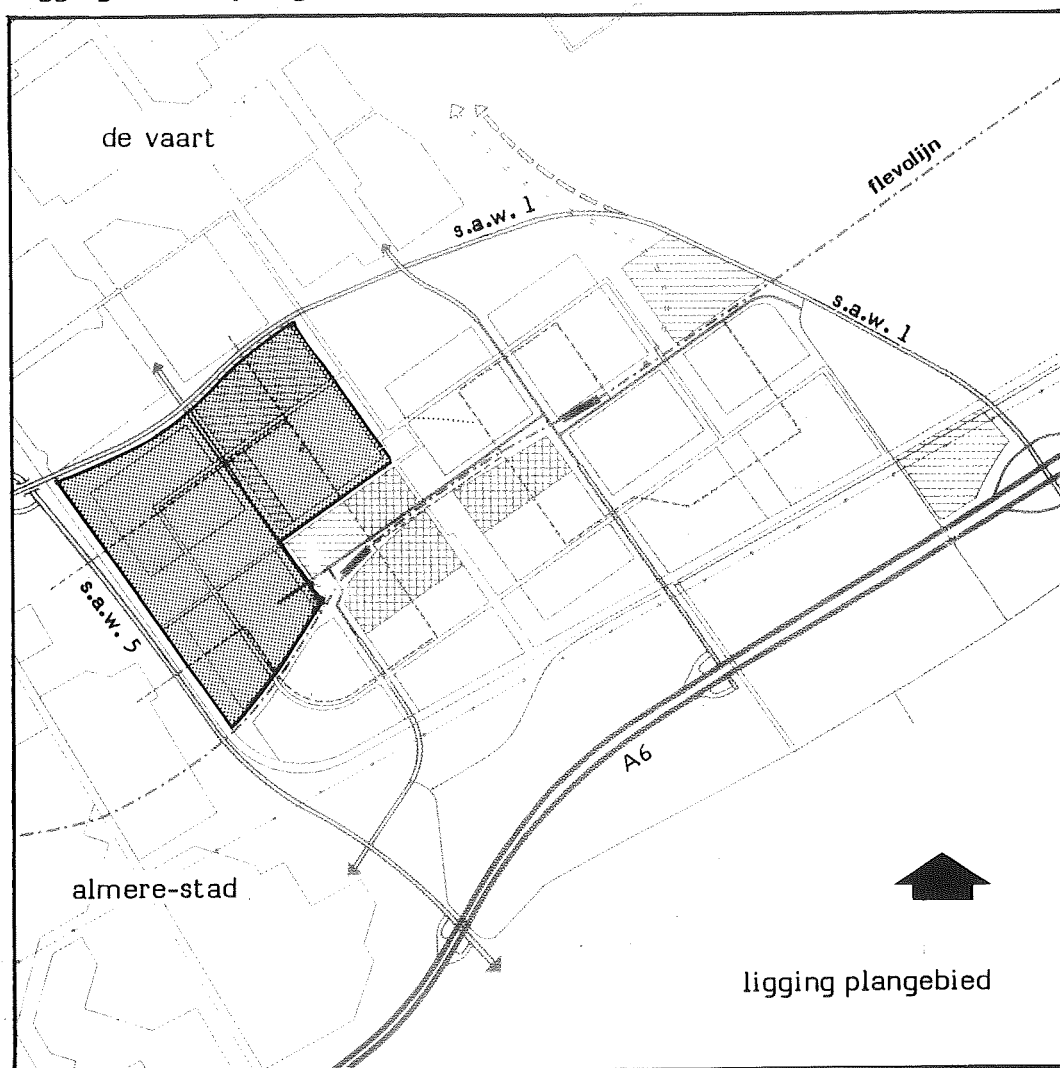
De woongebieden onderling, het centrum, de recreatievoorzieningen en de werkgebieden zijn voor fietsers en voetgangers verbonden door middel van vrijliggende fiets- en voetpaden. Deze paden kruisen de hoofdwegen ongelijkvloers door middel van tunneltjes, zodat er veilige en beschut gelegen routes ontstaan.

De hoofdontsluiting voor de auto geschiedt via centrale kernhoofdwegen. Deze hoofdwegen zijn tussen de woongebieden in gesitueerd en doen het centrumgebied aan.

In de woongebieden is daardoor hoegenaamd geen doorgaand verkeer aanwezig, waardoor fietsers en voetgangers een veilig gebied aantreffen.

De ligging van Almere-Buiten in het open landschap wordt benadrukt door de gestrektheid van het groene netwerk en zijn relaties met het buitengebied.

2.1. Ligging van het plangebied



Ligging, en begrenzing

Het plangebied (zie figuur) vormt het westelijke kwadrant van Almere-Buiten en wordt begrensd door:

- in het noordwesten, het bedrijvenpark De Vaart en de Stadsautoweg 1, (S.A.W. 1);
- in het noordoosten, de toekomstige brede groenzone;
- in het zuidoosten, de spoorlijn Weesp-Almere-Lelystad (de Flevolijn) en het hoofdcentrum;
- in het zuidwesten, de Lage Vaart met daarachter Almere-Stad.

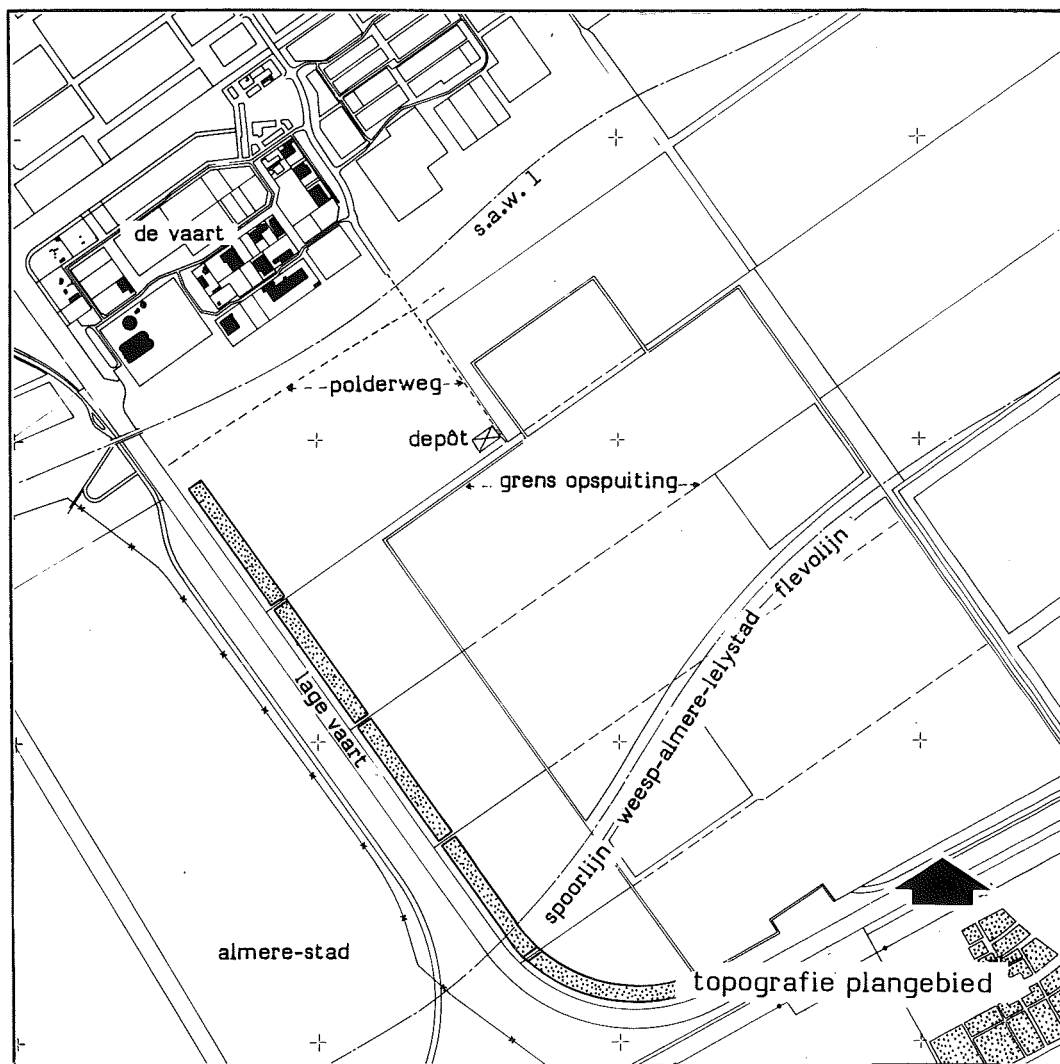
Topografie

Op bijgaand kaartje is de huidige stand van zaken omtrent wegen, waterlopen en dergelijke aangegeven. Een belangrijk gedeelte van het plangebied is opgehoogd met zand en behoeft in het noorden en westen nog aanvulling. Het gebied wordt verder doorsneden door 4 kavelsloten die op de Lage

Vaart uitmonden. Vanaf de S.A.W. 1 wordt het plangebied door een tijdelijke polderweg ontsloten tot aan een ontginnings-schuur. Verder loopt er nog een route parallel aan de S.A.W. 1. in het noordelijke deel van het plangebied.

De oppervlakte van het plangebied bedraagt 292 ha.

Voor verdere gegevens omtrent de bodemgesteldheid en de waterhuishouding wordt verwezen naar het Ontwerp Structuurplan Almere-Buiten.



2.2. Programmatische informatie

In het hiernavolgende wordt per facet informatie verschaft over aantal en kenmerken van de te realiseren woningen, voorzieningen, bedrijventereinen, alsmede technische voorzieningen. Een en ander is afgeleid van het Ontwerp Structuurplan Almere-Buiten, waarin uitvoerig wordt ingegaan op deze facetten.

2.2.1. Wonen

De totale oppervlakte van het plangebied binnen de aangegeven plangrens bedraagt 292 ha. De capaciteit van dit gebied bedraagt, conform het Ontwerp-Structuurplan Almere-Buiten, globaal 4.500 woningen*. Dit correspondeert met een inwonertal van ongeveer 12.000 (gemiddelde woningbezetting 2.7).

Voor de kenmerken van de te bouwen woningen wordt voor de gehele kwadrant gestreefd naar een programmatische afspiegeling van het structuurplan. Per buurt kan hierop worden gevarieerd in onderlinge samenhang. Voor het kwadrant zijn de volgende voorlopige indicaties te geven.

Grootte en eigendomsverhouding

De woningen worden als volgt verdeeld naar grootte en verhouding tussen huur en koop (in % totaal).

Woninggrootte		huur (in %)	koop (in %)	totaal (in %)
tot 3 kamers	(3,5 VE)	20	5	25
4 kamers	(4,5 VE)	25	10	35
5 kamers	(5,5 VE)	15	15	30
6 of meer kamers	(5,5 VE)	5 1)	5	10
totaal		65 %	35 %	100 %

1) overwegend 6 kamers

Financieringswijze

Financieringswijze	aandeel (in %)
woningwet-huur	55
premie-huur/premie-corporatie-huur	10
premie (A)-koop	10
premie (B)-koop	13
gelimiteerde vrije sector (gem. gar.)	7
overig vrije sector	5
totaal	100 %

Van de duurdere vrije sector moet ongeveer de helft individueel kunnen worden gebouwd.

Woonvorm

Van de woningen kan maximaal 15% worden gestapeld (inclusief de 1e woonlaag). Met betrekking tot de situering van deze woningen is een genuanceerde benadering gewenst: nabij het hoofdcentrum, nabij het groen, nabij de buurtvoorzieningen.

Het aandeel van de aangepaste woningen voor bejaarden is vooralsnog te stellen op 4% van de te bouwen woningen.

Het bouwen van aangepaste woningen voor gehandicapten kan niet (meer) op voorhand plaatsvinden. In de behoefte aan speciale woningen voor gehandicapten zal worden voorzien door aanpassing van bestaande woningen. Wel zal in de te ontwikkelen bouwplannen rekening moeten worden gehouden met de situering van eventueel aan te passen woningen.

* Met hantering van een iets hogere woningdichtheid, conform de afspraken gemaakt in het kader van het ambtelijk (voor)overleg over het structuurplan.

Woningdichtheid

De beschikbare oppervlakte voor zuiver woongebied bedraagt ongeveer 120 ha. Bij een gewogen gemiddeld grondgebruik van ca. 270 m² per woning, maakt dit de realisatie van ongeveer 4.500 woningen mogelijk. Dit correspondeert met een gemiddelde dichtheid in het zuiver woongebied van ± 37 woningen per ha. Ruim 70% van het totaal aantal woningen zal het gemiddelde van ± 37 woningen per ha moeten benaderen. Het betreft vooral de eengezins-huurwoningen in de woningwetsector en de woningen in de premiesector. Ongeveer 15% van de woningen zal moeten worden gerealiseerd in een hogere dan gemiddelde dichtheid (met name de meergezins-huizen) en bijna 15% (overwegend vrije sector) in een lagere. Uitgedrukt in aandelen van de totale oppervlakte zuiver woongebied, is dit respectievelijk ca. 70, 10 en 20%.

2.2.2. Werken

Kleinschalig bedrijventerrein

In het kwadrant bestaat behoefte aan ca. 10 ha in het woongebied geïntegreerd kleinschalig bedrijventerrein. Gezien de directe relatie van de oostelijke woonbuurt met een middelschalig bedrijventerrein waar ook kleinschalige vormen van bedrijvigheid een plaats zullen krijgen, heeft in deze buurt geen kleinschalig bedrijventerrein te worden opgenomen. In de twee westelijke buurten kan worden volstaan met ca. 6 ha kleinschalig bedrijventerrein. De resterende behoefte aan ruimte voor kleinschalige bedrijven kan worden opgevangen door het middelschalige bedrijventerrein. De oppervlakte per terrein bedraagt als regel 1,5 - 4 ha. De kaveldiepte bedraagt ca. 25 of ca. 50 m. De gedachten gaan hierbij uit naar uit te geven kavels van 200 tot 5000 m². De bruto: nettoverhouding bedraagt 100 : 60. Op de kleine bedrijventerreinen is ook enige ruimte beschikbaar voor kantoorvestigingen.

Middelschalig bedrijventerrein

In het plangebied ligt een reservering voor een middelschalig bedrijventerrein van ca. 48 ha bruto. Een uitloper hiervan sluit aan op het hoofdcentrumgebied. De kaveldiepte bedraagt overwegend ca. 50 of ca. 100 m, waarbij zoveel mogelijk de vrijheid moet bestaan te zijner tijd al naar gelang de behoefte terreinen uit te geven van ca. 50 dan wel ca. 100 m. diep. Dit vergt voor een deel van de diepe kavels een tweezijdige ontsluiting. De maximale kavelgrootte bedraagt 2 ha. De verhouding tussen bruto en netto is 100 : 62,5.

In de uitloper is de richting van het hoofdcentrum zijn vooral representatieve bedrijven en kantoren gedacht.

2.2.3. Voorzieningen

Behalve woonbestemmingen en werkgelegenheid, dient in het plangebied ruimte te worden gereserveerd voor buurtvoorzieningen (buurtwinkels, scholen, buurthuizen enzovoort), groen (inclusief voorzieningen in de groene sfeer) een school voor het voortgezet onderwijs, een sporthal en technische voorzieningen (infrastructuur).

De buurtcentra

De twee westelijke buurten moeten beschikken over zo centraal mogelijk gelegen buurtcentra. In deze centra moet ruimte beschikbaar zijn voor: een buurtsupermarkt met postagentschap, bankfiliaal, buurtcafé en/of snackbar, telefooncel, en kantoorruimte van beperkte omvang. Inclusief parkeren vergt dit per buurt een reservering van ca. 0,5 ha, bij voorkeur in de nabijheid van de bushalte.

Het buurtcentrum voor de oostelijke woonbuurt kan in de richting van het hoofdcentrum worden "verschoven". Door de directe relatie met dit hoofdcentrum kunnen voorzieningen voor deze woonbuurt in het hoofdcentrum worden gecombineerd met de 1e fase hiervan. Deze voorzieningen moeten een plek krijgen in het overgangsgebied tussen buurt en centrum. In de oostelijke buurt moet wel ruimte beschikbaar zijn voor een buurthuis met peuterspeelzaal (ca. 0,3 ha). In het hoofdcentrum en in directe ruimtelijke relatie met de oostelijke woonbuurt moet ruimte beschikbaar zijn voor een aantal buurtvoorzieningen die in belangrijke mate voor de oostelijke woonbuurt zullen functioneren. Deze zijn: buurtsupermarkt met postagentschap, enkele aanvullende winkelbranches, bankfiliaal, buurtcafé, en/of snackbar, kerkgebouw, enige kantoorruimte alsmede een medisch centrum met apotheek. Deze laatste voorziening zal de belangrijkste in Almere-Buiten zijn (ambulancepost, apotheek, spreekuur specialisten) en mede een functie vervullen voor de bewoners van en rond het hoofdcentrum.

Tussenbuurtcentrum

De twee westelijke buurten zijn elk afzonderlijk te beperkt van omvang om volgens de thans gehanteerde uitgangspunten (ontwerp structuurplan) de realisatie van een "eigen" medisch centrum en buurthuis met peuterspeelzaal mogelijk te maken. Deze voorzieningen zullen gemeenschappelijk zijn en vragen daartoe een ten opzichte van deze twee buurten centraal gelegen reservering van ongeveer 0,5 ha.

Basisonderwijs

Per buurt zijn 3 reserveringen voor 8-klassige kleuter- en basisonderwijs (k.b.o.)-scholen nodig (0,5 ha per reservering). De totale behoefte bedraagt 9 k.b.o.-scholen waarvan er vermoedelijk 6 openbaar en 3 bijzonder of algemeen zullen zijn. De openbare, bijzondere en/of algemene scholen vragen per categorie om een gelijkmatig spreidingspatroon ten behoeve van een goede bereikbaarheid en afgeronde schoolverzorgingsgebieden.

Telkens dienen twee scholen onderling zodanig te worden gesitueerd, dat gemeenschappelijk gebruik van het als regel per twee scholen te realiseren gymlokaal met schoolsportveld mogelijk wordt (maximaal 400 m. lopen

naar het gymlokaal). Per buurt kan ten minste 1 gymlokaal met schoolsportveld worden gerealiseerd (0,5 ha per reservering). Voor de gymlokalen gaat de voorkeur als regel uit naar een ligging in het hart van de buurten. In de westelijke buurten is een combinatie met het buurtcentrum aantrekkelijk. Een der gymlokalen kan wellicht als sportzaal worden uitgevoerd en aldus 3 scholen bedienen.

School voortgezet onderwijs en sporthal

In het plangebied moet ruimte worden gereserveerd voor onderwijsvoorzieningen voor het voortgezet onderwijs. In dit verband kan het gaan om een scholengemeenschap, maar ook om een complex van kleine categorale scholen of eventueel een midden- of leeftijdsschool.

Inclusief een schoolsportveld is hiervoor ca. 3 ha nodig.

Het verdient de aanbeveling in de directe nabijheid 1 ha te reserveren voor een sporthal met enkele aanvullende zaalruimten voor de kleine zaal sporten. Door een ruimtelijke relatie tussen school en sporthal wordt gezamenlijk gebruik mogelijk.

Ontwikkelingsreserveringen

Het is gewenst in het plangebied een aantal ontwikkelingsreserveringen op te nemen, die een belangrijke rol kunnen vervullen tijdens de realisatieperiode van het gebied, alsmede voor het opvangen van onverwachte ontwikkelingen. Voorbeelden hiervan zijn het beschikbaar hebben van plekken waar tijdelijk noodvoorzieningen kunnen worden geplaatst (winkel, vergaderruimte en dergelijke) en extra voorzieningen. Een aantal reserveringen van ongeveer 0,5 ha elk lijkt in dit verband voldoende.

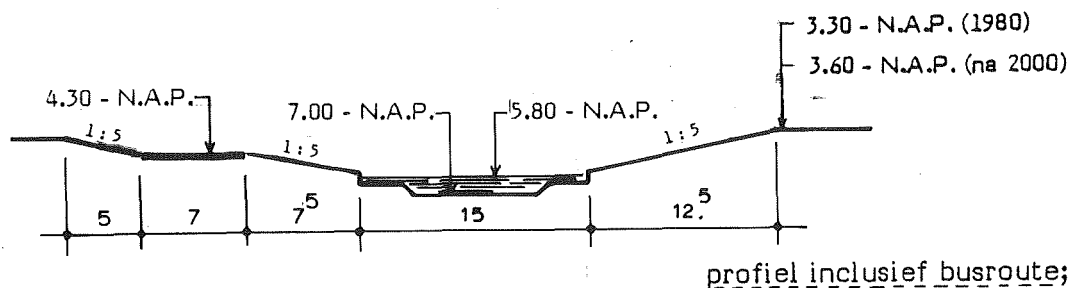
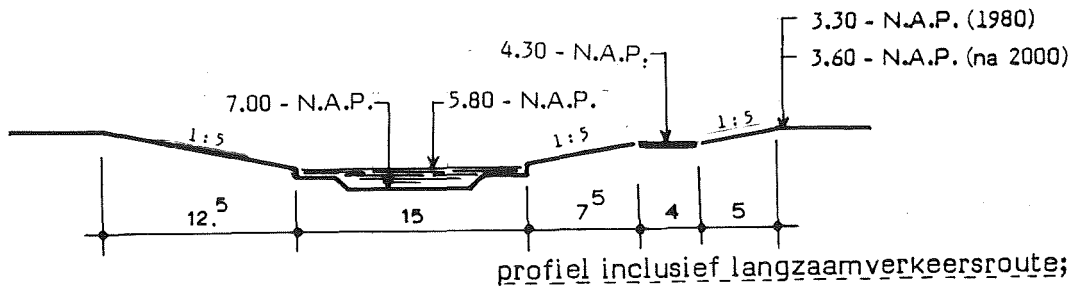
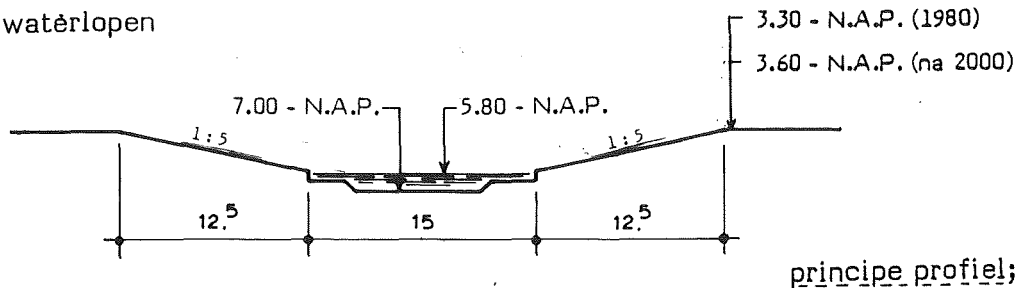
2.2.4. Groen-, sport- en recreatievoorzieningen

In dit verband gaat het om groen of voorzieningen in de groene sfeer buiten het zuiver woongebied.

- Volkstuinen : Hiervoor dient ca. 15 ha te worden gereserveerd, eventueel gedeeltelijk buiten doch wel grenzend aan het plangebied. Ongeveer een kwart dient kleinschalig opgezet direct aan de woongebieden te worden gerelateerd. De overige oppervlakte kan in enkele grotere eenheden (nutstuinencomplexen) worden ondergebracht.
- Veldsportcomplex : 1 reservering van ca. 10 ha bruto voor een voetbalveldencomplex (5 velden, met kantine/kleedaccommodatie).
- Tenniscomplex : 1 reservering van ca. 1,5 ha bruto (6-8 banen met kantine/kleedaccommodatie).
- Groen boven het buurtniveau : Bij een inwonertal van ongeveer 12.000 is volgens het structuurplan 48 ha groen boven het buurtniveau te motiveren. In dit verband gaat het om relatief grootschalig groen, dat op meer dan 500 meter lopen van de woning mag zijn gelegen. Dit groen mag ook (gedeeltelijk) grenzen aan het plangebied.

2.2.5. Technische voorzieningen:

- waterlopen



2.3. Verkeer en vervoer

De uitgangspunten voor het verkeer en vervoer in Almere zijn verwoord in het Ontwerp Structuurplan Almere-Buiten. Het verkeers- en vervoerssysteem van Almere dient een veilige en doelmatige verplaatsing van personen en goederen mogelijk te maken. Van een opdeling van Almere-Buiten in verkeers- en verblijfsgebieden kan een positieve bijdrage ten aanzien van de verkeersveiligheid verwacht worden.

In nauwe samenhang hiermee is een hiërarchische ordening van de autoontsluitingsstructuur van belang. Tevens dient deze structuur niet afgestemd te zijn op een vrije trendmatige ontwikkeling van het autogebruik. Dit betekent dat de andere vervoerswijzen extra de aandacht vragen. Zo zal de structuur en het bedieningsniveau van het openbaar vervoer zodanig dienen te zijn, dat voor de reiziger op afstanden boven de ca. 2 km. een aantrekkelijk vervoersalternatief voor de privé-auto wordt geboden.

Voor het fietsverkeer betekent dit extra zorg voor de ritten die tussen de 0,5 en 3 à 4 km. lang zijn, aangezien in deze afstandsklasse de fiets met de auto kan concurreren. Het kiezen van de juiste maaswijdte van het fietsnet is hiervoor van belang.

Voor het openbaar-vervoer dient een vrije baan met een breedte van 7 m te worden gereserveerd. De vrije hoogte dient 3.50 m te bedragen waarbij de mogelijkheid moet bestaan deze later te verhogen tot 4 m.

- boogstralen (bij voorkeur) : 110 m;
- maximum helling : 1 : 25.

Autoverkeer

De eerste aanleg van de infrastructuur zal gebaseerd worden op taakstellende normen ten aanzien van het autogebruik. Er dient wel ruimte te worden gereserveerd op basis van een vrije, trendmatige ontwikkeling van het autoverkeer.

In dit bestek komen de kernhoofdwegen en de aansluitingen van de buurtwegen op de kernhoofdwegen aan de orde.

Gekozen is voor een systeem van 2 directe aansluitingen per buurt op de kernhoofdweg. De verkeersintensiteiten op deze aansluitingen zijn zodanig (maximaal 300 à 400 motorvoertuigen in het avondspitsuur) dat langzaamverkeersroutes gelijkvloers gekruist kunnen worden en dat de geluidhinderproblematiek slechts op een gering deel van de ontsluiting speelt.

De auto-ontsluitingen kunnen als volgt nader beschreven worden.

- Kernhoofdweg : Een weg gedeeltelijk met gescheiden rijbanen en twee rijstroken per rijrichting en gedeeltelijk als tweestrooks weg. De rijbanen worden niet gebruikt door (brom)fietsers; deze verplaatsen zich elders. Ook vindt geen erfontsluiting plaats aan deze wegen. Bij de kruisingen en aansluitingen zijn voorsorteevakken aanwezig. Zo nodig zijn deze punten uitgerust met verkeerslichten. De minimum afstand tussen de kruisingen/aansluitingen bedraagt 200 m. De breedte van het baanlichaam is 25 à 30 m zonder geluidwerende maatregelen. De technische vormgeving dient op een kruissnelheid van 50 km/uur afgestemd te zijn.

- Aansluitingen op de K.H.W. : Een weg bestaande uit één rijbaan voor verkeer in twee richtingen, met een rijbaanbreedte van 6 m. De rijrichtingen worden gescheiden door geleidingsstrepen. (Brom)-fietsverkeer wordt alleen toegestaan indien de intensiteit minder bedraagt dan ca. 300 mvt./uur. Parkeren op de rijbaan is niet toegestaan. Kruisingen en aansluitingen kunnen eventueel worden voorzien van verkeerslichten.

Geluidsaspecten

De Wet Geluidhinder introduceert geluidzones langs wegen¹⁾. Binnen deze zone mag men alleen woningen en andere geluidgevoelige objecten bouwen indien de in de wet genoemde grenswaarden niet worden overschreden. Deze grenswaarden zijn de 55 dB(A)- en de 65 dB(A)-waarde. Op de eerste grenswaarde dienen de plannen in eerste instantie afgestemd te zijn. De 65 dB(A)-waarde is namelijk die, waarbij nog juist een ontheffing verleend kan worden (op grond van bepaalde bouw- of stedenbouwkundige argumenten). In het ontwerp structuurplan voor Almere-Buiten is al gesteld dat het verkeers- en vervoersbeleid in Almere erop gericht is goede alternatieven te scheppen voor het autogebruik, door het opnemen van hoogwaardige infrastructuren voor het langzaam verkeer en het openbaar vervoer.

Onderstaande tabel geeft een indicatie van de ligging van de geluidslijnen weer, die berekend zijn op basis van dit taakstellende verkeers- en vervoersbeleid.

S.A.W. 1 1.300 ← 400 1.000 ← 850 ↓	spitsin-	gem uur-	55 dB(A)-	65 dB(A)-	55 dB(A)
	tensiteit	intensiteit	lijn	lijn	lijn + scherm 1,50 m.
	1.300	900	150 m	35 m	57 m
	1.000	700	125 m	25 m	45 m
	850	600	110 m	22 m	35 m
	400	300	60 m	10 m	25 m

Voor wat betreft de geluidhinder langs de spoorlijn wordt verwezen naar het rapport "Het geluid langs de Almere-spoorlijn", Flevovericht nr. 139. Daarin is gesteld dat in Almere, zonder afscherming van de spoorlijn, in punten op een afstand van 50 m en tot en met een hoogte van 15 m het equivalent geluidniveau onder de voor spoorweggeluid geldende grenswaarden ligt.

1) De Wet Geluidhinder geldt niet voor wegen waarvoor minder dan 2.500 mvt./etmaal worden verwacht; buurtontsluitingen vallen dus in het algemeen buiten de Wet Geluidhinder.

Voetgangers en fietsers

In het Ontwerp Structuurplan Almere-Buiten is ingegaan op de structuur van het hoofdroustestelsel voor het fiets- en bromfietsverkeer. Dit net heeft een maaswijdte van 300 à 400 m, waarbij voor een deel van de hoofdroutes zoveel mogelijk aansluiting wordt gezocht bij de overige infrastructuur op stadsniveau (waterlopen, busbaan).

Daar waar de routes ongelijkvloers auto-ontsluitingen kruisen moet rekening gehouden worden met aanlooproutes welke uit onderstaande tabel berekend kunnen worden.

hoogteverschil	1 m	2 m	3 m	4 m
maximale helling	10 %	7 %	5 %	4 %
voorkeurshelling	8 %	5 %	3,5 %	2,5 %

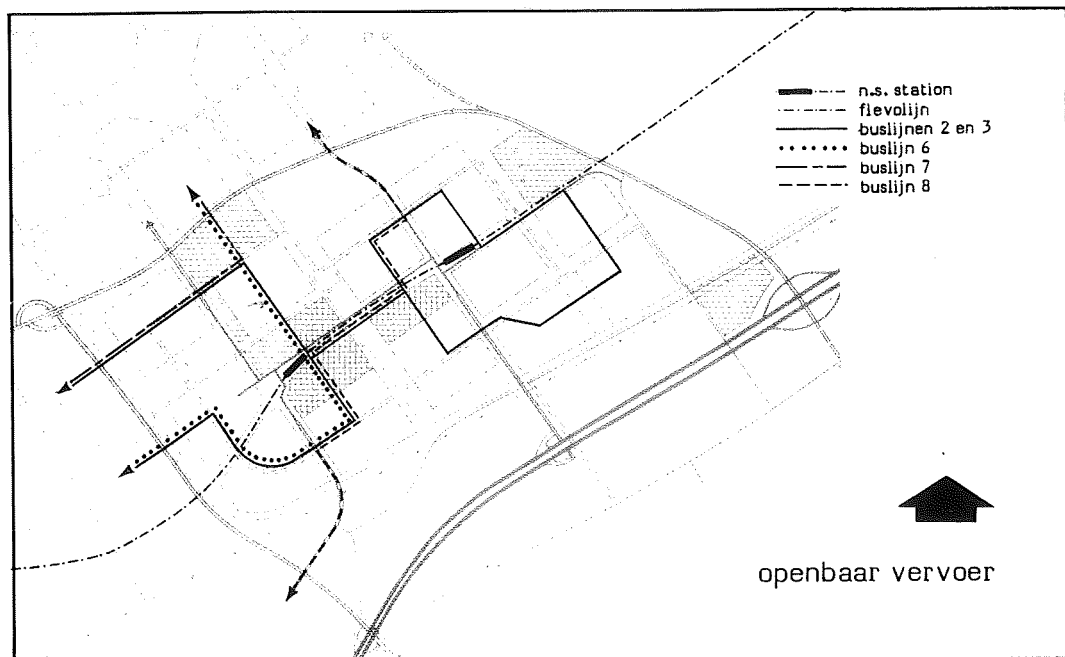
Openbaar vervoer

Almere-Buiten is aan weerszijden van de spoorlijn gesitueerd en er zijn 2 stations geprojecteerd.

Bovendien is in het Ontwerp Structuurplan Almere-Buiten gewezen op de noodzaak van vrije busbanen en is de principe-structuur van de busbanen aangegeven. Naast het verzorgen van de interne relaties en de relaties met De Vaart en Almere-Stad dient dit busnet ook als voeding van beide stations.

In dit ontwikkelingsplan wordt als volgende stap de ligging van de busbanen aangegeven alsmede de halten. De situering van de halten hangt nauw samen met de voorzieningen en het langzaam verkeer.

Volgens de plannen wordt Almere-Buiten bediend door 5 (bus)lijnen, waarvan de lijnen 2 en 3 een verbinding vormen tussen Almere-Buiten en Almere-Stad en verder. Dit zijn de belangrijkste lijnen voor Almere-Buiten, met een hoge frekwentie (6 à 7½ min. interval). De overige 3 lijnen leiden naar het bedrijvenpark De Vaart. Lijn 6 is de belangrijkste ervan. Deze loopt van Almere-Haven naar De Vaart. De lijn wordt om de 10 minuten bediend. De lijnen 7 en 8 hebben een 20 minutendienst.



2.4. Overzicht ruimtegebruik

Uit de voorafgaande verschaft programmatische informatie resulteert de volgende benodigde ruimtebehoefte (globaal)

Bestemming binnen de buurten	aantal eenheden	ruimte per eenheid	totale bruto opp. in ha.	bijz.
1. zuiver woongebied	4.500	270,0 m ²	122,0	
2. k.b.o.-scholen	9	0,5 ha.	4,5	
3. gymlokalen + schoolsp. v.	4*	0,5 ha.	2	
4. buurtcentra (buurtvoor.)	3		1,3	
5. kleinsch.bedr.terr.	2	1,5 -4 ha	6	
6. busbaan	2.150 m.	20,0 m	4,3	
7. ontwikkelingsreserveringen	8	ca.0,5 ha.	4,0	
Totaal			143,6 ha.	
			<u>0,5</u>	
			144,1	

* waarvan 1 eventueel als sportzaal

Bestemming buiten de buurten	aantal eenheden	ruimte per eenheid	totale bruto opp. in ha.	bijz.
1. tussenbuurtcentrum	1		0,5	
2. veldsportcomplex	1		10,0	
3. tenniscomplex	1		1,5	
4. school v.o.	1		3,0	
5. sporthal + zalen	1		1,0	
6. middelsch.bedr.terr.	1		47,5	
7. groen	12.000	40,0 m ²	48,0	*
8. volkstuinten	12.000	12,5 m ²	15,0	*
9. open water(gangen)	3.550	40,0 m	14,2	
10. vrijliggende paden	12.100 m.	4,0 m	4,8	
11. busbaan	1.350 m.	20,0 m	2,7	
12. kernhoofdweg	1.405 m.	22,0 m	3,1	
13. ontwerpmarginen			p.m.	
Totaal			151,3 ha	

* eventueel gedeeltelijk buiten het plangebied

De bruto woningdichtheid op buurtniveau bedraagt bij het bovenstaande ruimtegebruik ca. 31 woningen per ha. Totaal is er voor de bestemmingen zowel binnen als buiten de buurten ca. 292 ha. nodig. Beschikbaar is 292 ha.

2.5. Stedebouwkundige informatie

Hoofdopzet

Om de omgevingskenmerken van invloed te laten zijn op het karakter van Almere-Buiten is gestreefd naar zo direct mogelijke functionele, visuele en ruimtelijke relaties met de omgeving. Samen met ontwikkelingsmotieven heeft dit geleid tot een grotendeels rechthoekig opgezette structuur waarvan de richting bepaald is door de hoofdverkevelingsrichting in Flevoland. Deze structuur geeft in de vorm van een groen netwerk samenhang aan het plan.

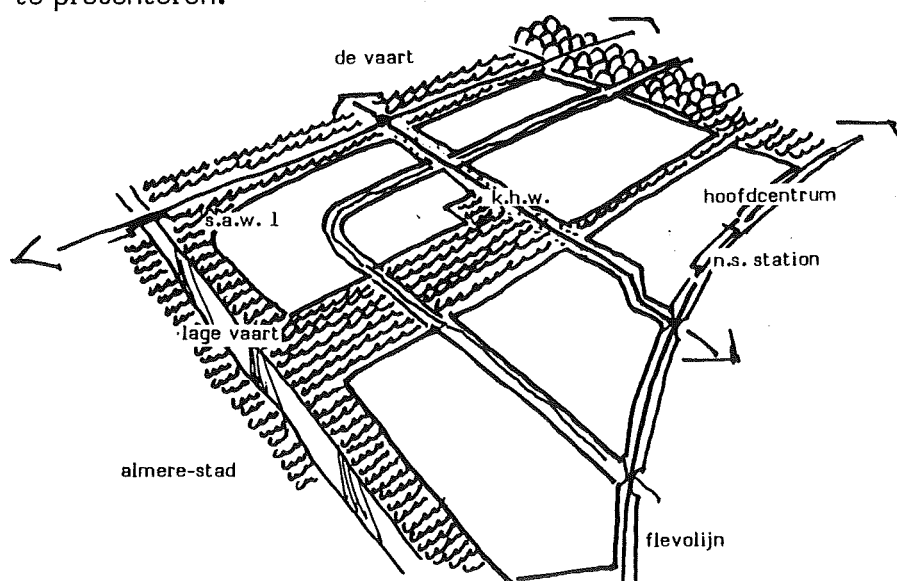
Binnen dit groene netwerk hebben de buurten alsmede het centrum een plaats gekregen, terwijl het netwerk zelf een continu stelsel van groene ruimten vormt waarin uiteenlopende groene bestemmingen worden gesitueerd alsmede routes voor voetgangers en fietsers en wellicht incidenteel ook auto's. Het gedeelte van dit netwerk welke de kapstok voor het eerste kwadrant vormt laat zich als volgt benoemen en karakteriseren (zie figuur):

Noordwest gericht kunnen respectievelijk worden onderscheiden:

- de zone waarin gelegen de Lage Vaart, met volkstuincomplexen.
- een zone waarin de kernhoofdweg gelegen is en in directe relatie met het bedrijvenpark De Vaart staat. Langs deze zone zijn aan de noordwestzijde bedrijven geprojecteerd;
- een groene zone die De Vaart verbindt met het centrum van Almere-Buiten. Deze zone heeft een bosachtig karakter en bevat onder meer een begraafplaats en een stadspark.

Noordoost gericht kunnen respectievelijk worden onderscheiden:

- het spoortracé als een dijk van 4 m. hoogte uitgevoerd en door zijn gebogen tracé een afwijkende richting in de rechthoekige structuur;
- een zone richting Almere-Stad, als voortzetting van de groene buitenruimte van Almere-Stad tot nabij het centrum van Almere-Buiten. Hierin bevinden zich veelsoortige voorzieningen. In deze zone dient ook de relatie met de Lage Vaart tot uitdrukking te komen;
- een zone waarin gelegen de S.A.W.1. Deze zone is als het ware het voorportaal van Almere-Buiten. Hierlangs dient Almere-Buiten zich te presenteren.



Het hierboven beschreven netwerk geeft ruimte voor 3 buurten (+ 12.000 inw.), een bedrijventerrein en een aanzet tot het geprojecteerde hoofdcentrum dat grotendeels aan de overzijde (zuidoostelijk) van de spoorbaan zal worden ontwikkeld.

Een stelsel van waterlopen, gekoppeld aan routes voor voetgangers en fietsers waar mogelijk aan openbaar vervoerstracé's, verbindt als een continue zone de verschillende plandelen.

De drie buurten hebben elk hun dagelijkse voorzieningen. Daar ze tezamen een trio vormen (zie het ontwerp structuurplan voor Almere-Buiten) dienen enkele gemeenschappelijke voorzieningen een plaats binnen het kwadrant te krijgen (medisch centrum, bijzondere k.b.o.-school en dergelijke).

De woningdichtheden in de te onderscheiden deelgebieden zijn gerelateerd aan de nabijheid van de buurtcentra en het hoofdcentrum waarbij met name de loopafstand tot het N.S. station van grote invloed is geweest. Daarnaast is een hogere dichtheid langs de brede groenzone aantrekkelijk.

Zoals reeds in paragraaf 2.3. vermeld bestaat de hoofdontsluiting van het kwadrant voor fietsers en voetgangers in principe uit een netwerk van vrije routes met een maaswijdte van 400 m. De hoofdontsluiting voor de auto (de kernhoofdweg loopt centraal door het kwadrant en heeft per buurt 2 aansluitingen en 1 voor het bedrijventerrein.

Ruimtelijke karakteristiek

Het structuurplan benoemt de verschillende sferen die hun stempel op de te onderscheiden kwadranten drukken.

Het 1^e kwadrant zal zijn karakter in belangrijke mate ontleen aan de sfeer van het open polderlandschap. Helderheid en enkelvoudigheid zijn hierbij de trefwoorden. In samenhang met het reeds vermelde groene netwerk levert dit een rechthoekig verkavelingssysteem op waarbij per buurt een zekere gerichtheid op het hoofdcentrum tot uitdrukking moet komen.

De ruimtelijke relaties met het bedrijvenpark De Vaart en met Almere-Stad, welke via de eerder genoemde zones gestalte zullen krijgen, dienen iets specifiek aan de poldersfeer toe te voegen. In concreto betekent dit dat er per buurt ingespeeld dient te worden op de specifieke kenmerken van het groene netwerk (ruimtelijk en/of functioneel).

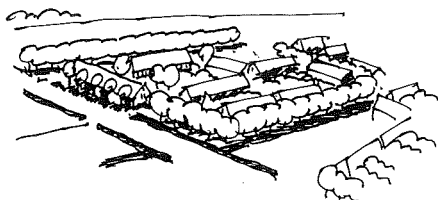
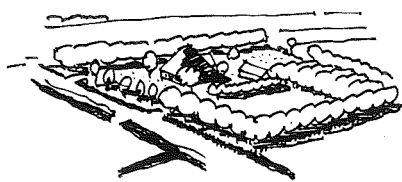
Sferen

In het ontwerp structuurplan voor Almere-Buiten wordt ten aanzien van het groene netwerk onderscheid gemaakt tussen een bossfeer en een sfeer van het open polderlandschap. Deze sferen zijn geïnspireerd op typische kenmerken van de omringende polder, zoals sloten, tochten, vaarten en bos. Bovendien is de aanwijziging gegeven dat de vormgeving van de woonomgeving in de aangrenzende buurten wordt beïnvloed door de bovengenoemde verschillen in sfeer van de groenstructuur.

Op het 1^e kwadrant toegespitst, dient zich aan: wonen in de sfeer van het open polderlandschap en wonen in de sfeer van het polderbos. Daarnaast geeft de aanwezigheid van grachten aanleiding tot een eigen sfeer.

- wonen in de sfeer van het open polderlandschap

Middelen om de sfeer van het open polderlandschap in het 1^e kwadrant een rol te laten spelen zijn:



- een lineaire ontwikkeling van wegen, water en beplantingen;
- een grote mate van transparantie bij de inrichting van de openbare ruimte, met veel gras en weinig of geen onderbeplanting;
- zoveel mogelijk doorzichten;
- wegen op zeer formele wijze begeleiden met bomen in strakke rijen;
- de taluds langs de grachten geleidelijk laten aflopen en langs de oevers rietbegroeiingen.
- bij het beplantingsassortiment uitgaan van de verwantschap met de polder, bijvoorbeeld de populier, els, es en wilg.

- wonen in de sfeer van het polderbos

In tegenstelling tot het open polderlandschap is voor het wonen in het bos kenmerkend de beslotenheid van de openbare ruimte. Het doorzicht op de verdere omgeving is over het algemeen beperkt.

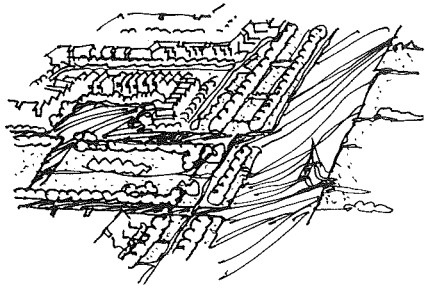
Teneinde de bossfeer in de daarvoor in aanmerking komende buurten voelbaar te maken, zal bovendien aan het volgende gedacht moeten worden:

- pleksgewijze grote beplantingsgroepen van bomen met een onderbegroeiing van struiken en kruiden binnen de buurten;
- langs wegen en achtertuinen dichte beplantingsstroken van bomen en struiken;
- lanen van uit het bos lopen door in de buurten
- de openbare ruimten van enig formaat worden dicht beplant met daarin -in verhouding- kleine open plekken. Karakteristiek voor deze sfeer is het zelden voorkomen van grasgazons, behoudens de benodigde trapveldjes;
- de taluds langs de grachten kunnen hier wat minder geleidelijk naar het water aflopen; waar mogelijk kan hier plaatselijk zelfs aan steile taluds worden gedacht;
- de keuze van het beplantingsassortiment dient hier aangepast te zijn aan het polderbosmilieu: onder andere eik, beuk, esdoorn, meidoorn en kornoelje.



- wonen in relatie met het water

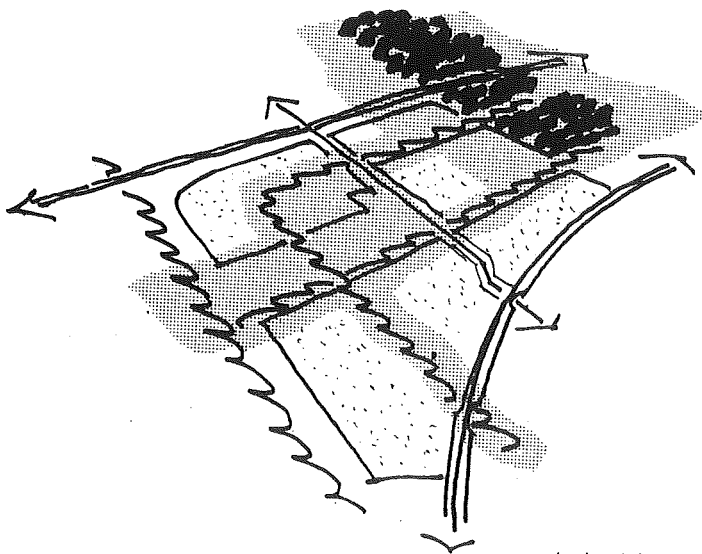
Het water bepaalt in het 1^e kwadrant mede de eerder omschreven sferen. Daar



naast kan het water, waar de aanwezigheid van de Lage Vaart en de grachten daartoe aanleiding geeft, een specifieke en directe rol te vervullen in het woongebied. Te denken is hierbij onder andere aan tuinen grenzend aan het water met mogelijkheden voor aanleg- en/of vissteigertjes in privégebruik.

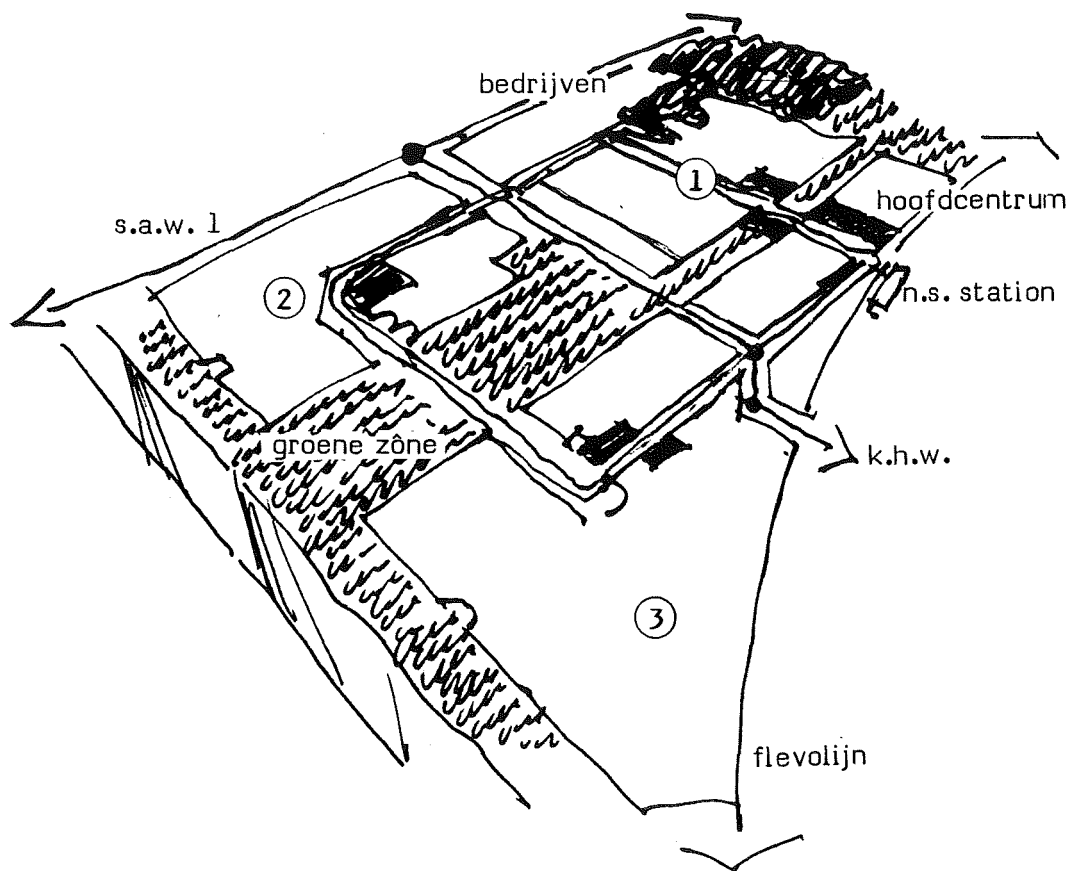
Karakteristiek voor de sfeer van het water in het 1^e kwadrant is:

- het rechtlijnig beloop van de Lage Vaart en de grachten;
- de openheid van de ruimte langs de oevers in het gebied dat wordt gekenmerkt door de open poldersfeer;
- de beslotenheid van de ruimte langs de oevers in het gebied dat wordt gekenmerkt door de bossfeer;
- de oeverbegroeiingen bestaan uit riet en andere oeverplanten (op een drempel onder water) en uit wilgen en elzen;
- het voorkomen van eenden en andere watervogels;
- de weerspiegeling van lucht en beplanting in het water;
- de waterkant is afwisselend wel of niet benaderbaar;
- het gebruik van het water voor recreatieve activiteiten zoals spelevaren, vissen en schaatsen;
- een meer formele en steniger overgang tussen bebouwing en water ten behoeve van concentratieplekken in de buurten en nabij het centrum.



invloedsferen van polderbos en water binnen de sfeer van het open polderlandschap.

3. BESCHRIJVING PLANOPZET



3.1. Het plan in hoofdlijnen

De opzet van het plan is zodanig dat de te onderscheiden buurten en het bedrijventerrein een zelfstandig karakter hebben zowel ruimtelijk als functioneel. Echter de gemeenschappelijke noemer van de poldersfeer, de bedrijvigheid langs de K.H.W. en de groene as richting Almere-Stad geven de aanknopingspunten voor een samenhangend geheel. Daarnaast wordt de onderlinge samenhang onderstreept door infrastructurele werken zoals de waterloop gekoppeld aan de busbaan en de route voor voetgangers en fietsers.


































De routes voor voetgangers en fietsers die vanuit buurt 1 en buurt 3 direct op het hoofdcentrum geïntendeerd zijn vormen met de voornoemde infrastructurele werken een carré, een circuit welke alle plandelen binnen het kwadrant met elkaar verbindt en alle kleurbepalende elementen in het kwadrant "aandoet" (bos, het hart van de buurt, hoofdcentrum met station groene as, bedrijven).

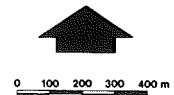
Per buurt dient gezocht te worden naar een geëigende relatie met de groene zone waarin grootschalige voorzieningen zijn gelegen (zie paragraaf 2.2.3.). Loodrecht op deze zone staat een uitloper van het bedrijventerrein die langs de K.H.W. voor een groot gedeelte het gezicht van het eerste kwadrant zal bepalen.

ontwikkelingsplan



VERKLARING:

	WONEN (LAGER DAN GEMIDDELDE DICHTHEID)		SPOORWEG
	WONEN (GEMIDDELDE DICHTHEID)		KERNHOOFDWEG
	WONEN (HOGER DAN GEMIDDELDE DICHTHEID)		AUTOONTSLUITING
	CENTRUMACTIVITEITEN		RESERVERING BUSBAAN
	MIDDELSCHALIG BEDRIJFSTERREIN		BUSBAAN
	KLEINSCHALIG BEDRIJFSTERREIN		HOOFDRUTE VOOR VOETGANGERS EN FIETSERS
	VELDSPORTCOMPLEX		ROUTE VOOR VOETGANGERS EN FIETSERS
	PARK		BUURTCENTRUM
	GROEN/ BOS		BUURTHUIS
	BEGRAAFPLAATS		MEDISCH CENTRUM
	WATERGANG		SCHOOL (K.B.O.)
			SCHOOL (V.O.)
			SPORHAL + SPORTTERREIN
			GYM. LOKAAL + SPORTVELDJE
			HALTE OPENBAAR VERVOER
			VOLKSTUINCOMPLEX
			TENNISCOMPLEX
			BRUG
			TUNNEL
			DWARSPROFIEL
			STATION NS
			GRENS PLANGEBIED

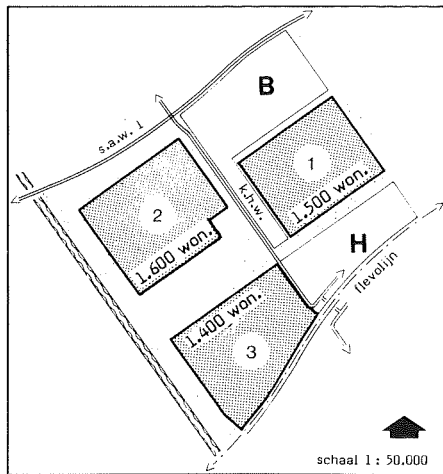


3.2.

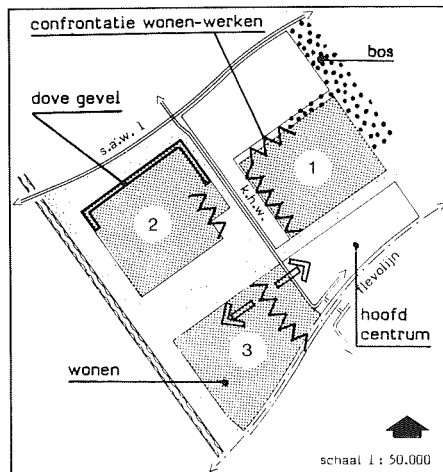
3.2.1.

Het plan per facet

Wonen

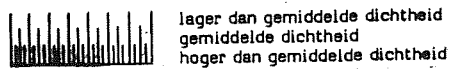
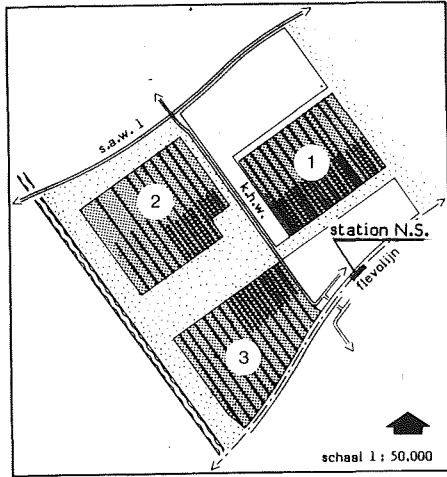


De oppervlakten voor de 3 woonbuurten zijn respectievelijk ca. 45 ha, 55 ha en 47 ha. en bieden plaats aan respectievelijk ca. 1500, 1600 en 1400 woningen. Buurt 1 onderscheidt zich van de twee andere buurten door zijn directe relatie met het hoofdcentrum (H), hetgeen aanleiding heeft gegeven tot een woningdichtheid boven het gemiddelde. Deze directe relatie komt tevens tot uiting in de locatie van de buurtvoorzieningen waarvan het zwaartepunt zich nabij de 1^{ste} fase van het hoofdcentrum bevindt. De buurt wordt verder gekenmerkt door wonen langs de bosrand van de noordwestelijke bosas en bedrijvigheid langs de 2 andere zijden. De confrontatie met het bedrijventerrein (B) vindt in het westelijk deel plaats tussen het meer openbare gedeelte van het wonen en de representatieve zijde (is voorkant) van kleinschaliger bedrijven, met daartussen de waterloop. De kantoren- en bedrijvenstrook langs de K.H.W. dient eveneens zodanig ingedeeld te worden dat er naar het wonen toe geen achterkantsituaties ontstaan.



Buurt 2 die een lagere gemiddelde dichtheid heeft dan de overige en het verst verwijderd van het hoofdcentrum is wordt gekenmerkt door een markante ligging. Immers deze buurt zal het visitekaartje van Almere-Buiten zijn vanwege zijn perifere ligging. Er dient dan ook bekeken te worden op welke wijze deze buurt zich zal kunnen presenteren zonder dat geluidvoorzieningen het zicht op Almere-Buiten ontnemen. Gedacht kan worden aan bouwkundige maatregelen die een "dove" gevel





(dat wil zeggen een gevel waaraan minder geluidsgevoelige ruimten gesitueerd zijn) langs de S.A.W. 1 tot gevolg hebben alsmede aan de situering van minder geluidsgevoelige bestemmingen.

Buurt 3 zal ruimtelijk het karakter hebben van een woongebied als uitloper van het centrumgebied hetgeen tot uiting komt in een zonering van bedrijvigheid (kleinschalige bedrijven, "doe het zelf" centrum) langs de hoofdas welke de buurt met het hoofdcentrum verbindt.

Schematisch is aangegeven waar in dit kwadrant de te onderscheiden dichtheden gelokaliseerd dienen te worden, waarbij met name de hogere dichtheden gerelateerd zijn aan de ligging ten opzichte van het hoofdcentrum, en het N.S. station, van de buurtvoorzieningen, en van die plekken die qua uitzicht en gebruiksmogelijkheden een intensievere bebouwing motiveren.

3.2.2.

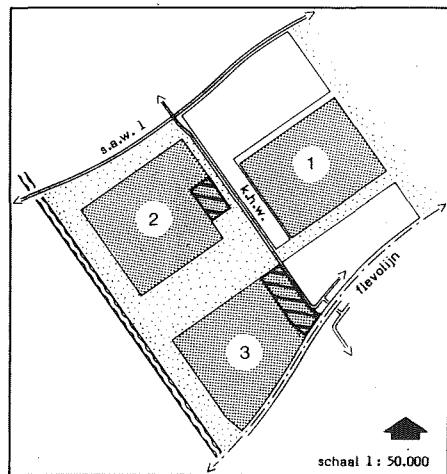
Werken

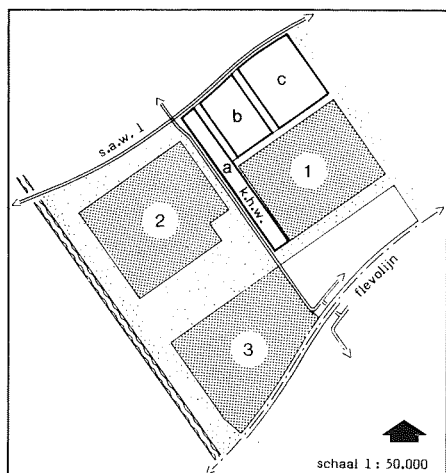
Bedrijven (kleinschalig)

Van de in het programma opgenomen 10 ha in de woonbuurt geïntegreerde kleinschalige bedrijventerreinen heeft in buurt 2 en buurt 3 ca. 6 ha. een plaats gekregen. In buurt 2 wordt gedacht aan een lokatie (+ 3 ha.) langs de K.H.W. Dit gebied is direct te ontsluiten en heeft tevens een geluidwerende functie voor de achterliggende woonbebouwing. Een tweede lokatie (van + 3 ha.) is gereserveerd in buurt 3 aansluitend op het bedrijventerrein binnen het hoofdcentrum. Ook hier is een goede ontsluiting gewaarborgd en op deze wijze wordt een geluidwerende zone geïntroduceerd langs de K.H.W. Bovendien vervullen de bedrijven een brugfunctie tussen de woonbuurt en het hoofdcentrum.

De overige 4 ha wordt gehonoreerd door mogelijkheden voor kleinschalige bedrijvigheid in de direct aan buurt 1 grenzende gedeelten van het middelschalige bedrijventerrein.

Gezien de directe confrontatie van de bedrijven met het wonen dienen achterkant/voorkantconflicten vermeden te worden. Dit geldt eveneens langs de K.H.W.





Bedrijven (middelschalig)

Het circa 50 ha. grote middelschalige bedrijventerrein bevindt zich in de noordhoek van het kwadrant aansluitend op het bedrijvenpark De Vaart en met een uitloper langs de K.H.W. tot aan het hoofdcentrum. De zone langs de K.H.W. (a) geeft met name plaats aan kantoren en representatieve bedrijven. Ter wille van een aantrekkelijk beeld langs de K.H.W. dient er van deze representatie zo optimaal mogelijk gebruik gemaakt te worden, hetgeen inhoudt dat er voorwaarden aan de oriëntering en/of verschijningsvorm van de bebouwing gesteld dienen te worden. De directe confrontatie van bedrijven met het wonen in buurt 1 dient geen voorkant/achterkant conflicten op te roepen.

Het terrein langs de S.A.W. 1 is bestemd voor middelschalige bedrijven. Door de vrije busbaan wordt dit terrein in tweeën gedeeld. Het meer westelijke gedeelte (b) sluit min of meer aan bij het bedrijvenpark De Vaart. De ontsluiting van dit gebied is ringvormig met wegen parallel aan de S.A.W. 1 en de K.H.W., waardoor het representatieve element de aandacht kan krijgen.

Het meer oostelijke gedeelte (c) ligt meer in de hoofdgroenstructuur en is anders van karakter. De ringvormige ontsluitingsweg is hier midden in het gebied gesitueerd.

3.2.3.

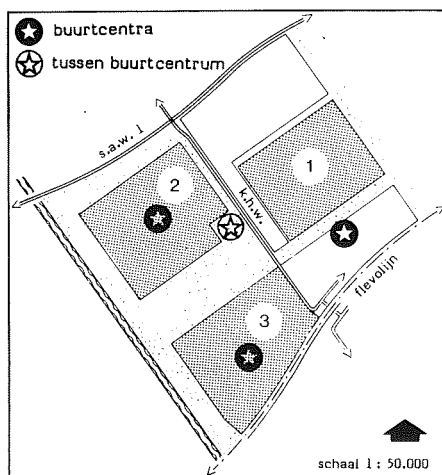
Voorzieningen

Buurtcentra

De buurtcentra (zie 2 paragraaf 2.2.2.) bevinden zich in het ruimtelijke zwaartepunt van de buurten, gelegen aan het eerder genoemde infrastructurele circuit voor voetgangers en fietsers.

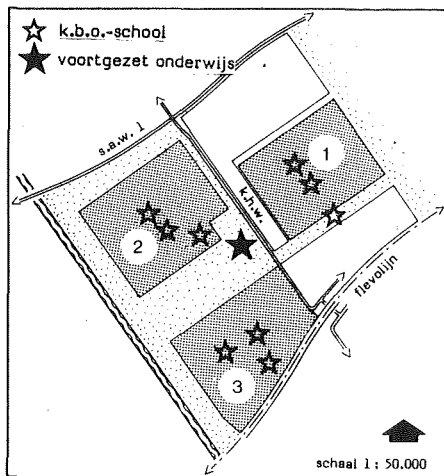
In buurt 1 is het buurtcentrum beschouwd als een directe aanzet tot de 1^{ste} fase van het hoofdcentrum hetgeen een ligging tot gevolg heeft aan de groene zone en hierin ruimtelijk als een bruggehoofd fungeert.

Naast deze buurtcentra dient zich een zogenaamd tussenbuurtcentrum aan (zie paragraaf 2.2.3.). Deze is met name bestemd voor de twee westelijke buurten en heeft in de oosthoek van buurt 2 zijn ruimtelijk beslag gekregen. Deze lokatie



is uitstekend te voet en per fiets bereikbaar vanuit buurt 3.

Onderwijs



Vanuit het programma krijgt het kwadrant 9 k.b.o.-scholen, waarvan er wellicht 6 openbaar zijn en 3 bijzonder of algemeen. Van de 3 bijzondere k.b.o.-scholen wordt er één gesitueerd nabij de 1^{ste} fase van het hoofdcentrum in buurt 1. In buurt 2 wordt er één centraal in de buurt gesitueerd evenals in buurt 3. Van de overige 6 neutrale scholen zijn er 2 in elke buurt ondergebracht. Hierbij is de lokatie gericht op afgeronde schoolverzorgingsgebieden. De te realiseren gymlokalen en schoolsportvelden zijn in de directe nabijheid (max. 400 m) van de scholen gesitueerd.

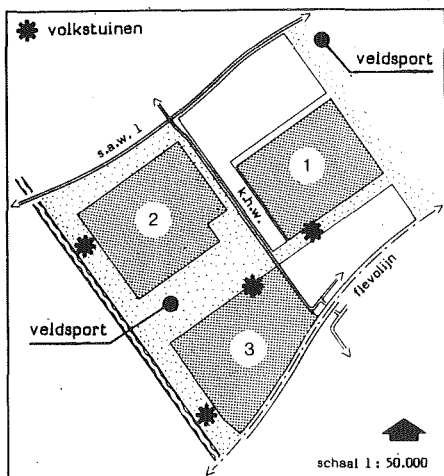
Naast het kleuter- en basisonderwijs is er ruimte gereserveerd voor het voortgezet onderwijs in combinatie met een sporthal. Deze lokatie bevindt zich in de groene zone langs de K.H.W. (aan de westelijke zijde) waarvan deze ontsloten kan worden.

Ontwikkelingsreserveringen

Deze reservegebieden waarvan er 8 binnen de buurten moeten worden opgenomen kunnen in eerste instantie als groengebied uitgevoerd worden.

Belangrijk bij de situering zijn goede ontsluitingsmogelijkheden zowel voor voetgangers en fietsers als voor auto's. Tevens dient de situering zodanig te zijn dat bij niet invulling in latere stadia "ruimtelijke lidtekens" ontstaan.

3.2.4.



Groenvoorzieningen, sport en recreatie

Volkstuinen

Volkstuinen zijn gesitueerd op twee grotere complexen langs de Lage Vaart en één complex in de groene zone tussen buurt 2 en buurt 3 (langs de waterloop). Deze laatste lokatie kan worden opgezet met kleine tuinen. Verder kan in de groene zone tussen buurt 1 en het hoofdcentrum nog aan kleinere tuinen gedacht worden, waarbij met name de doordringbaarheid van deze groene zone (terwille

van een grote mate van openbaarheid) gewaarborgd dient te blijven.

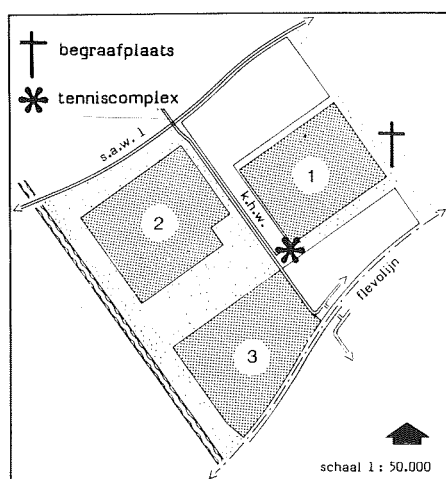
Veldsportcomplex

Een complex voor 5 à 6 voetbalvelden is gesitueerd in de groene zone tussen buurt 2 en buurt 3 tegen de Lage Vaart aan. Een goede ontsluiting voor fietsers en voetgangers is hier gewaarborgd terwijl de auto-ontsluiting gekoppeld kan worden aan de perifere buurtontsluitingen.

Een tweede complex ligt direct ten oosten van het eerste kwadrant in de hoofdgroenstructuur.

Tenniscomplex

Een complex van 6 à 8 banen met kantine en kleedaccommodatie is gesitueerd in de groene zone ten oosten van de K.H.W. Deze bovenbuurtse voorziening is op deze lokatie direct zichtbaar vanaf de K.H.W. en kan door middel van de zuidelijke buurtontsluiting bereikt worden. Voor voetgangers en fietsers is een goede bereikbaarheid gegarandeerd.



Groen boven buurtniveau

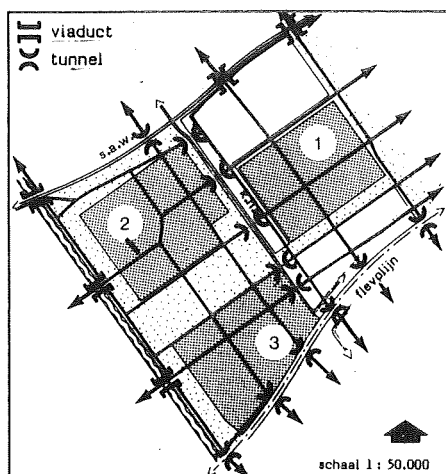
Hierbij kan verwezen worden naar het Ontwerp Structuurplan Almere-Buiten. Hierin komen onder andere de groene zones langs de Lage Vaart en richting Almere-Stad en de boszone richting De Vaart aan de orde. In dit bestek kan genoemd worden een parkachtig gebied tussen buurt 2 en buurt 3 welke tot in de buurten zijn uitlopers heeft en in de boszone het stadspark met begraafplaats.

3.2.5.

Verkeer en vervoer

Voetgangers en fietsers

Het netwerk van routes voor voetgangers, fietsers (zie kaartje) bestaat in principe uit vrije routes, met een maaswijdte van ca. 300 à 400 m. Deze functioneren op het niveau van de gehele kern Almere-Buiten en kruisen de S.A.W. en de K.H.W. ongelijkvloers. Dit hoofdroustelsel dient in de uitwerkingen voor de verschillende buurten aangevuld te worden met secundaire routes, zodat een netwerk voor

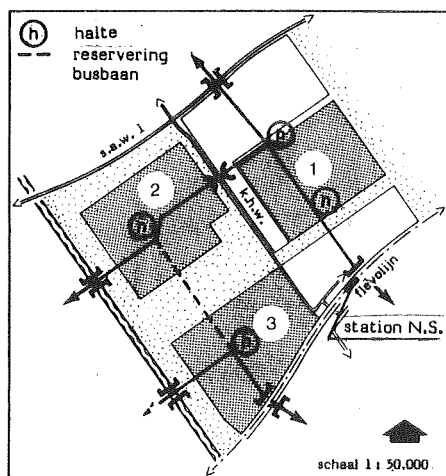


voetgangers en fietsers ontstaat met een maaswijdte van 150 à 200 m. Deze routes kunnen als regel samenvallen met de buurtontsluitingswegen, aangezien deze een verkeersintensiteit van minder dan 300 motervoertuigen in het avondspitsuur hebben. Per buurt dient er naar gestreefd te worden dat de hoofdroutes duidelijk als continue ervaren worden. Eenduidigheid in profiel materiaalbehandeling en architectuur kunnen hierbij een belangrijke rol spelen. Dit structurele netwerk is tevens bedoeld voor gebruik door bromfietsers. Om reden van geluidsproductie dienen routes in combinatie met aanliggende woonbebouwing een niet te smal profiel te hebben. Een breder profiel (tussen de 25 en 30 m tussen de gevels) is te benutten door naast de route voor voetgangers en fietsers een auto-ontsluiting met parkeeraccommodatie te realiseren.

Openbaar vervoer

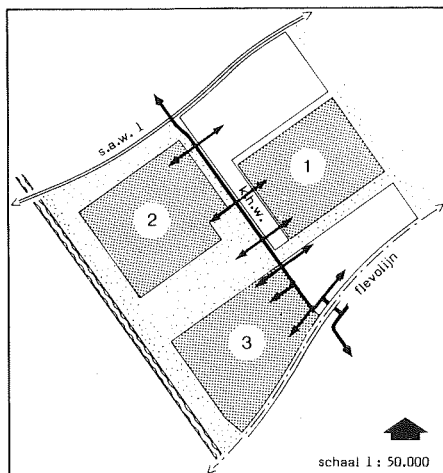
Voor een goede en regelmatige dienstuitvoering is het noodzakelijk dat over een vrije busbaan wordt beschikt. Het laten vervallen van vrije busbanen kan alleen dan, wanneer ook in de spitsuren een voldoende hoge rijnsnelheid kan worden gegarandeerd (met inachtneming van de verkeersveiligheid, de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer en een goede bereikbaarheid van de halten). Door de vrije baan voor het openbaar vervoer ter plaatse van de kruisingen met de kernhoofdwegen te koppelen aan de routes voor het langzaam verkeer en de waterlopen, kunnen deze kruisingen ongelijkvloers worden uitgevoerd. De kruisingen van openbaarvervoersbanen met de overige wegen en routes worden beveiligd.

In het ontwikkelingsplan wordt uitgegaan van twee aansluitingen over de Lage Vaart met Almere-Stad. De realisatie van de zuidelijke oversteek over de Lage Vaart hangt nauw samen met het tijdstip waarop het oostelijk deel van Almere-Stad ontwikkeld wordt. In verband met deze problematiek is een baanreservering in het plan opgenomen tussen buurt 2 en buurt 3. De halten zijn in de twee westelijke buurten in het ruimtelijk



zwaartepunt, gekoppeld aan buurtcentra, gesitueerd. In buurt 1 zijn twee halten geprojecteerd. Eén nabij het bedrijventerrein en één nabij de buurtvoorzieningen.

Autoverkeer



Zoals reeds eerder vermeld heeft elke buurt minimaal twee aansluitingspunten op de kernhoofdweg. Het middelschalig bedrijventerrein krijgt één hoofdaansluiting.

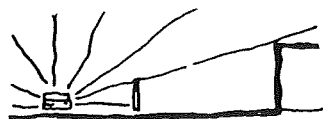
In de buurten dient de buurtontsluiting een heldere tracering te krijgen waarbij een zekere continuïteit in profiel nagestreefd dient te worden. Langs deze weg is wonen gedacht met waar de verkeersintensiteit het toelaat parkeren in parkeerhavens.

Aftakkingen van de buurtontsluiting dienen duidelijk en zo eenvoudig mogelijk van opzet te zijn.

Geluidsaspecten

De volgende maatregelen zijn denkbaar om het geluidniveau aan de gevel van de woonbebouwing tot 55 dB(A) respectievelijk 65 dB(A) terug te brengen. Hierbij moet bedacht worden dat voor een niveau van 65 dB(A) aan de gevel ontheffing moet worden verleend waarbij dringende stedenbouwkundige en/of stedenbouwkundige motieven aangevoerd dienen te worden in combinatie met een geluidniveau van 35 dB(A) binnenskamers.

Maatregelen:



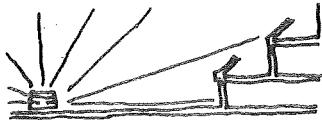
- een geluidwal of scherm tussen de bron en de ontvanger;



- minder of niet geluidgevoelige bebouwing tussen de bron en de ontvanger (bijvoorbeeld kantoren, aangepaste woningen, bedrijven, garages, muren etc.);



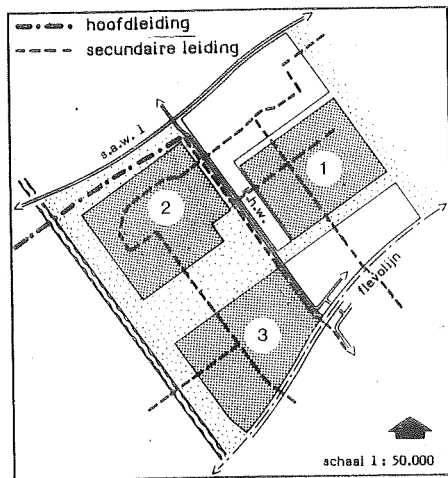
- het houden van voldoende afstand tussen de bron en de ontvanger (zie schema par.2.3.) eventueel in combinatie met beplanting;



- bouwkundige maatregelen aan de gevel waardoor een niveau van 65 dB(A) binnenskamers teruggebracht is tot 35 dB(A) (uitzonderingssituatie) bijvoorbeeld balkons, galerijen.
- aangepaste indeling van de woningen in de geluidzone. Hierbij moet gedacht worden aan woningen met zogenaamde "dove gevels" waarlangs de minder geluidgevoelige ruimtes zijn gesitueerd (uitzonderingssituatie).

Bij de uitwerking dient per buurt bekeken te worden welke van deze maatregelen zich als meest geëigende aandienen.

3.2.6.



Nutsvoorzieningen en rioleringen

Bijgaand kaartje geeft de opzet van het hoofdleidingensysteem weer. In het algemeen zal langs de kernhoofdweg de busbaan en de buurtontsluitingswegen met een zone van 6 m rekening gehouden moeten worden. Eisen welke voor de zone opgesteld worden zijn de volgende:

- de in de zone te onderscheiden leidingenstrook moet aan dezelfde kant van de weg blijven;
- combinatie van stroken is mogelijk;
- geen geluidwallen op de stroken;
- geen afsluitende hekwerken die bereikbaarheid van de stroken belemmeren;
- geen boombegroeiing op de stroken;
- strookverbreding ten opzichte van grachtenkruisingen in verband met het ruimtegebruik van duikers.

3.2.7. Fasering in de tijd

Taakstellend karakter

Bij een ontwikkelingsplan dient te worden aangegeven in welke volgorde naar tijd en plaats de ontwikkeling is gedacht. Derhalve wordt hieraan nadrukkelijk aandacht besteed. Wel moet worden gedacht dat met het toenemen van de tijdspanne tot het jaar van realisatie ook het speculatieve karakter toeneemt. Wat verder in dit plan op de voorgrond staat is het taakstellend karakter van deze planning.

Tempo

In het eerste kwadrant zullen zich in 1984 de eerste inwoners en bedrijven van Almere-Buiten moeten kunnen vestigen. Van meet af aan zal het ontwikkelingstempo hoog zijn. Een indicatie hiervoor is het geplande opleveringstempo van woningen in Almere-Buiten.

1984	600	woningen
1985	800	woningen
1986	1000	woningen
1987	1000	woningen
1988 e.v.	1200	woningen

Vanaf 1986 zullen ook buiten het eerste kwadrant in Almere-Buiten woningen opgeleverd worden. De laatste woning in het eerste kwadrant moet in 1989 worden opgeleverd.

Overwegingen

Bij de volgorde van ontwikkelen in het eerste kwadrant hebben een groot aantal overwegingen een rol gespeeld. De belangrijkste zijn wel:

- de ligging van de huidige zandophoging;
- de fasering van de externe infrastructuur voor trein, bus, auto en nutsleidingen;
- de noodzaak van meet af aan ruimte beschikbaar te hebben voor de onderscheiden bestemmingen;
- de noodzaak het eerste station zo spoedig mogelijk met de bebouwing te benaderen;
- de voorwaarde dat het bebouwde gebied in alle ontwikkelingsstadia goed kan functioneren, hierbij valt vooral te denken aan het functioneren van voorzieningen, infrastructuur en aan beperking van hinder die het bouwproces met zich mee brengt.

Volgorde

De ontwikkelingsvolgorde, van het eerste kwadrant is weergegeven op een aantal afbeeldingen, die telkenmale een beeld geven van de stand van zaken aan het einde van elk jaar dat het eerste kwadrant in ontwikkeling is (zie volgende bladzijden).

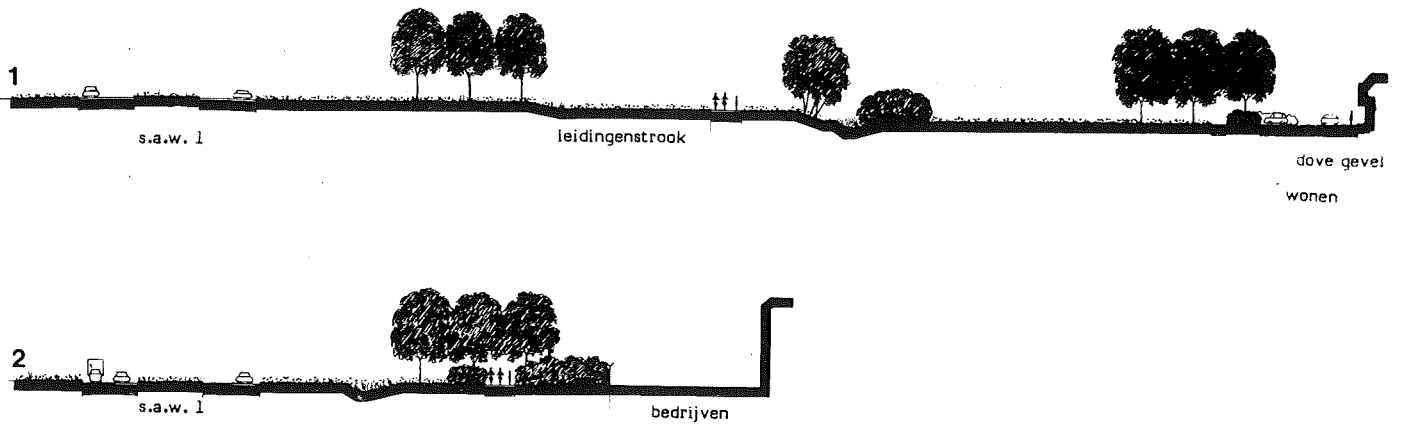
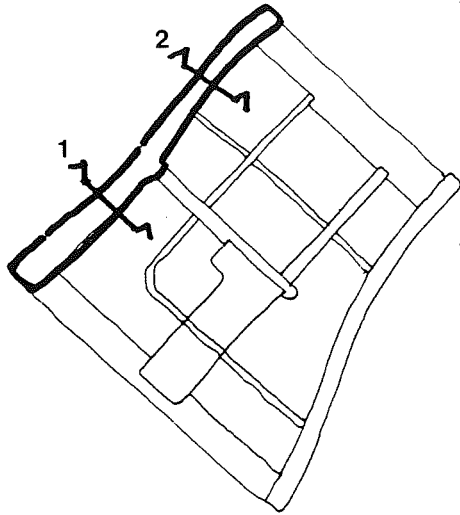
De S.A.W. 1. zone

functie

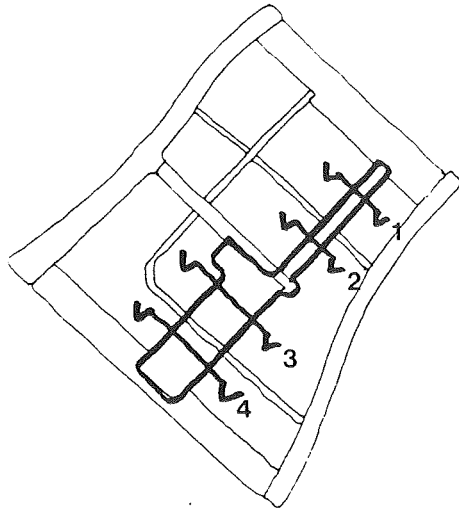
- ontsluiting van Almere;
- leidingstrook (gedeeltelijk).

vormgeving

- het westelijke gedeelte als groene ruimte in relatie met Almere-Stad en het bedrijventerrein;
- Almere-Buiten presenteert zich langs de weg overwegend door middel van een vrij zicht op en over de bebouwing;
- het oostelijke gedeelte geeft vorm aan de relatie tussen het bedrijvenpark De Vaart en het middelschalig bedrijventerrein in buurt 1.



De groene zone richting Almere-Stad

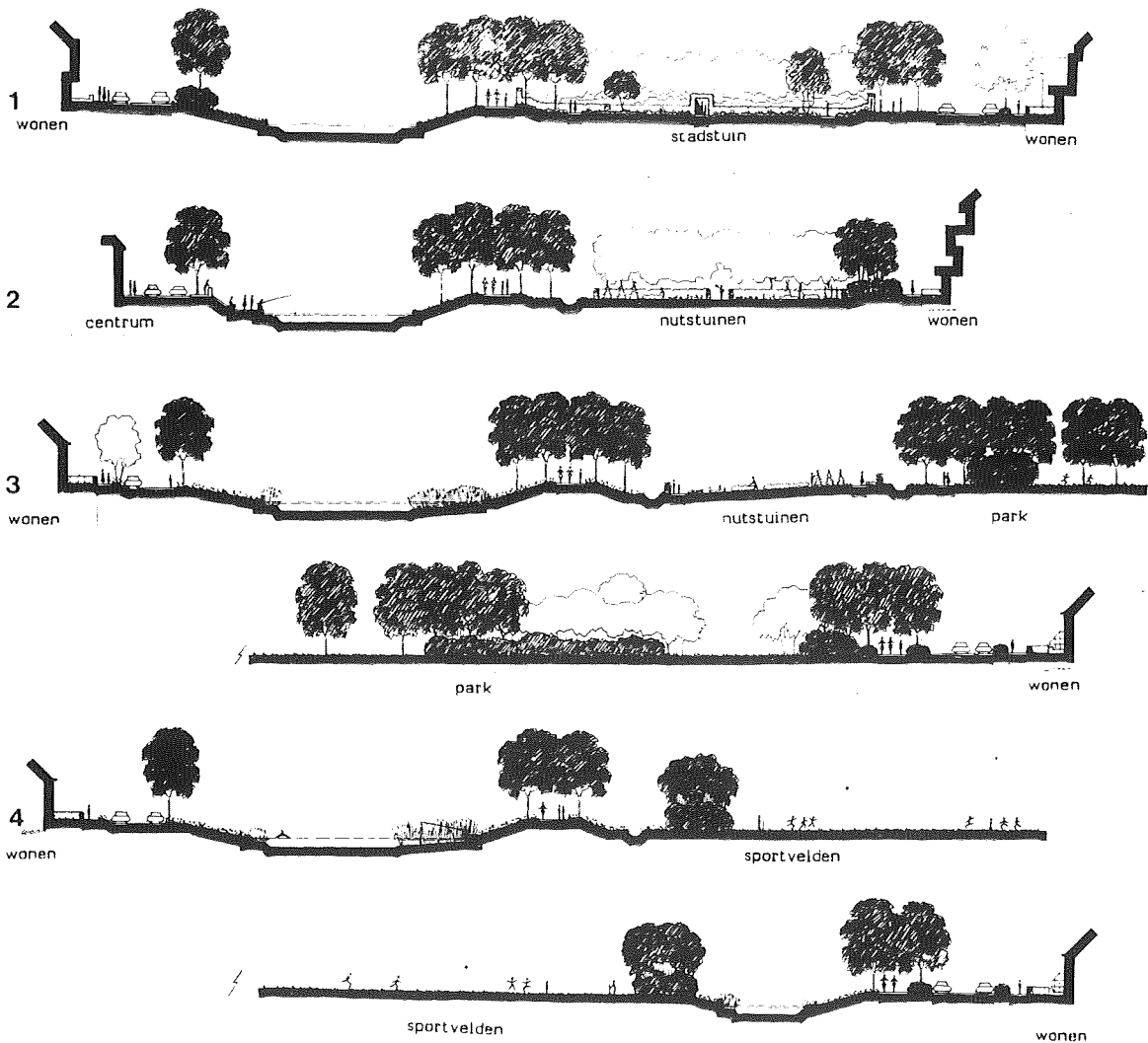


functie

- bovenbuurtse groenvoorzieningen, sportvoorzieningen en volkstuinten (park, sportvelden, tuin, centrum);
- uitloop voor aangrenzende buurten;
- situering voortgezet onderwijs;
- langzaam verkeersroute.

vormgeving

- benadrukken van gerichtheid op Almere-Stad door middel van gestrekte promenade begeleid door water;
- rechthoekige opdeling in plekken;
- begeleidende bebouwing enkelvoudig en gestrekt in opzet.



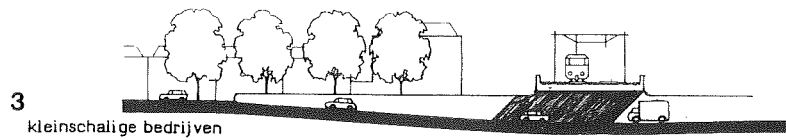
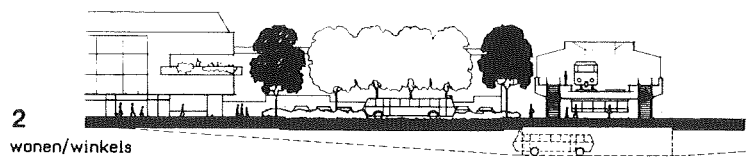
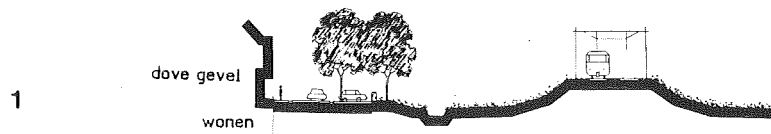
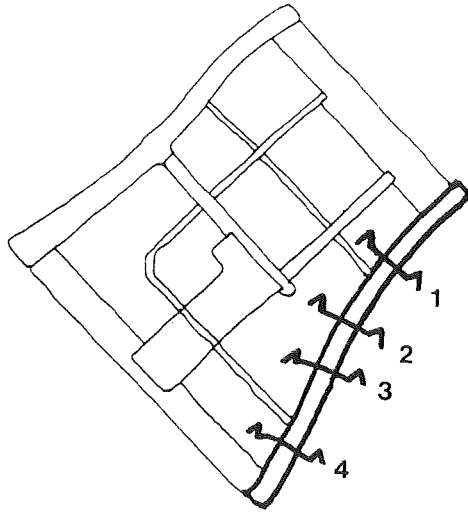
De spoorlijnzone

functie

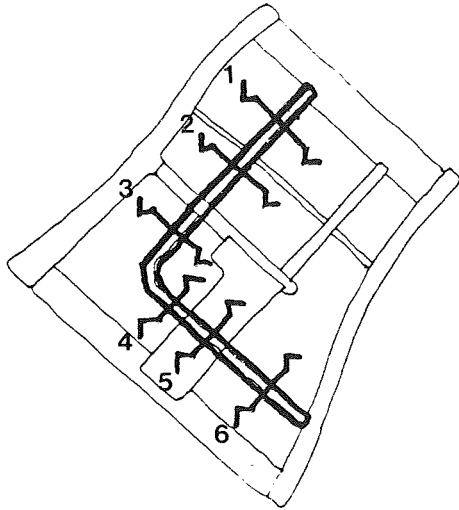
- spoorlijn Weesp-Almere-Lelystad.

vormgeving

- dijklichaam van 4 m. boven maaiveld;
- in west-oostrichting een opeenvolging van groen naar stedelijk.



De waterloopzone

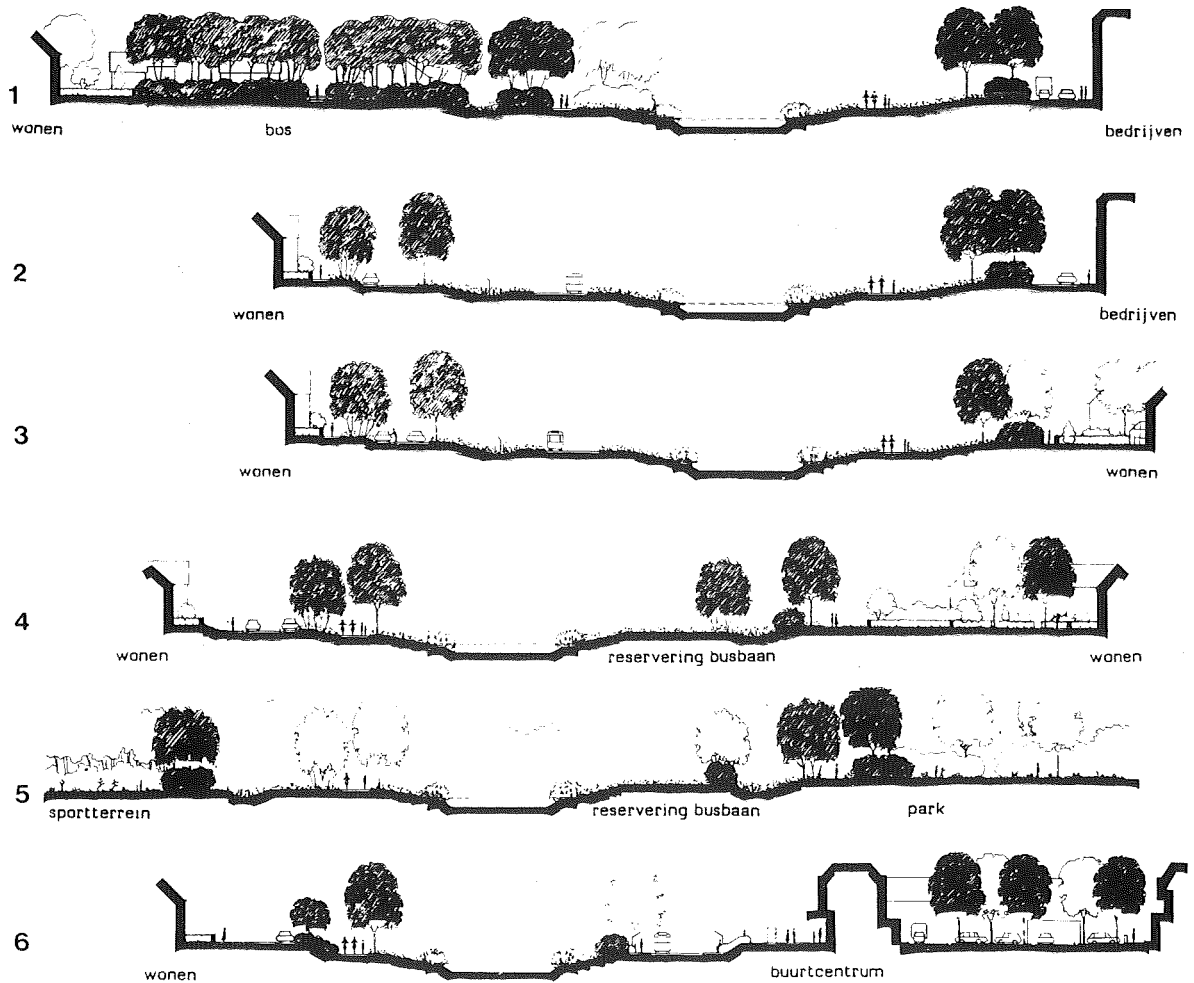


functie

- regulering waterhuishouding;
- langzaam verkeersroute;
- openbaar vervoersroute
- bindend element tussen de buurten.

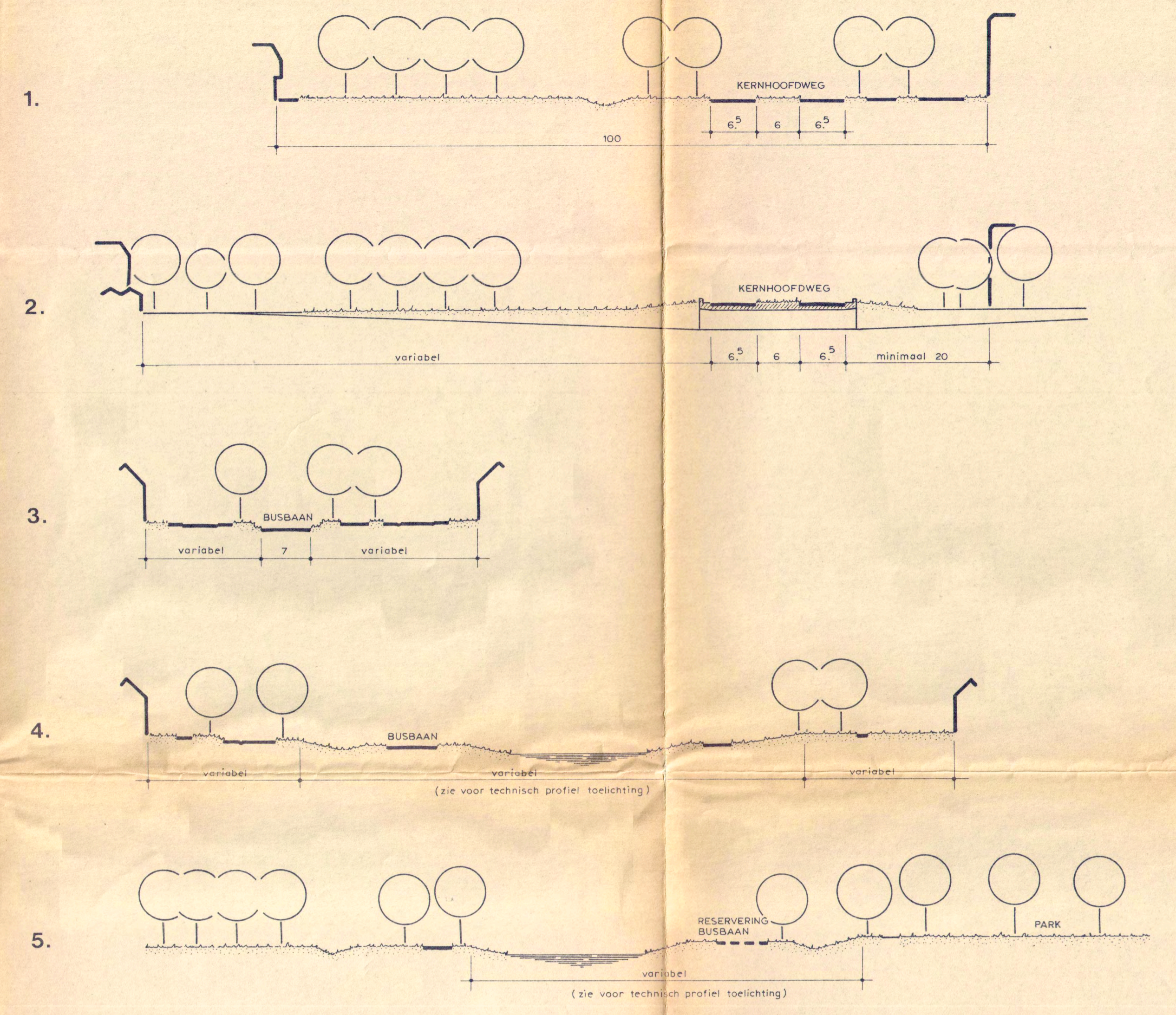
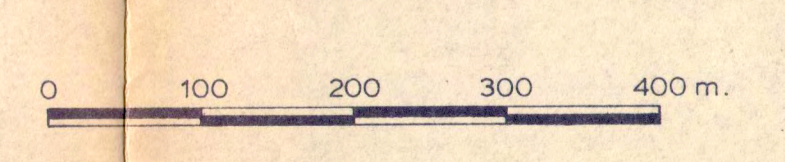
vormgeving

- profiel als constante door verschillende plandelen;
- poldersfeer benadrukken door aanbrengen van een extra groenzone naast het technisch profiel;
- bebouwing dient per buurt op een markante plek een visuele stop te introduceren (met andere woorden niet dwars door het plan heen kijken).





ALMERE - STAD



VERKLARING:

- WONEN (LAGER DAN GEMIDDELTE DICHTHEID)
 - WONEN (GEMIDDELTE DICHTHEID)
 - WONEN (HOGER DAN GEMIDDELTE DICHTHEID)
 - CENTRUMACTIVITEITEN
 - MIDDELSCHALIG BEDRIJFSTERREIN
 - KLEINSCHALIG BEDRIJFSTERREIN
 - BESTAANDE KAVEL
 - VELDSPORTCOMPLEX
 - PARK
 - GROEN / BOS
 - BEGRAAFPLAATS
 - WATERGANG
 - SPOORWEG
 - KERNHOOFDWEG
 - AUTOONTSLUITING
 - VRIJLIGGENDE VOET-, EN FIETSRUTES
 - VOET-, EN FIETSRUTES
 - BUURTCENTRUM
 - BUURTHUIS
 - MEDISCH CENTRUM
 - SCHOOL (K.B.O.)
 - SCHOOL (V.O.)
 - SPORHAL + SPORTTERREIN
 - GYM. ZAAL + SPORTVELDJE
 - HALTE OPENBAAR VERVOER
 - DOE HET ZELF TERREIN
 - VOLKSTUINCOMPLEX
 - TENNISCOMPLEX
 - BRUG
 - TUNNEL
 - DWARSPROFIEL
 - STATION
 - GRENS PLANGEBIED
- BINNEN EEN STRAAL VAN 50 METER GEMETEN VANUIT DE AANSLUITING

Almere-Buiten
1^{ste} kwadrant

CONCEPT

rijksdienst voor de ijsmeerpolders		projectburo almere	
betreft ONTWIKKELINGSPLAN			
Werknummer	Schaal	Datum	Gewijzigd
110.401.000	1:5000, 1:500	AUGUSTUS '80	
Blad	Formaat	Getekend	
	114 x 84		

Kuiper Compagnons
Bureau voor ruimtelijke ordening en architectuur BV
Gardijnlaan 127
Postbus 9098
3007 AB Rotterdam
Telefoon 010 87 55 66

Groningsingel 1
Postbus 4020
6803 EA Arnhem
Telefoon 085 22 30 52