

STRUCTUURSCHEETS

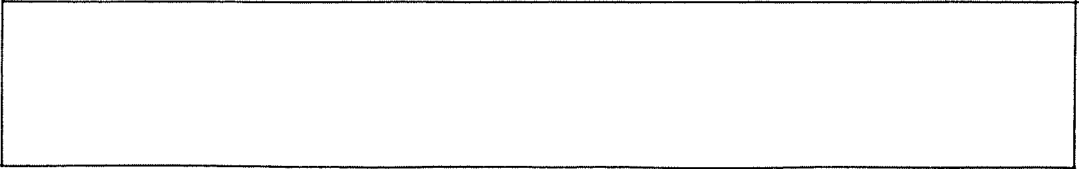
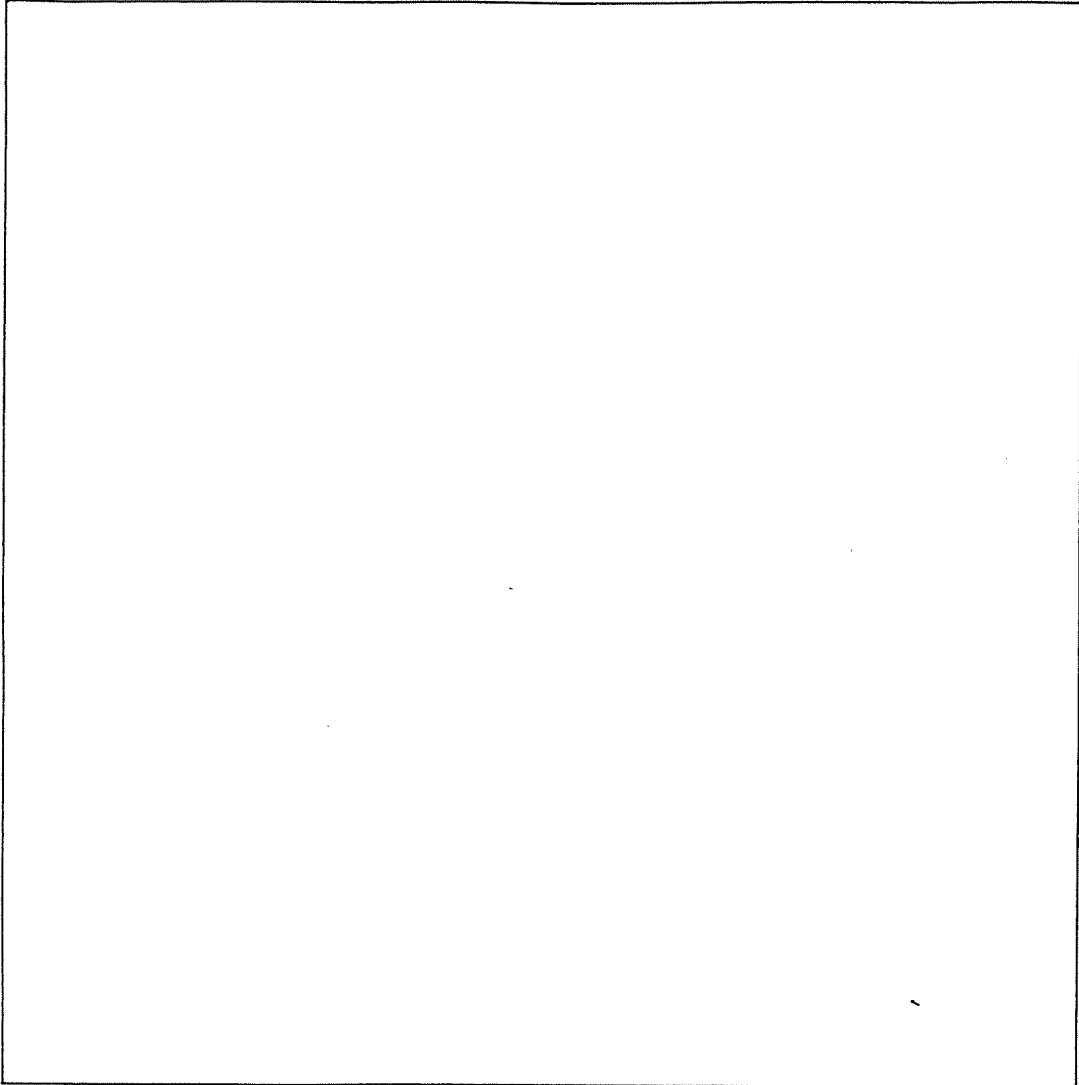
ALMERE-STAD-OOST

1ste FASE (GEBIED 2F/2H)

GEMEENTE ALMERE

S.V.-S.O.

DECEMBER 1989



INHOUDSOPGAVE.

VOORWOORD.

I. ALGEMEEN.

- 1.1 Almere.
- 1.2 Almere-Stad.
- 1.3 Almere-Stad-Oost, 1e fase: de gebieden 2.F en 2.H.

II. DE CONTEXT.

- 2.1 Ruimtelijk kader.
- 2.2 Overige randvoorwaarden.
  - 2.2.1 Grondexploitatie en ruimtegebruik.
  - 2.2.2 Nutsvoorzieningen en ondergronds verkeer.
  - 2.2.3 Juridisch kader.
  - 2.2.4 Fasering.

III. PROGRAMMA.

- 3.1 Woningbouw.
- 3.2 Voorzieningen.
  - 3.2.1 Situering.
  - 3.2.2 Type en aantal.

IV. HET PLAN.

- 4.1 Stedebouwkundig plan.
- 4.2 Groenstructuur.
- 4.3 Verkeerskundige opzet.

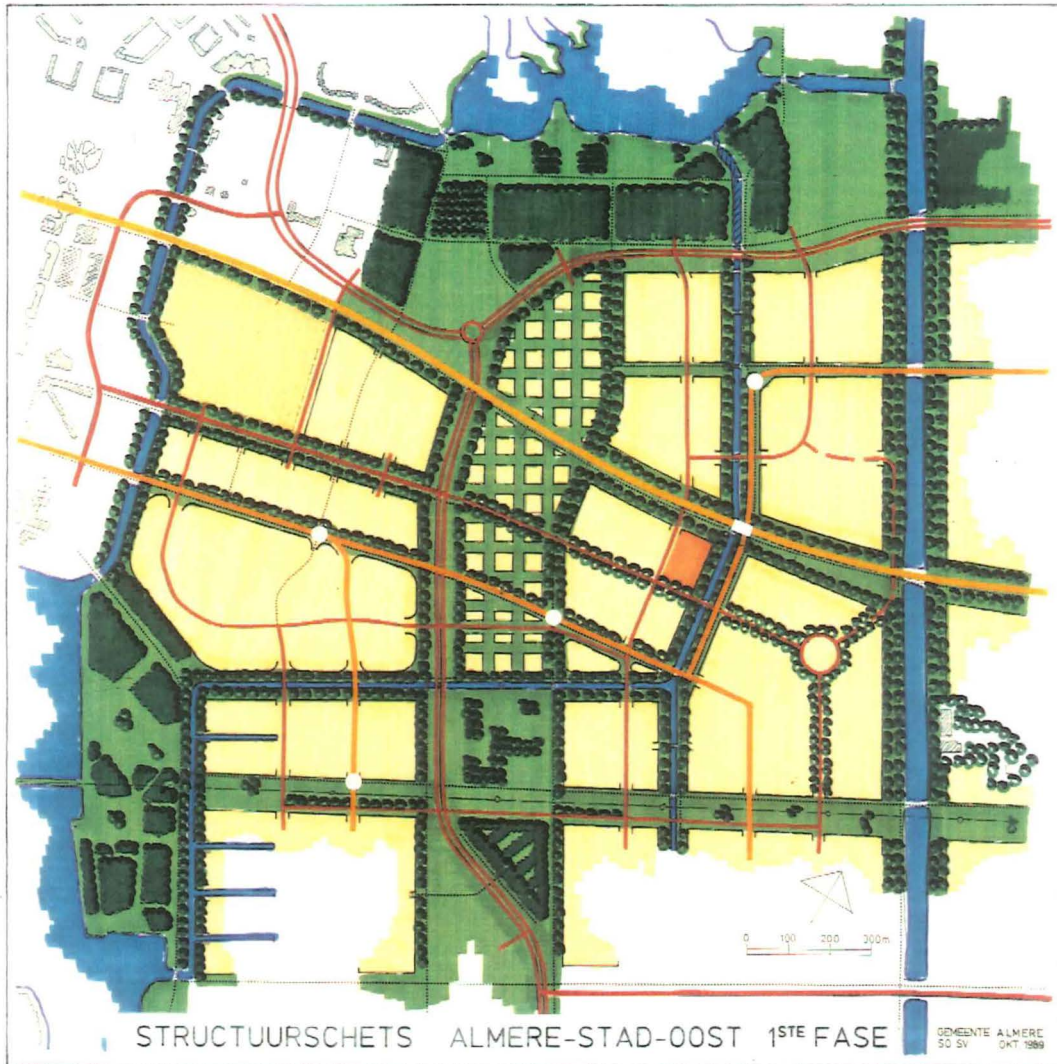
STRUCTUURSCHETS ALMERE-STAD-OOST. 1e fase (gebied 2.F/H).

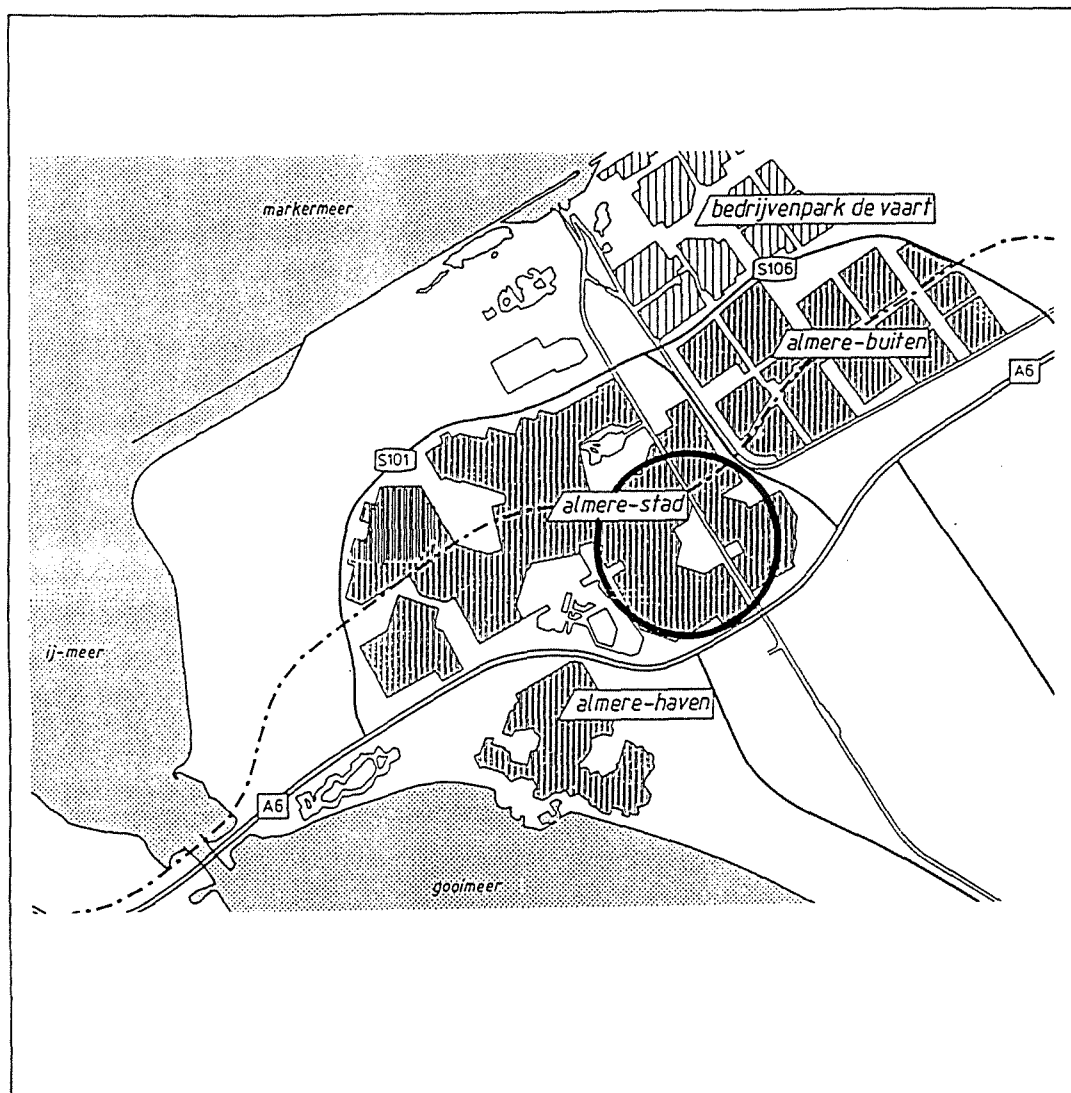
VOORWOORD.

De structuurschets Almere-Stad-Oost, 1e fase, beschrijft in hoofdlijnen de planontwikkeling voor het gebied ten oosten van het centrum van Almere-Stad, begrensd door de centrumgracht en het Weerwater, het tracé van de hoogspanningsleiding, de Hoge Vaart en het Hannie Schaftpark.

De structuurschets zal worden uitgewerkt in drie of vier ontwikkelingsplannen, waarvan het eerste begin 1990 in procedure wordt gebracht. Deze plannen vormen op hun beurt de basis voor het aanwijzen van concrete plangebieden en het ontwikkelen van bouwprojecten met opdrachtgevers en architecten. Tevens is het ontwikkelingsplan het kader voor de toetsing van verkavelings- en inrichtingsplannen aan de exploitatieve uitgangspunten.

Overeenkomstig de standaardprocedure woningbouw Almere is deze structuurschets vastgesteld door het college van B&W en voorgelegd aan de raadscommissie voor stadsontwikkeling.





## OVERZICHTSKAART ALMERE



ALMERE-STAD - OOST

### I. ALGEMEEN.

#### 1.1 Almere.

Almere vervult sinds 1976 een belangrijke rol in de opvang van bedrijven en bewoners, voor een aanzienlijk deel afkomstig uit de regio Amsterdam en de Gooi- en Vechtstreek. Inmiddels is Almere de grootste stad van Flevoland geworden met een inwonertal van ruim 70.000. Uitgaande van een continue bouwstroom van 2.400 woningen per jaar zal Almere rond de eeuwwisseling huisvesting bieden aan 130 - 140.000 mensen.

Het Structuurplan Almere voorziet in de ontwikkeling van in totaal vijf kernen met 250.000 inwoners. Tot het jaar 2000 zal de bouwproductie voor een aanzienlijk deel plaatsvinden in de kernen langs de Flevolijn: Stad en Buiten. Tevens zal nog een klein aantal woningen worden gebouwd in de oudste kern, Almere-Haven, als toevoeging aan de lokale voorraad ter versterking van het draagvlak van de plaatselijke (winkel)voorzieningen. Thans worden in nauwe samenwerking met externe partijen projecten ontwikkeld aan de Noorderplassen en bij het golfterrein bij de Almeerderhout. Tot slot is de planvorming gestart voor de ontwikkeling van de laatste stadsdelen Pampus en Sticht.



OVERZICHTSKAART ALMERE-STAD-OOST



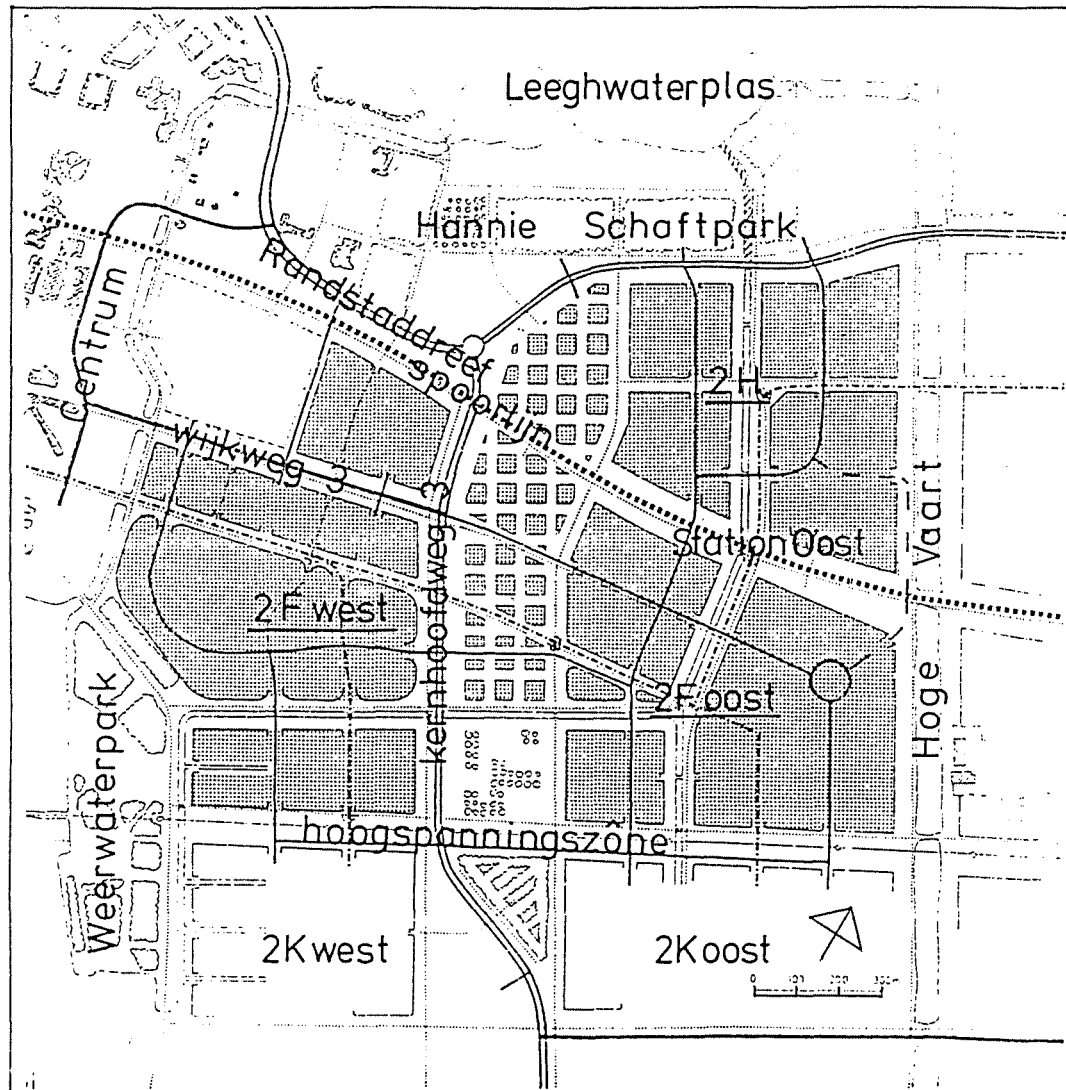
ALMERE-STAD-OOST 1ste FASE

1.2 Almere-Stad.

Almere-Stad is het grootste stadsdeel met momenteel circa 37.000 inwoners. Het ligt centraal ten opzichte van de overige kernen. Een belangrijke concentratie van arbeidsplaatsen komt voor in het centrum van Stad, terwijl de centrumfunctie onder meer blijkt uit de aanwezigheid van voorzieningen met een groot draagvlak, een uitgebreid en gevarieerd winkelapparaat en stedelijke bebouwing.

Het tussen het centraal station en het Weerwater gelegen hoofdcentrum vormt niet alleen het middelpunt van Almere, maar ook van Almere-Stad zelf: de woonwijken zijn radiaalgevoerd rond het hoofdcentrum gegroepeerd. Deze opzet maakt dat woonwijken over grote afstand grenzen aan groenstroken en parken. Ook zorgt de radiale structuur voor een ononderbroken stedelijk gebied met directe verbindingen (busbanen, routes voor langzaam verkeer) tussen de woonwijken en het hoofdcentrum.

Drie radialen zijn nagenoeg voltooid: Stedenwijk, Waterwijk en Kruidenwijk met samen ruim 10.000 woningen. De vierde woonwijk Muziekwijk, gelegen aan de westkant van Almere-Stad rond het gelijknamige station, is volop in aanbouw. Op kleinere schaal vindt tegelijkertijd projectontwikkeling - veelal een combinatie van winkels en andere voorzieningen en flats - plaats in het hoofdcentrum en in de Staatsliedenwijk ten noorden van het centraal station.



OVERZICHTSKAART ALMERE-STAD-OOST 1ste FASE

1.3 Almere-Stad-Oost, 1e fase: de gebieden 2.F en 2.H.

Het bouwfront in Almere-Stad verplaatst zich in de komende jaren van de westkant naar de oostkant. De ontwikkeling van projecten in het plangebied van deze structuurschets betekent een eerste stap naar de voltooiing van de stedelijke as langs de Flevolijn: de oostelijke woonwijken van Almere-Stad-Oost en de westelijke van Almere-Buiten zullen elkaar rond 2005 raken, slechts gescheiden door de Tussenring en de Lage Vaart.

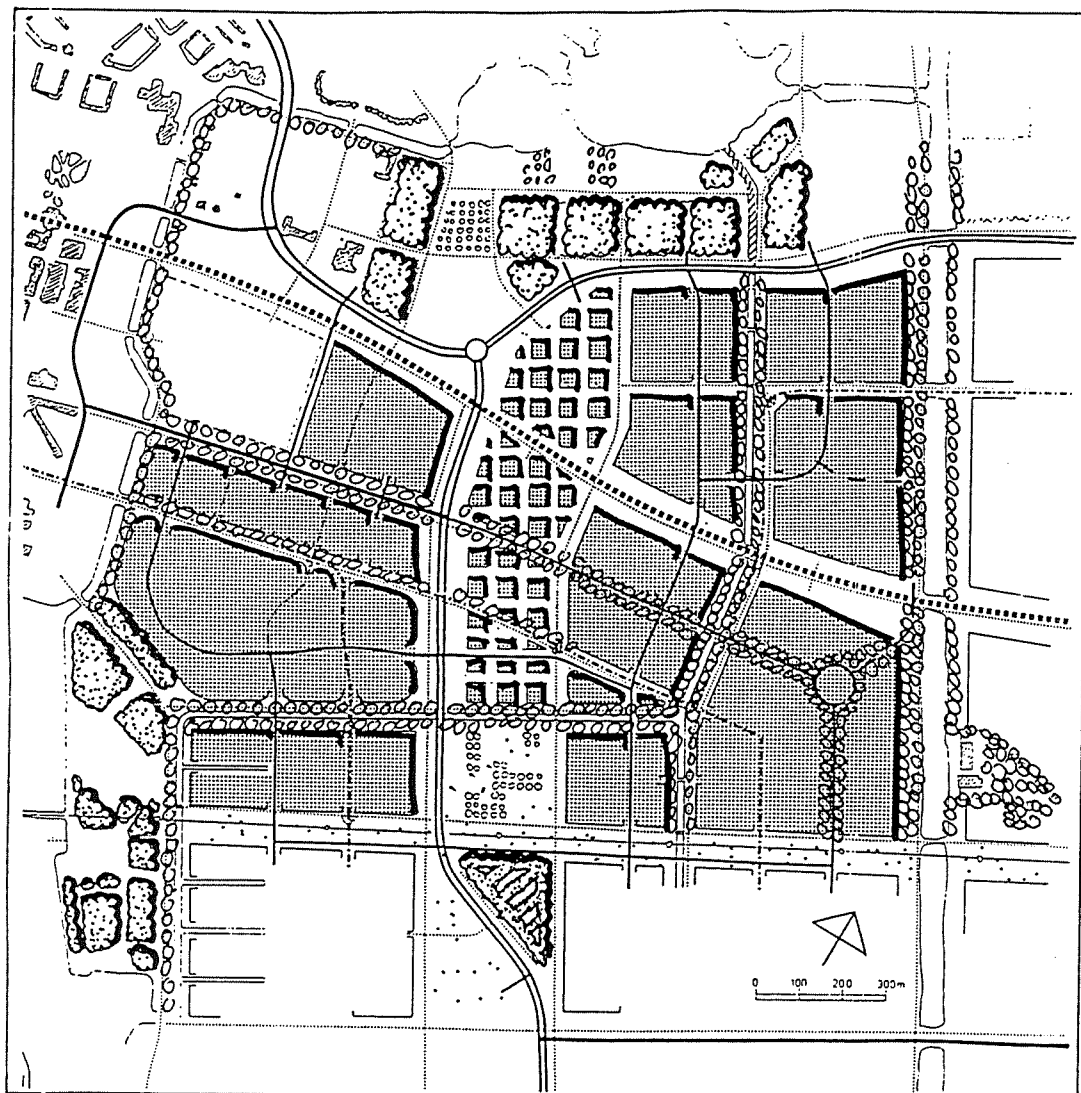
Het in deze structuurschets beschreven gebied beslaat ongeveer een kwart van het oppervlak van Almere-Stad-Oost en vormt niet meer dan de eerste fase in de ontwikkeling van een stadsdeel met uiteindelijk 45.000 inwoners. De eerste fase zelf telt ongeveer 4.500 woningen en ruim 11.000 inwoners, waarmee het even groot is als Muziekwijk-Noord.

Het ruim 210 ha metende plangebied wordt aan de noordkant begrensd door het Hannie Schaftpark met de Leeghwaterplas en aan de westkant door het stadscentrum en het Weerwater. De hoogspanningszone en de Hoge Vaart begrenzen het plangebied uit deze structuurschets aan de zuid- en oostzijde en scheiden de eerste bebouwingsfasen van het later te ontwikkelen stedelijk gebied in Almere-Stad-Oost.

Het gebied van de structuurschets kent een interne geleiding. Ten westen van kernhoofdweg 3 ligt plandeel 2.F-west en ten oosten de plandelen 2.F-oost en 2.H. De scheiding tussen 2.F-oost en 2.H wordt gevormd door de Flevolijn met station Almere-Stad-Oost.

De eerste uitwerking van de hoofdopzet uit deze schets zal plaatsvinden in een of twee, begin 1990 te maken, ontwikkelingsplannen voor het gebied 2.F-west en het aangrenzende deel van de centrale zone tussen 2.F-west en 2.F-oost (inclusief het tot in 2.K doorlopende wijkpark). Plandeel 2.F-oost zal vervolgens najaar 1990 in een ontwikkelingsplan worden uitgewerkt, terwijl als laatste in deze serie het ontwikkelingsplan van 2.H voorjaar 1991 zal uitkomen.

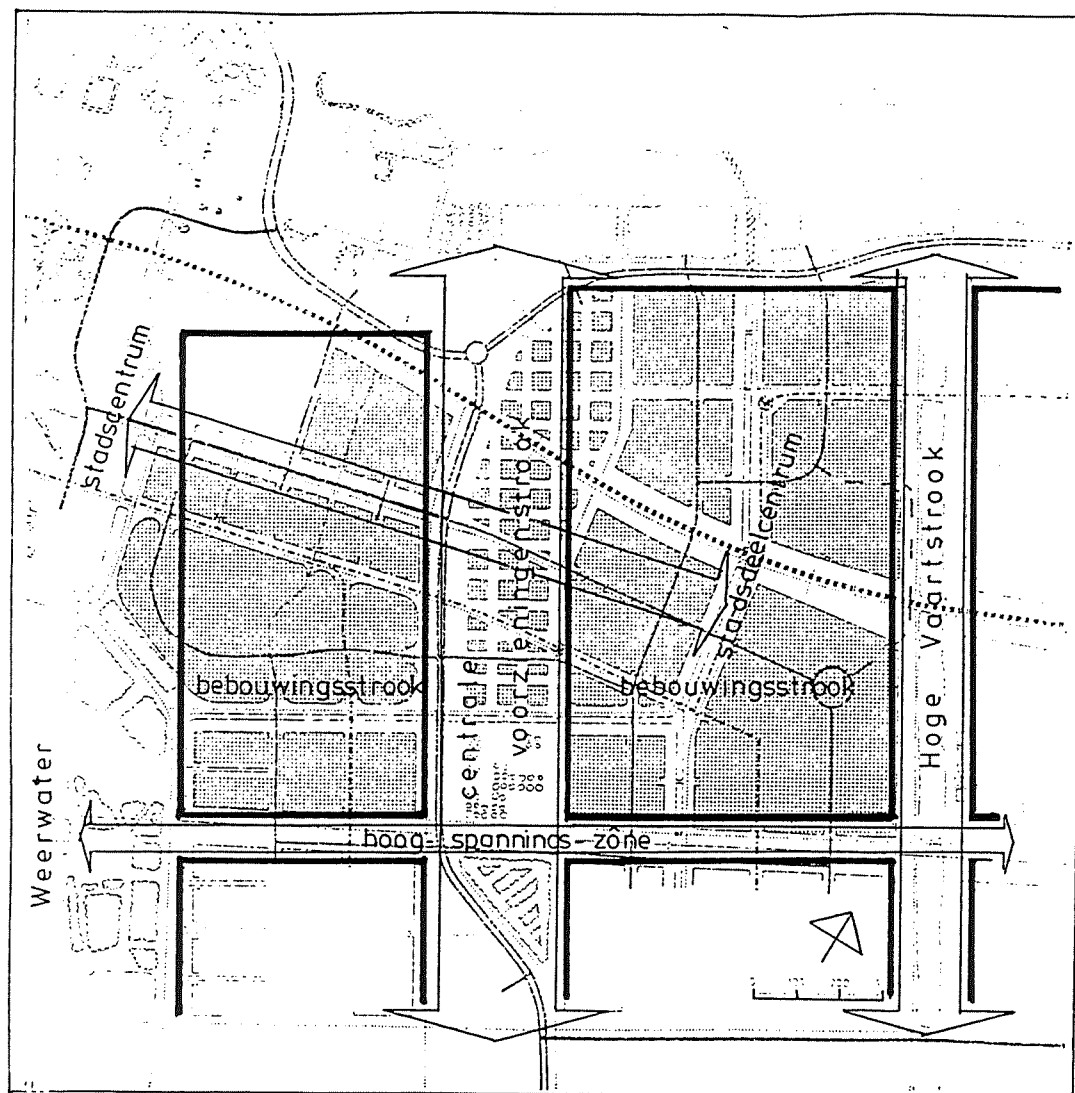
Een 10 ha metend plandeel in de noordwesthoek van 2.F ligt overigens buiten het plangebied: dit aan het stadscentrum en de spoorlijn grenzende gebied wordt, conform eerdere plannen, aangemerkt als een reserve-lokatie voor allerlei centrumfuncties en blijft in deze schets buiten beschouwing.



„ HET PLAN ”

II. DE CONTEXT.

Alvorens in de volgende hoofdstukken de specifiek ruimtelijke neerslag te beschrijven, worden in dit hoofdstuk enkele aspecten van de planontwikkeling toegelicht. Aandacht wordt besteed aan het ruimtelijk kader van deze schets: de in 1988 vastgestelde structuurvisie Almere-Stad-Oost. Tevens wordt ingegaan op enkele andere randvoorwaarden van de planontwikkeling in dit deel van Almere-Stad.



RUIMTELIJK KADER

## 2.1 Ruimtelijk kader.

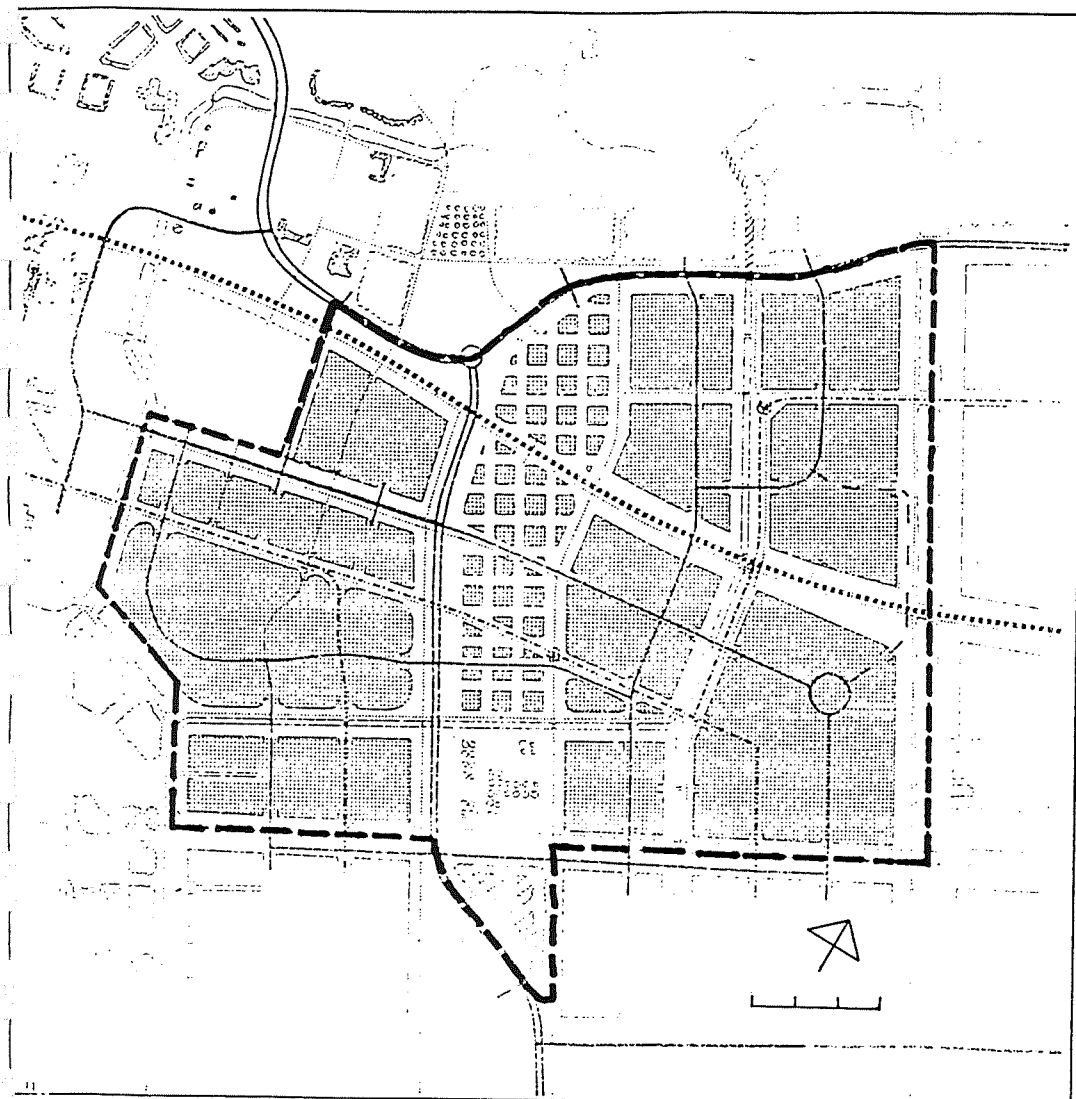
Het oorspronkelijk plan voor dit deel van de stad, neergelegd in het Structuurplan Almere-Stad, gaat voor Almere-Stad-Oost uit van het vingerstad-principe: radiale stedelijke banden die vanuit het centrum naar buiten wijzen, met vertakkingen onder hoeken van  $45^\circ$ . Dit principe is nu duidelijk zichtbaar in de verkaveling van de noordelijke wijken: de Waterwijk en de Kruidenwijk zijn de stedelijke vingers die via een verandering in de verkavelingsrichting in de Staatsliedenwijk ontspruiten aan het centrum van Almere-Stad.

Met de vaststelling van de structuurvisie Almere-Stad-Oost is de vingerstad-gedachte verlaten. Het ruimtelijk plan is nu orthogonaal van opzet en geënt op het huidige grondgebruik en het bestaande landschap. Voordelen van deze nieuwe opzet zijn:

- Een harmonieuze inpassing in het bestaande polderlandschap; een inpassing die direct al bij de gefaseerde ontwikkeling van landbouw kavels via zandpercelen naar stads-wijken borg staat voor een geleidelijk en flexibel proces. Als het stadsdeel is voltooid, blijft aldus een sterke samenhang bestaan met de contouren van het omliggende landschap met vaarten, infrastructuurlijnen en grote elementen als bossen en plassen.
- De mogelijkheid groen in te planten ruim voor de oplevering van de eerste woning, zodat ook aan de eerste bewoners een beschutte omgeving geboden wordt.
- Het binnen deze heldere structuur vroegtijdig kunnen afgeven van een tracee voor de rechtstreekse autoverbinding tussen Rijksweg 6 en het centrum van Almere-Stad. Bijkomend voordeel van de directheid van deze ontsluiting (kernhoofdweg 3 en wijkweg 3) is de kortere weglengte, hetgeen aanzienlijke besparingen oplevert.
- De mogelijkheid van een, ook in latere planstadia, flexibele functionele invulling van de beschikbare ruimte, bij voorbeeld de wijziging van bedrijventerrein in woongebied.

De nieuwe basisstructuur bestaat uit drie langgerekte, noord-zuid gerichte, 800 meter brede bebouwingsstroken met overwegend woningbouw. Ze strekken zich uit van de Randstad-dreef tot de A6 en worden gescheiden door twee zones met andere functies: een natte zone voor beroeps- en recreatievaart die geflankeerd wordt door smalle groenzones (Hoge Vaart) en een centrale voorzieningszone langs de belangrijkste autoroute, kernhoofdweg 3.





## EXPLOITATIEKAART

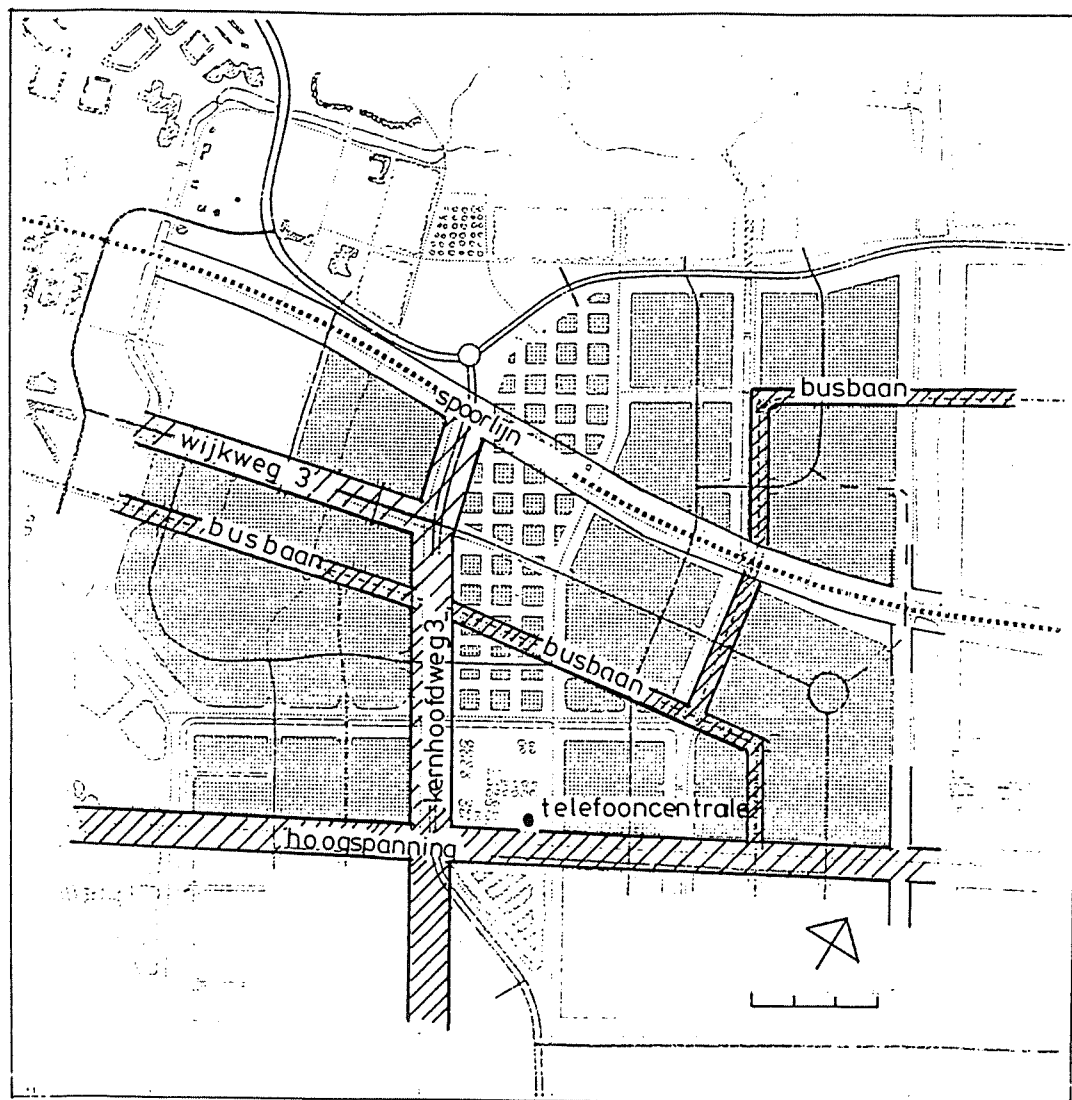
----- grens structuurschets

### 2.2 Overige randvoorwaarden.

#### 2.2.1 Grondexploitatie en ruimtegebruik.

In het algemeen dienen ontwikkelings- en inrichtingskosten van nieuw in gebruik te nemen gebieden gedekt te worden door de opbrengsten uit gronduitgifte. Inkomsten en uitgaven worden verantwoord in een grondexploitatie. De exploitatiebegroting vormt derhalve een belangrijke hoeksteen voor de planmatige invulling: er dient in 2.F/H een sluitende exploitatie te worden verkregen. Dat betekent dat nu al rekening gehouden moet worden met gebieden die geen of weinig inkomsten opleveren, bij voorbeeld omdat ze grenzen aan drukke autowegen of de spoorlijn en daardoor ongeschikt zijn voor woningbouw.

De toekomstige opbrengsten en uitgaven worden zo goed mogelijk ingeschat door uit te gaan van normoppervlakten voor uitgeefbaar terrein, verharding en groen, uitgedrukt in m<sup>2</sup> per woning of voorziening. Zo wordt gerekend met standaardkavels van eengezinswoningen van 140 tot 500 m<sup>2</sup>, afhankelijk van de financieringscategorie en de prijsklasse. In feite is de plancapaciteit van 2.F/H een directe afgeleide van de grondexploitatie: de uitgaven worden door voldoende opbrengsten gedekt bij de realisatie van circa 4.500 woningen in het netto woongebied.



## NUTSVOORZIENINGEN / ONDERGRONDS VERKEER

 leidingstelsels van de hoogste orde

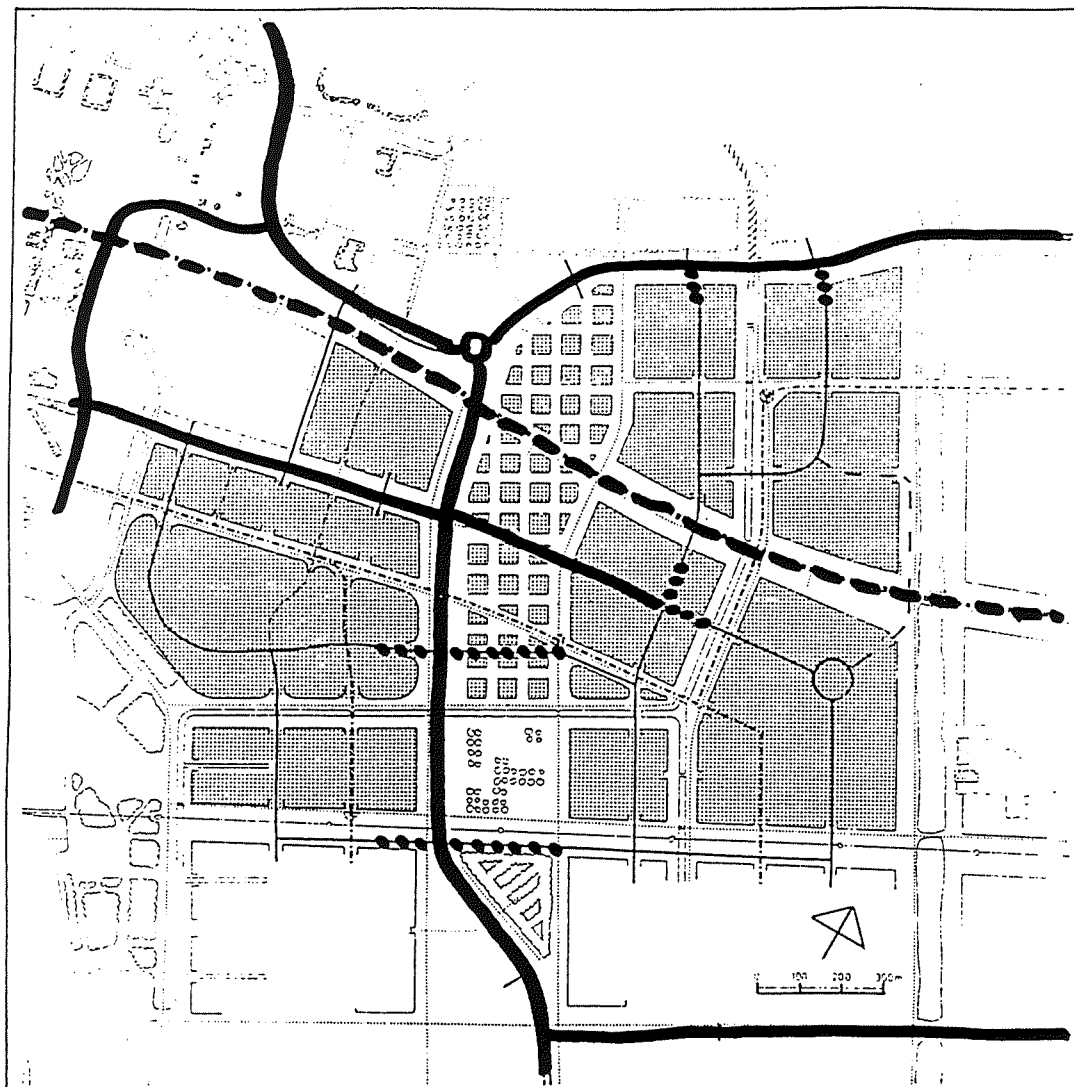
### 2.2.2 Nutsvoorzieningen en ondergronds verkeer.

Vanzelfsprekend zullen bewoners bij het betrekken van hun woning in het plangebied direct moeten kunnen beschikken over water, elektra, verwarming, riolering, telefoon, centrale antenne etc. Reeds voor de aanvang van de bouw moeten enkele van deze voorzieningen aanwezig zijn om het bouwrijp maken en de bouw mogelijk te maken. Daartoe is het noodzakelijk de hoofdroutes voor het ondergronds leidingenverkeer in een zeer vroeg stadium vast te leggen. Voor sommige leidingstelsels is de ontsluiting van het gebied relatief eenvoudig, omdat zij vanuit bevoond gebied het bouwfront volgen; andere moeten echter reeds in een zeer vroeg stadium over honderden meters door later te ontwikkelen plandelen of door reeds gereedgemaakte gebieden worden gevoerd.

Er wordt in het algemeen gestreefd naar een bundeling van leidingstelsels van de hoogste orde. Ten einde vroegtijdige aanleg mogelijk te maken wordt een dergelijke ondergrondse "verkeersweg" zoveel mogelijk gekoppeld aan een tracé van een (belangrijke) bovengrondse route, bij voorbeeld een busbaan, kernhoofdweg of (hoofd)fietsroute. In Almere-Stad-Oost is een groot aantal leidingstelsels van de hoogste orde geprojecteerd langs kernhoofdweg 3, de busbaan en enkele fietsroutes. Een consequentie is dat de traces van deze bovengrondse routes, inclusief de benodigde ruimte voor geluidverende voorzieningen, in een zeer vroeg stadium bekend moeten zijn.

Voor de telefoonvoorziening is een nieuwe telefooncentrale nodig. Deze is geprojecteerd in 2.F en wordt vermoedelijk het eerste gebouw in Almere-Stad-Oost. Verspreid over het plangebied zullen tientallen transformatorruimten, regelkamers en pompputten voor de vuilwaterafvoer (waarvan een drietal in de gebieden 2.F en 2.H) worden gebouwd. Groter in bouwhoogte en inhoud en lokatiegevoeliger is het centraal in Almere-Stad-Oost te bouwen hoofdrioolgemaal.

Mogelijk zal ook een hulpwarmtecentrale in Almere-Stad-Oost nodig zijn. Als voorlopige lokatie voor een dergelijke centrale wordt uitgegaan van de kruising Hoge Vaart - Rijksweg 6.



### GELUIDHINDER

- autowegen  $\geq 2450$  mvt/dag      - - - - - spoorlijn  
 ..... autowegen waarschijnlijk  $\geq 2450$  mvt/dag (trajectlengte n.t.b.)

#### 2.2.3 Juridisch kader.

##### Bestemmingsplan.

Voor het plangebied is het eind 1983 vastgestelde globale bestemmingsplan "Stad-Oost" van kracht. Ondanks de ruime omschrijving van de richtlijnen uit dit bestemmingsplan en de aanwijzingen op de plankaart, is de huidige planopzet niet geheel uitvoerbaar. Op de volgende aspecten wijkt de structuurschets af van het geldende bestemmingsplan:

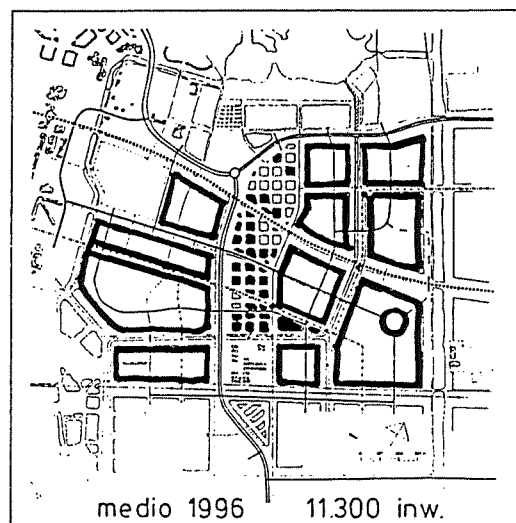
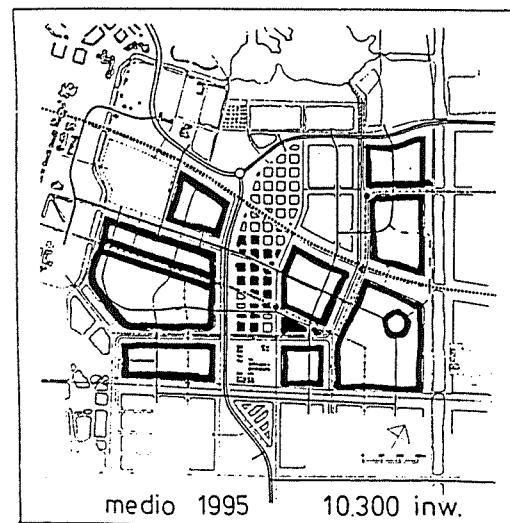
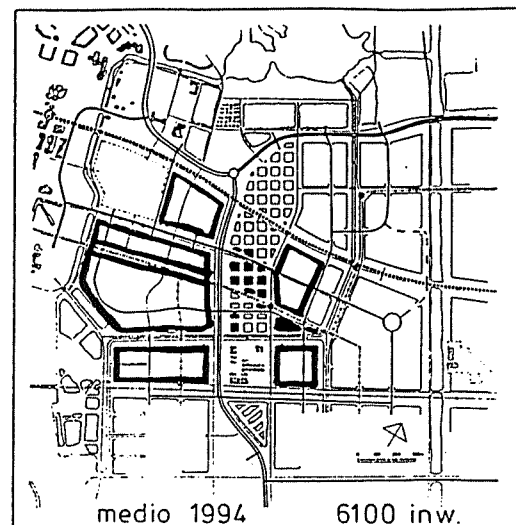
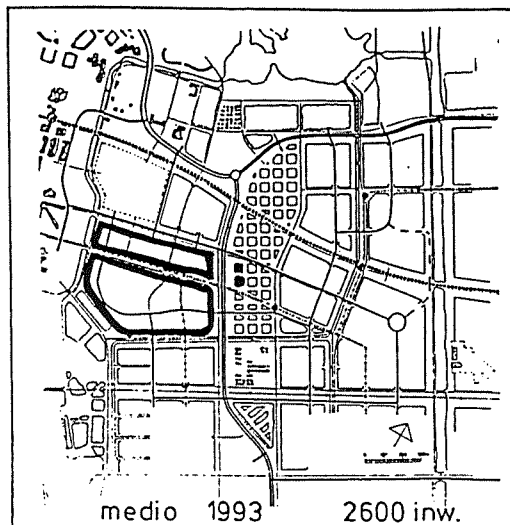
- De exacte lokatie van het stadsdeelcentrum is iets oostelijker en ligt nu direct bij het station.
- De in het woongebied opgenomen bedrijfslokaties zijn geschrapt; bedrijvigheid is nu geconcentreerd in de randzone langs Rijksweg 6, ten zuiden van het plangebied.
- Het beloop van de verbinding Weerwater-Leeghwaterplas is verschoven in westelijke richting, zonder overigens de waterhuishouding in Almere-Stad-Oost te verstoren.
- Het woongebied is iets vergroot, zodat de losse flats aan de westrand bij het Weerwater geprojecteerd zijn in een plandeel met een recreatieve bestemming.

Vanwege deze afwijkingen kan het geldende globale bestemmingsplan niet meer worden gebruikt. Bovendien is dit plan in juridisch opzicht verouderd door de wijziging van de Wet op de ruimtelijke ordening in 1986. Het is de bedoeling per deelgebied nieuwe, globale bestemmingsplannen op te stellen die nader worden geconcretiseerd in buurtplannen.

##### Wet geluidhinder.

Voor wat betreft het door motorvoertuigen en treinen geproduceerde lawaai dient rekening te worden gehouden met de maximum toegelaten geluidbelasting op woningen en andere geluidgevoelige bebouwing. Langs de Flevolijn zal een ruime afstand tussen bebouwing en lawaaibron worden aangehouden; het ter plaatse toepassen van bouwblokken parallel aan de spoorlijn zal bovendien de achterliggende bebouwing tegen lawaai beschermen.

De drukste wegen hebben een verkeersintensiteit hoger dan 2.450 motorvoertuigen per etmaal, zodat geluidwerende maatregelen wettelijk vereist zijn ten einde de geluidbelasting te beperken tot 50 dB(A). Langs het verlengde van de Randstadeef worden daartoe momenteel geluidwallen aangelegd. Ook langs de drukste weg, kernhoofdweg 3, en bij enkele drukke aansluitpunten van buurtstraten op KHW 3 zullen tijdig voorzieningen worden aangebracht. Het ruime profiel van de centrumallee zorgt voor een aanzienlijke reductie in de geluidbelasting aan de gevel van de begeleidende bebouwing, maar desondanks zal ontheffing van de maximale grenswaarde tot 55 dB(A) aangevraagd moeten worden. Wellicht is een dergelijke ontheffing ook nodig voor de naar het stadsdeelcentrum leidende buurtweg in het verlengde van de centrumallee.



## INWONERSGROEI

### 2.2.4 Fasering.

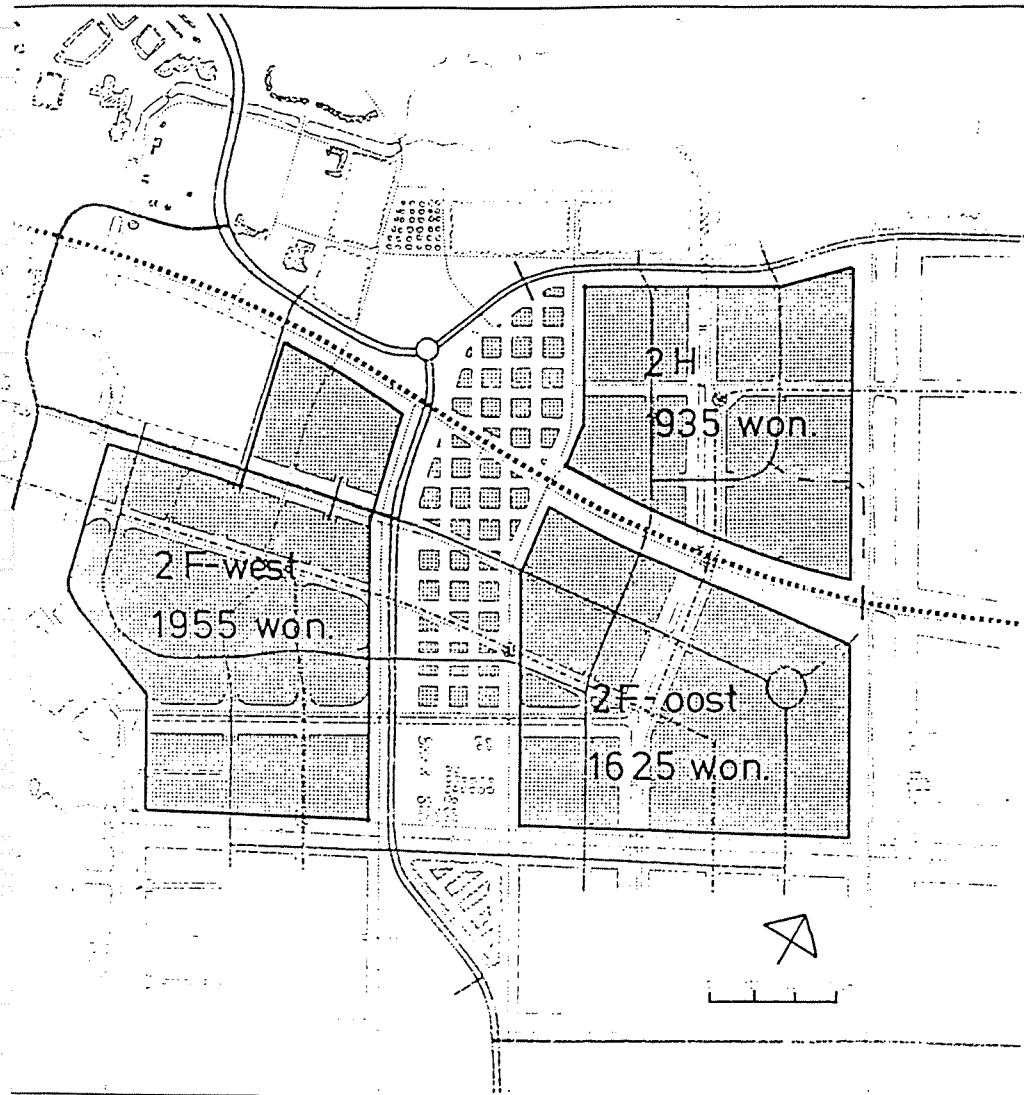
Aan de ontwikkeling van Almere-Stad-Oost is reeds via diverse besluiten richting gegeven. Zo hangt het met zand opheven van 2.F en 2.H direct samen met de besluitvorming over de ontwikkelingsvolgorde in Almere-Stad. Ook de beslissing over het tracé van kernhoofdweg 3 en wijkweg 3, alsmede de versnelde aanleg om het stadscentrum en Almere-Stad-Oost een korte en rechtstreekse verbinding te geven met de A6 en de N27 (Waterlandse Weg), zijn van invloed op de planvorming. In dit rijtje past ook de vroegtijdige implant (te beginnen in het seizoen 1990/1991) van plandelen die deel uitmaken van de groene hoofdstructuur. Recentere besluiten betreffen de energielevering (geen gas, wel stadsverwarming) en de lokaties voor een multifunctionele eenheid psychiatrie (op korte afstand van het ziekenhuis in Almere-Stad-Oost) en de NWR-BouwRai 1992 (in 2.F.-west).

De eerste woningen zullen in het NWR-BouwRai-project worden opgeleverd in april 1992. Vanaf eind 1992 komt in 2.F de bouwstroom redelijk op gang, maar pas eind 1993 - als in Muziekwijk de laatste projecten zijn opgeleverd - wordt de gehele, ten minste 1.500 woningen tellende, productie in Stad op 2.F/H gericht. De ontwikkelingsrichting is in hoofdzaak van west naar oost: van het centrum van Almere-Stad naar KHW 3 en van KHW 3 naar de Hoge Vaart. Begin 1996 zal in het plangebied de laatste woning zijn opgeleverd.

De bouw van de bevolkingsvolgende buurtvoorzieningen, bij voorbeeld basisscholen en gezondheidscentra, zal parallel aan die van de omliggende buurten plaatsvinden, waarbij gestreefd wordt naar een oplevering gelijktijdig met de eerste woning in die buurt. De voorzieningen bij het station zullen in 1995 gereed zijn. De ingebruikname van het station is eveneens rond deze tijd voorzien; over het openingsjaar zullen nog met de NS besprekingen worden gevoerd.

Een gebied met een bijzondere planning is het al eerder genoemde reserve-centrumgebied. Dit plandeel zal eerst bebouwd worden als het stadscentrum vol is of als duidelijk is dat het centrumgebied voldoende ruimte biedt om alle, bij een stad van 250.000 inwoners behorende, centrumfuncties te huisvesten. Vanwege het bijzondere karakter is het gebied niet in de structuurschets opgenomen.

Een tweede qua planning afwijkend gebied is de 300 meter brede zone ten oosten van KHW 3. De centrale ligging in Almere-Stad-Oost en de goede bereikbaarheid voor alle verkeer maken dit gebied bij uitstek geschikt voor complexe voorzieningen met een groot voedingsgebied en met een lange voorbereidingstijd. Juist deze zone biedt voor dergelijke projecten een goede vestigingsplaats, omdat het een in de tijd flexibele invulling toestaat zonder een voortgang in aangrenzende gebieden te verstoren. De eerste voorziening in dit bijzondere plandeel zal mogelijk al in de loop van 1993 in gebruik genomen worden, terwijl de bouw van het overdekte zwembad, pas op zijn vroegst in 1999 wordt verwacht. Overigens is de centrale zone ook voor (bijzondere) woonprojecten bestemd.



DE WOONGEBIEDEN

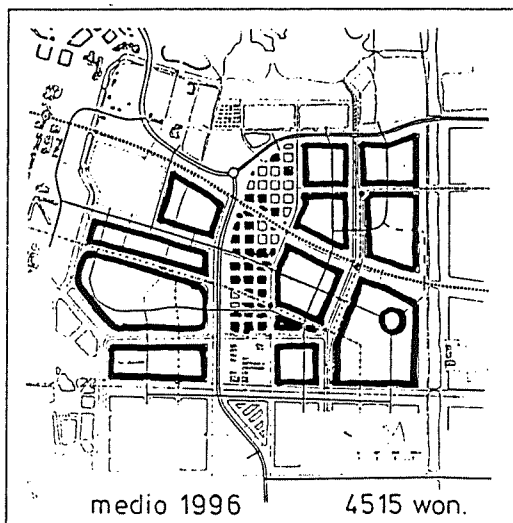
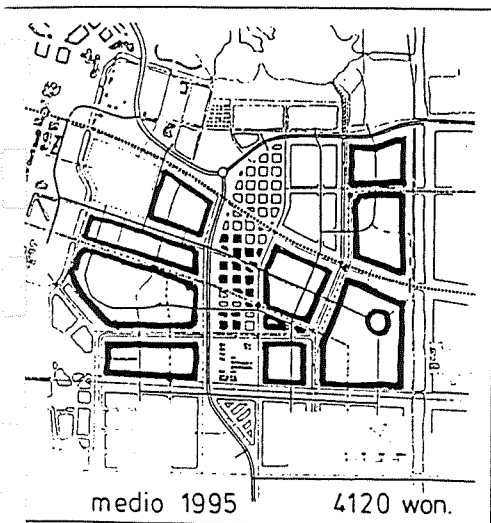
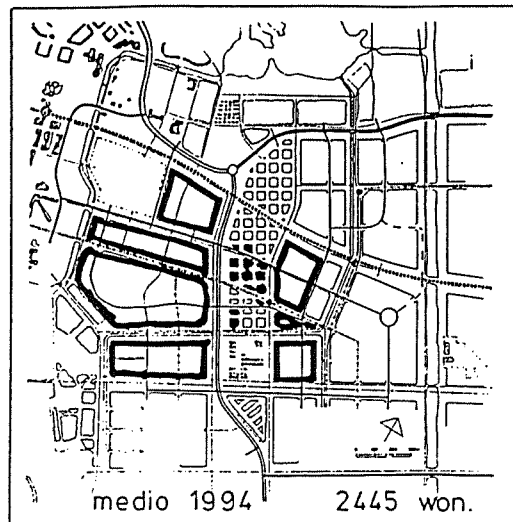
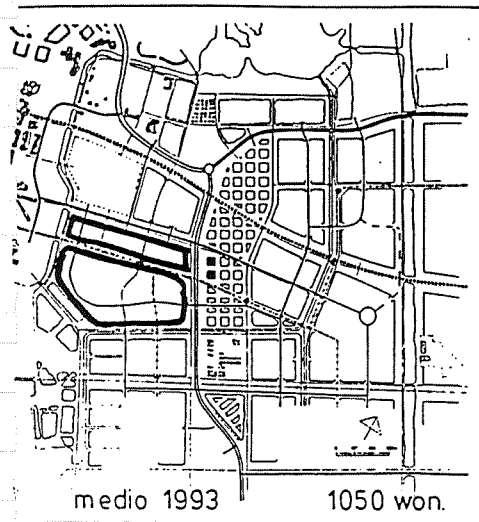
### III. HET PROGRAMMA.

De doelstelling van economische uitvoerbaarheid heeft geleid tot een planopzet waarin de beschikbare ruimte efficiënt wordt benut. De voor woningbouw geschikte plandelen, gebieden die op korte afstand van voorzieningen, bushaltes en station zijn gelegen, worden maximaal benut. De Flevolijn en de centrale zone geleiden het plangebied in drie woonvlekken (2.F-west, 2.F-oost en 2.H) met elk eigen buurtvoorzieningen. Groenconcentraties (wijkpark en andere groenvoorzieningen) liggen in deze centrale zone. Ook het grootste deel van de buitenrand is groen: de noordrand van 2.H en de zuidvesthoek van 2.F grenzen aan uitgestrekte parken, terwijl smallere groenstroken de oostgrens en zuidgrens vormen.

#### 3.1 Woningbouw.

Het tegenwoordige volkshuisvestingsbeleid wordt gekenmerkt door een afnemende financiële betrokkenheid van de Rijksoverheid en een streven een groter aandeel huishoudens met een bescheiden inkomen een woning te doen kopen. Beide tendensen zijn terug te vinden in de samenstelling van het Almeerse contingent: een elk jaar sterk afnemend aantal toekenningen in de premiehuur-non-profit-sector en een licht stijgend aantal toekenningen in de premiekoop-sector. De afnemende overheidsfinanciering is ook merkbaar aan de gestage afname van het aandeel gesubsidieerde bouw, ten gunste van de bouw van woningen in de vrije sector.

Door als basis voor het bouwprogramma de verwachte contingent-samenstelling in 1993 te kiezen (1993 omdat het het eerste jaar is dat in Almere-Stad-Oost een groot aantal projecten zullen worden ontwikkeld), is het effect van bovengeschetst beleid duidelijk meetbaar. Nog slechts 16% van de woningbouw zal in de zwaarst gesubsidieerde huursector plaatsvinden, terwijl het aandeel premiekoop-woningen 23% is. Er zijn evenveel ongesubsidieerde als gesubsidieerde woningen geprogrammeerd; als alle regio-contingent daadwerkelijk beschikbaar komt is een verhouding 68%-32% bereikbaar. De verhouding huur-koop (afhankelijk van het aantal contingenten in de huursector en de mate waarin premie-C-contingent - en wellicht ook premiekoop-contingent - voor de bouw van huurwoningen wordt angewend) is ongeveer 1 : 2.



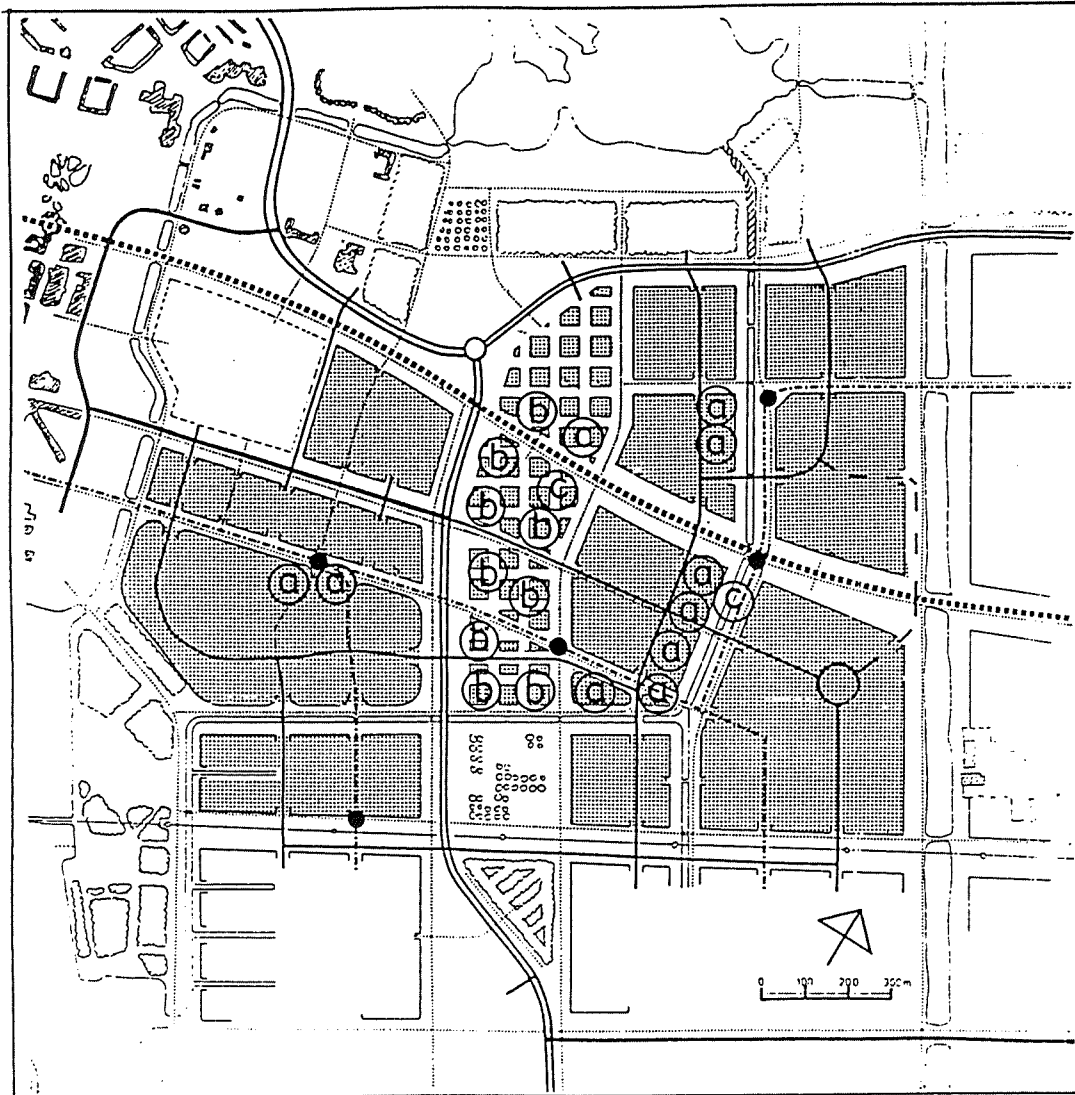
FASERING WONINGBOUW

Het woningbouwprogramma gaat uit van een stapelingspercentage van 16%. Ook dit vrij lage percentage - gelet op de nabijheid van het stadscentrum en station Almere-Stad-Oost - is een gevolg van de veranderingen in de contingentenmix: meer stapeling brengt de bouw van voldoende eengezinshuurwoningen in gevaar, hetgeen in strijd zou zijn met de voorkeur van de 8.000 ingeschreven woningzoekenden. Er zijn op drie lokaties appartementen gedacht: in 2.F-west bij het Fongerspad nabij het Weerwater, eveneens in 2.F-west langs de verbindingsweg centrum-KHW 3 en in 2.F-oost bij het station.

De achterliggende doelstelling van het bouwprogramma is dat elke belangstellende een passende woning moet kunnen betrekken. Dat vereist een continu aanbod in elk produktsegment (deel van de woningmarkt met vergelijkbare prijs en kwaliteit). Het betekent tevens een grote verscheidenheid: naast eengezinswoningen ook appartementen, naast rijtjeswoningen met een traditionele plattegrond ook woningen met slaap- en studeervertrekken gelijkvloers, naast woningen met standaardkwaliteit ook woningen met standaard extra-kwaliteit, naast woningen voor jonge huishoudens met kinderen ook woningen geschikt voor ouderen.

De doelstelling van een gevarieerd aanbod geldt ook voor de bouwproductie in de vrije sector, met name de prijsstelling. Het streven 70% van de productie in de goedkope prijsklassen te realiseren is alleen uitvoerbaar als grote aantallen goedkope koopwoningen in de vrije sector, zo mogelijk met regio-contingent, worden ontwikkeld, tot 20% van de totale productie. Ook de bovenkant van de markt wordt in Almere-Stad-Oost bediend: voor deze bewonerscategorie zijn, verspreid over verscheidene lokaties, terreinen voor particuliere bouw kavels gereserveerd (4%, uitsluitend koop), terwijl daarenboven 13% duurdere projectontwikkeling (huur en koop, inclusief 3% appartementen) is geprogrammeerd.

De woonvlekken 2.F-west, 2.F-oost en 2.H hebben een plancapaciteit van 4.500 woningen. Het woningtotaal in de eerste fase van Almere-Stad-Oost zal echter iets groter worden, circa 4.700-4.800, omdat ook in de centrale voorzieningszone in bescheiden mate woningbouw is gedacht. Potentiële bouwlokaties zijn 2.H-west (circa 75 kavels voor particuliere bouw) en het verlengde van wijkweg 3 tussen 2.F-west en 2.F.-oost (om aan fietsers en voetgangers 's avonds een beschutte en veilige route te bieden door de relatief open voorzieningszone).



### VOORZIENINGEN IN PLANGEBIED

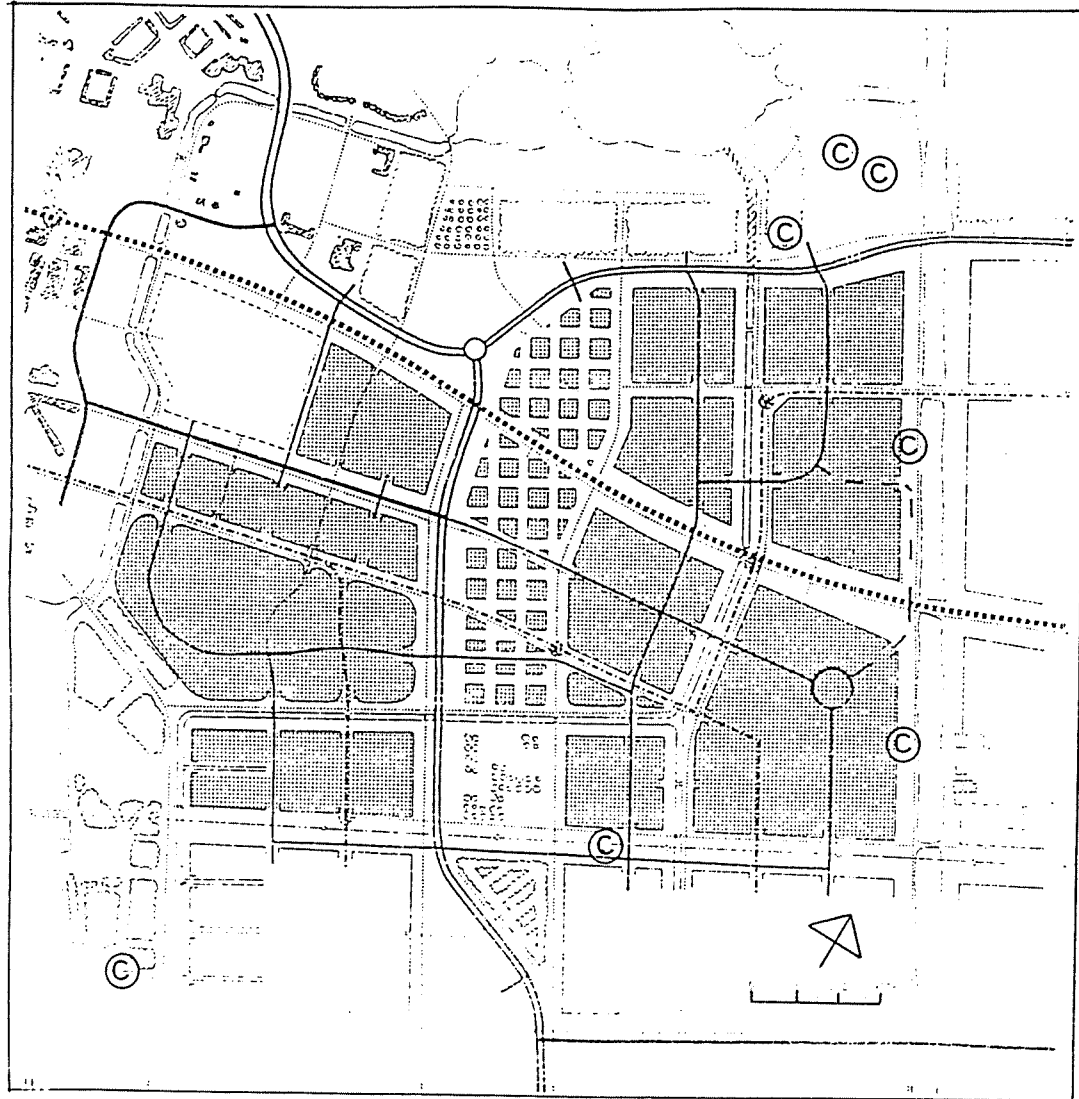
- Ⓐ voorzieningen in woongebied    Ⓒ voorzieningen zonder voorkeur-  
locatie  
Ⓑ voorzieningen in centrale zone    ● bushalte

### 3.2 Voorzieningen.

#### 3.2.1 Situering.

De verscheidenheid van de in het plangebied geprojecteerde voorzieningen is zeer groot. Sommige hebben een klein gebouw nodig op een kleine kavel en functioneren goed bij een centrale lokatie. Andere voorzieningen beslaan diverse hectares en eisen een goed ontsloten randlokatie. Er zijn voorzieningen waarvan de meeste gebruikers in de directe omgeving wonen, terwijl de doelgroep van andere voorzieningen verspreid woont over de stad of zelfs buiten Almere. In functioneel en lokationeel opzicht zijn de voorzieningen in Almere-Stad-Oost in drie hoofdgroepen onder te brengen:

- a. Voorzieningen die bij voorkeur in het stedelijk gebied zijn gesitueerd, omdat hun dagelijkse gebruikers rond de voorziening wonen. Deze buurtvoorzieningen hebben belang bij korte loopafstanden, goede spreiding over het plan en - afhankelijk van het verzorgingsniveau - goede bereikbaarheid met openbaar vervoer. Binnen de woonvlekken 2.F-west, 2.F-oost en 2.H wordt voor deze voorzieningen uitgegaan van centrale lokaties, waar mogelijk bij bushaltes. Vaak zal de realisatie van deze groep van voorzieningen gelijke tred houden met de woningbouw. Voorbeelden: stadsdeelcentrum, bedrijfsruimten, de meeste basisscholen, buurthuis/ouderencentrum, gezondheidscentra en apotheken en buurttuinen.
  
- b. Voorzieningen met een groot ruimtebeslag en een groot bouwvolume (qua schaal niet passend in een woonbuurt), een groot draagvlak en soms ook een onzeker tijdstip van realisatie. Naast goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer is voor deze voorzieningen een goede auto-ontsluiting noodzakelijk. De centrale zone naast KHW 3 is flexibel in te vullen en goed ontsloten voor alle verkeer. Bovendien biedt de concentratie van voorzieningen in dit plandeel het voordeel dat sommige voorzieningen van elkaars nabijheid kunnen profiteren. Voorbeelden: verpleeghuis, multifunctionele eenheid psychiatrie, sporthal en overdekt zwembad, tenniscomplex, jongerenruimte, school voor voortgezet onderwijs, bijzondere basisscholen met een groot voedingsgebied, middelschalig nutstuinencomplex, wijkpark en kinderdagverblijf. Voor het gedeelte van de centrale zone tussen de spoorlijn en de busbaan worden de niet direct functioneel te gebruiken kavels aangemerkt als reserveterrein, te gebruiken voor de vestiging van andere niet-commerciële voorzieningen en eventueel ook voor kleinschalige, representatieve kantoren.

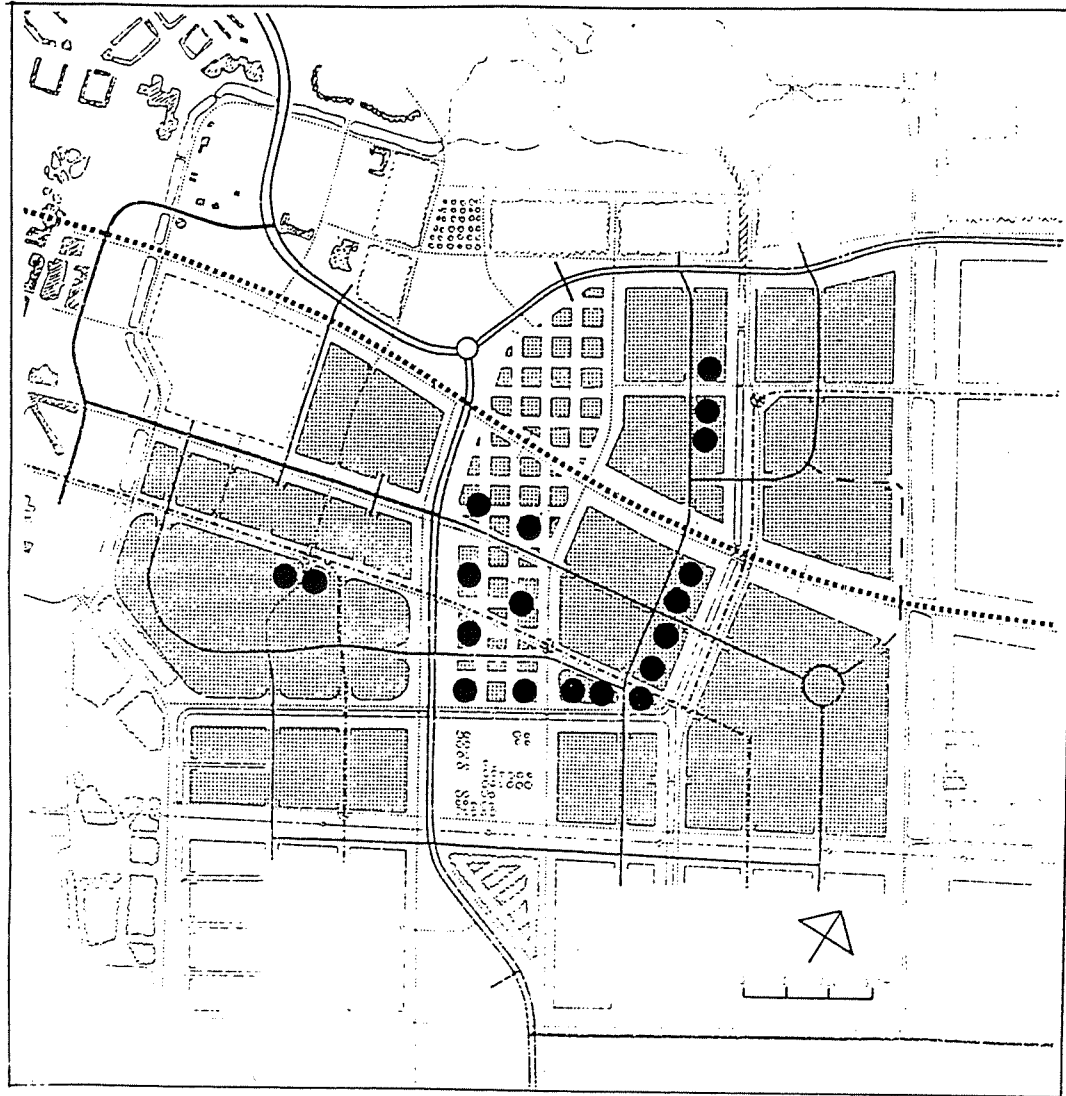


VOORZIENINGEN BUITEN PLANGEBIED

© voorzieningen

- c. Een restgroep van voorzieningen zonder duidelijke eisen ten aanzien van de lokatie of met een voorkeur voor lokaties buiten een der woonvlekken en de centrale zone. Voorbeelden: een kerk (een relatief kleine voorziening die in het stadsdeelcentrum past - medegebruik parkeerplaatsen - maar ook in de centrale zone, stadsweiden (mogelijk in de centrale zone in 2.H, maar ook in het Hannie Schaftpark), een tweede nutstuinencomplex (in de hoogspanningszone ten zuiden van 2.F-oost of in het Hannie Schaftpark), een tweede tenniscomplex (Hannie Schaftpark) en passantenplaatsen voor de recreatievaart (in de Hoge Vaart en bij het zwemstrand in het Weerwater).





BEBOUWDE VOORZIENINGEN

3.2.2 Type en aantal.

Ook als de voorzieningen naar type worden gerangschikt blijkt een grote diversiteit. Vijf hoofdgroepen van qua functie verwante voorzieningen zijn te onderscheiden: commercieel, zorg, sociaal-cultureel, onderwijs en sport en recreatie.

Commercieel.

Het bij het station geprojecteerde stadsdeelcentrum is in grootte (circa 4.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak) en draagvlak vergelijkbaar met het binnenkort in aanbouw te nemen winkelcentrum bij station Muziekwijk. De ligging aan een belangrijke buurtweg voorziet in een goede bereikbaarheid per auto, zowel voor de klanten als het bevoorradend verkeer. Bedrijfsruimten (1 per 100 woningen) zullen in de later op te stellen programma's van eisen worden meegenomen en verspreid over het plan worden uitgevoerd; concentraties zijn gedacht bij het station, bij de bushaltes in elke woonbuurt en aan de toegangsweg naar het centrum van Almere-Stad.

Zorg.

In het plangebied zullen 2 gezondheidscentra/apotheken nodig zijn: één in de eerste bebouwingsfase in 2.F-vest en één bij het station in 2.F-oost. Zorgvoorzieningen met een groot draagvlak zijn het verpleeghuis en de multifunctionele eenheid psychiatrie; ze hebben functionele relaties met het in het stadscentrum gelegen ziekenhuis.

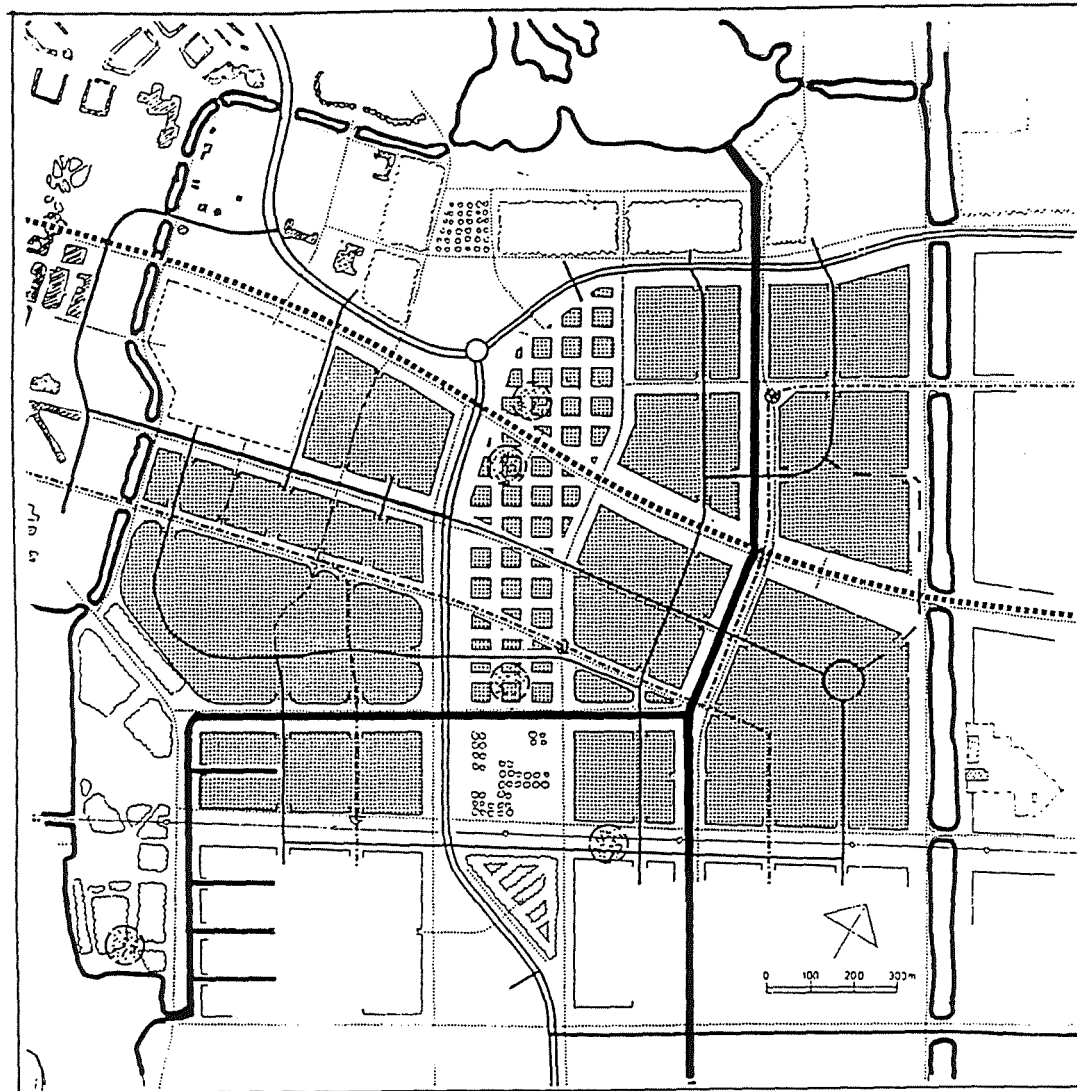
Sociaal-cultureel.

Voor deze groep van voorzieningen - buurthuis/ouderencentrum, jongerenruimte en kinderdagverblijf - is ruimte gereserveerd in het plan. Ze komen voor in de meerjaren-planning; realisatie hangt echter af van het beschikbaar stellen van financiën.

Onderwijs.

De school voor voortgezet onderwijs heeft gebruiksrelaties met de sporthal en het zwembad, hetgeen een van de redenen is deze voorziening in de centrale zone te situeren. Ook twee basisscholen met grote voedingsgebieden zijn daar gedacht: een vrije school en een l.o.m./m.l.k./z.m.l.k.-school met eigen gymzaal. De openbare basisscholen - in principe 16-klassig met gymruimte - zijn daarentegen centraal in de woonvlekken gesitueerd. Het onderwijs-aanbod in 2.F/H wordt gecompleteerd door kleinere basisscholen op r.k.- en p.c.-grondslag, die gezamenlijk gebruik zullen maken van een aparte gymzaal (3 scholen per gymzaal, afstand school-gymzaal maximaal 500 meter).

De grote toestroom van leerlingen in de eerste jaren na oplevering zal worden opgevangen door de bouw van noodlokalen bij permanente scholen en door semi-permanente scholen.



## RECREATIEVE VOORZIENINGEN EN WATER



recreatie



gracht

### Sport en recreatie.

Aan de nota volkstuinen zijn de normen ontleend voor de aanleg van volkstuinen: per woning 0,9 m<sup>2</sup> buurttuin en 3,3 m<sup>2</sup> aan de rand van het woongebied (bruto maten); mocht de vraag naar tuinen groter zijn, dan kan worden uitgeveken naar het Hannie Schaftpark. Dezelfde benadering, het opvangen van extra vraag in het parkgebied ten noorden van 2.H, geldt voor de stadsweiden: de in het plan opgenomen 2 ha is in principe voldoende voor de bewoners van 2.F/H, maar een onvoorzienne groei in de vraag kan direct buiten het plangebied worden opgevangen.

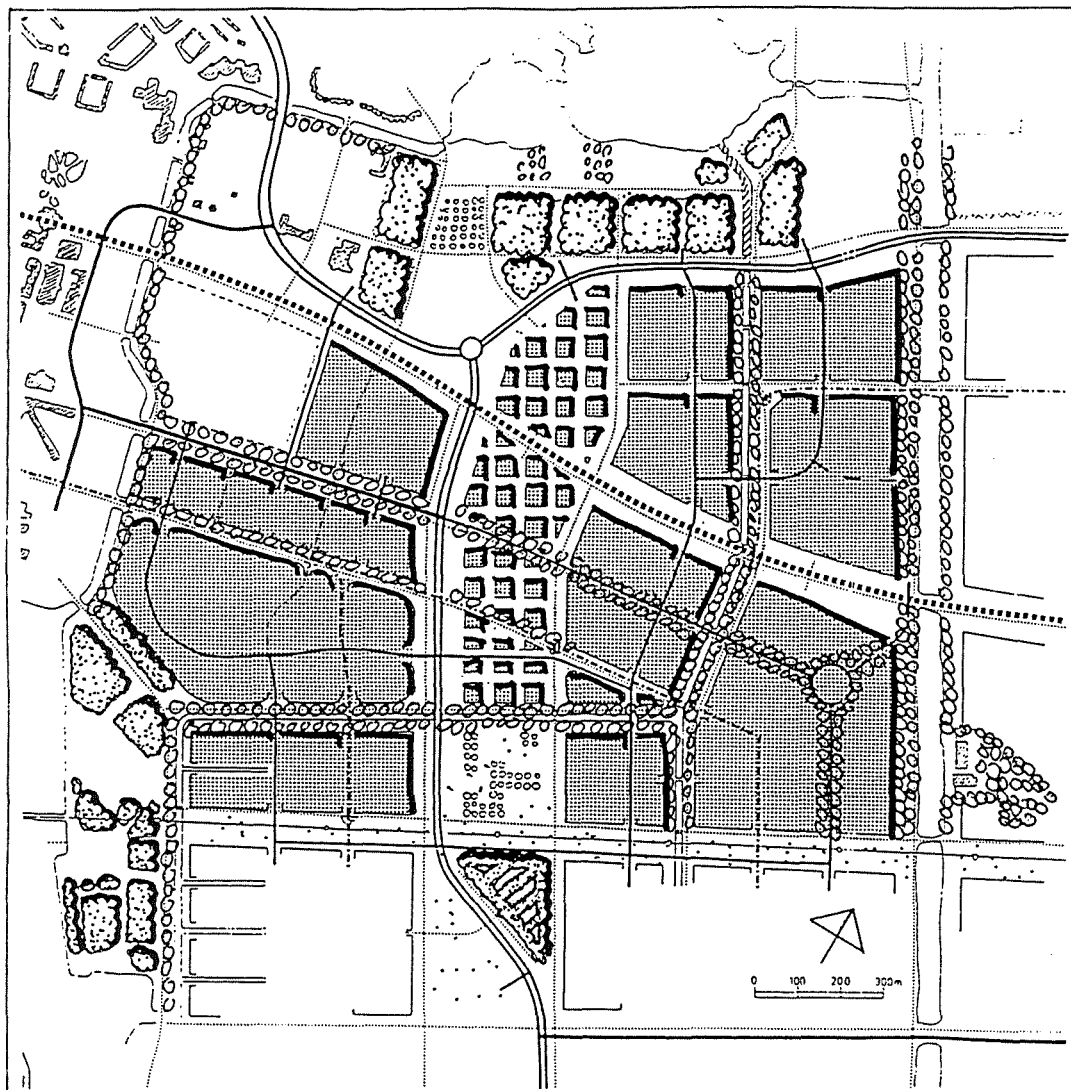
De sportvoorzieningen in 2.F - tenniscomplex, sporthal en overdekt zwembad - liggen alle in de centrale zone. Voor een tweede tenniscomplex is een lokatie gereserveerd in het Hannie Schaftpark, waarbij de aanleg afhankelijk zal zijn van een voortgaande groei van het deelnemingspercentage. Sporthal en zwembad zullen niet alleen gebruikt worden door de bewoners van de eerste fase, maar ook door elders wonenden: een goed onsloten lokatie in de centrale zone in 2.F is dan een vereiste.

Sportvelden ontbreken in het plangebied, omdat er de eerste jaren voldoende ruimte is op het nabijgelegen sportpark 2.P. De na 1995 benodigde velden zijn in het aansluitende deel van de centrale zone ten zuiden van 2.F geprojecteerd, in gebied 2.K.

Op de grens van 2.F en 2.K. ligt in de centrale zone een belangrijke recreatie-voorziening: het vijkpark. Het Weerwaterpark is reeds enige jaren geleden ingeplant; ten behoeve van een optimaal recreatief gebruik zullen aanvullende inrichtingsmaatregelen nodig zijn.

Recreatieve betekenis heeft ook het in Almere-Stad-Oost voorkomende grachtenstelsel dat de Leeghwaterplas verbindt met het Weerwater. Vanuit de Leeghwaterplas voert een gracht bij station Almere-Stad-Oost onder de spoorlijn en splitst zich vervolgens in 2.F.-oost in twee takken: de noordelijke tak buigt af langs het vijkpark en de particuliere kavels bij het Weerwaterpark en de zuidelijke tak gaat via 2.K, ten zuiden van het plangebied. Korte, doodlopende, dwarsgrachten geven de particuliere kavels bij het Weerwaterpark een eigen ontsluiting over het water.

Gezien de schaal en de omvang van Almere-Stad-Oost dienen de grachten in 2.F/H goed bevaarbaar en beschaatsbaar te zijn. Voorlopig wordt voor een groot deel van het grachtenstelsel uitgegaan van een waterbreedte van 18 meter (iets breder dan gebruikelijk in Stad) en een brughoogte van 2 meter. Een en ander zal in de ontwikkelingsplannen nader worden uitgeverkt.



„ HET PLAN ”

#### IV. HET PLAN.

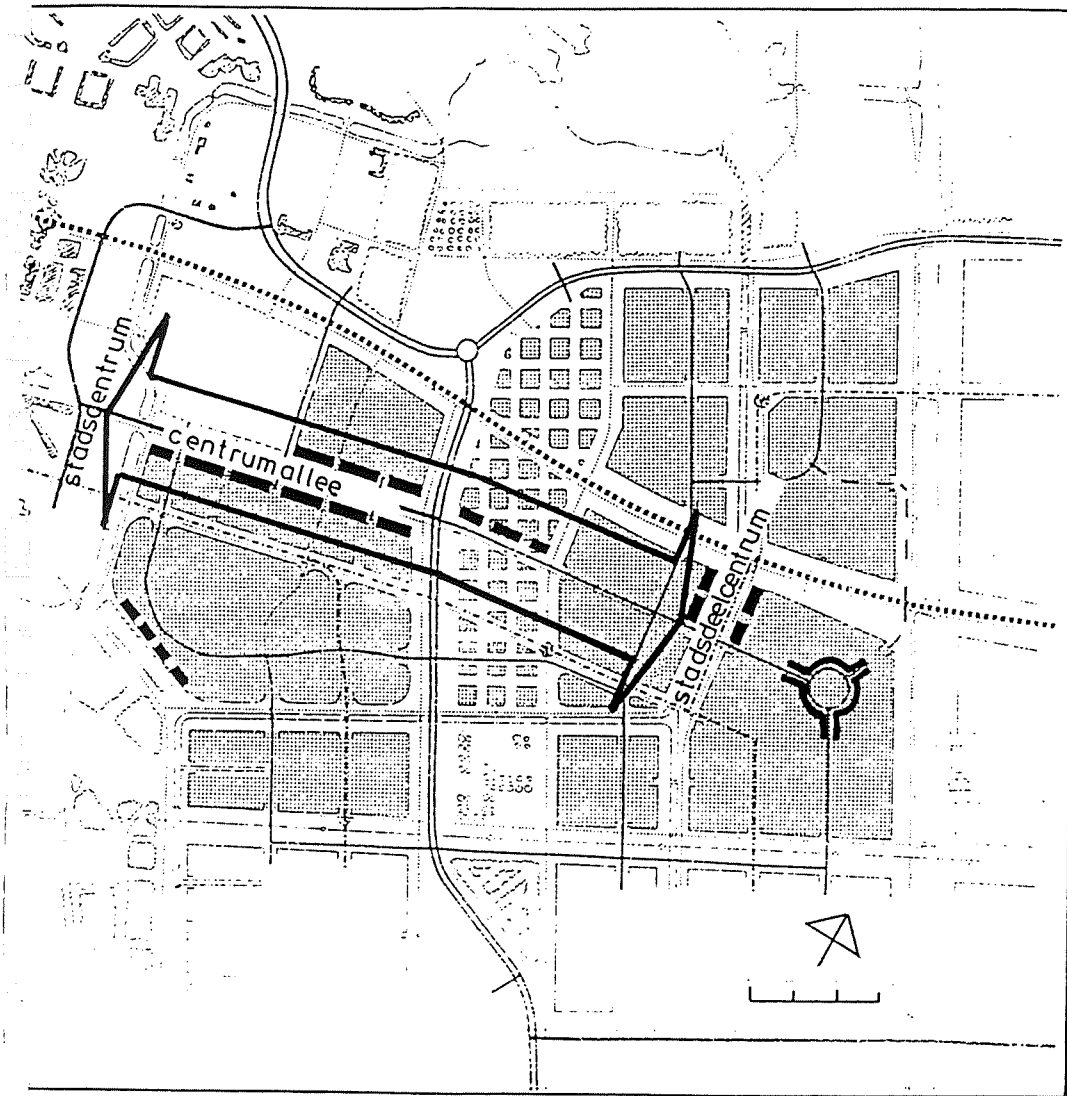
In paragraaf 2.1 is het ruimtelijk kader geschetst van de planopzet uit deze structuurschets. In dit hoofdstuk wordt het accent gelegd op de ruimtelijke neerslag, waarbij aan de hand van enkele thema's het stedenbouwkundig plan wordt toegelicht, gevolgd door de groenstructuur en de verkeerskundige opzet. Meer nog dan bij de vorige hoofdstukken wordt voor een goed begrip de plankaart en de facetkaarten nodig.

##### 4.1 Stedenbouwkundig plan.

###### Centrale zone.

De centrale zone, het hoofdthema van dit plan, brengt de hoognodige geleding in dit grote nieuwe stadsdeel, zodat bewoner en bezoeker zich kunnen blijven oriënteren. De invulling van de zone zal zich daartoe steeds onderscheiden van de aanliggende woongebieden door een relatief groen of open karakter. Park en recreatiebestemmingen passen in dit concept, maar eveneens een variëteit van bebouwingen in de voorzieningsfeer en kantoren en woningen, mits ze door veel groen omgeven zijn. De zone wordt beurtelings begrensd door autoweg en fietsroutes.

Het groen in de centrale zone heeft een belangrijke functie in de ontwikkeling van het gebied. Door een vroegtijdige inplant, voor het bouwfront uit, zal de zone van begin af aan herkenbaarheid geven te midden van open bouwland en opgespoten zandvlakten. Het is dan ook nadrukkelijk de opzet het gedeelte van de centrale zone ten zuiden van de hoogspanningslijn niet op te spuiten.



## RUIMTELIJKE RELATIE

— — — — — gestapelde bouw



stedebouwkundig "statement"

### Centrumallee.

De relatie van het nieuwe stadsdeel met het stadscentrum wordt uitgedrukt door een brede bomenallee vanaf de kernhoofdweg tot bij het Stadhuis. Deze allee wordt begeleid door vier lagen hoge bebouwingsvanden, waarmee het centrumkarakter uitstraalt tot in het woongebied. In oostelijke richting wordt de centrumallee in een bescheidener vorm doorgezet naar de omgeving van station Almere-Stad-Oost, om vervolgens in zuidwaartse richting afgebogen te worden, evenwijdig aan de Hoge Vaart en de richting volgend van de orthogonale structuur. De afbuiging zal een dramatische vorm krijgen en een stempel drukken op de omgeving; in de verdere planontwikkeling moet deze plek een pregnante stedenbouwkundig-architectonische vertaling krijgen.

De centrumallee en de voortzetting van de allee tot in het oostelijke stadsdeelcentrum vormen de ruggegraat voor de stedelijke ontwikkeling in dit deel van de wijk. De weg doorsnijdt en verbindt. Verbonden worden het stadscentrum en de oostelijke bebouwingszone bij de Hoge Vaart. Doorsneden wordt de centrale zone, waarbij de bebouwing ter plaatse diverse functies heeft en een bijdrage levert aan de levendigheid en sociale veiligheid voor passerende fietsers en voetgangers.

### Stadsdeelcentrum.

Bij het oostelijk station is het terrein voor het stadsdeelcentrum reeds nauwkeurig te bepalen. Uitgaande van het gravitatiepunt van het omliggend gebied is het centrum ten zuiden van de spoorlijn gesitueerd. Het wordt aan alle zijden begrensd door verkeeroutes, zelfs een vaarroute. Voor het stadsdeelcentrum wordt nadrukkelijk uitgegaan van een geïntegreerd complex met winkels, andere voorzieningen en woningen, met alle publiekstrekkende functies aan de buitenkant en de bevoorrading via een - al dan niet overdekte - binnenhof.

### Gestapelde bouw.

Etagebouw komt in het plan slechts voor op voor deze bouwvorm aantrekkelijke lokaties, die tevens een bijdrage leveren aan het stadsbeeld door wandvorming of accentvorming. In de woonvlekken zijn appartementen geprojecteerd op drie lokaties: langs de centrumallee, aan het Weerwaterpark (vier tot zes lagen) en in het stadsdeelcentrum bij station Almere-Stad-Oost. Ook voor de bijzondere woonbebouwing in de centrale zone tussen 2.F-west en 2.F-oost wordt, langs de verbindende ruggegraat, aan appartementen gedacht, bij voorkeur in de vorm van urban villa's. De eigen identiteit van plandeel 2.H wordt onderstreept door het geheel ontbreken van gestapelde bouw.

Hoekverdraaiing.

De vanuit het stadscentrum komende busbaan en de kernhoofdweg 3 kruisende gracht begrenzen een wigvormig gebied. De hoekverdraaiing in dit plandeel vraagt om een bijzondere invulling met de mogelijkheid verschillen met aanliggende gebieden te accentueren: niet de structuurlijnen zijn dominant voor de vormgeving, maar het detailontwerp zal in deze wig het exacte beloop van de verbindinglijnen bepalen. Een dwingende vorm is er hier dus niet; vrijere verkavelingsvormen en architectuur krijgen hier de ruimte. Door de gunstige ligging ten opzichte van het centrum en het Weerwater is dit plandeel geschikt voor gestapelde bouw.

De rechte bebouwingsstroken.

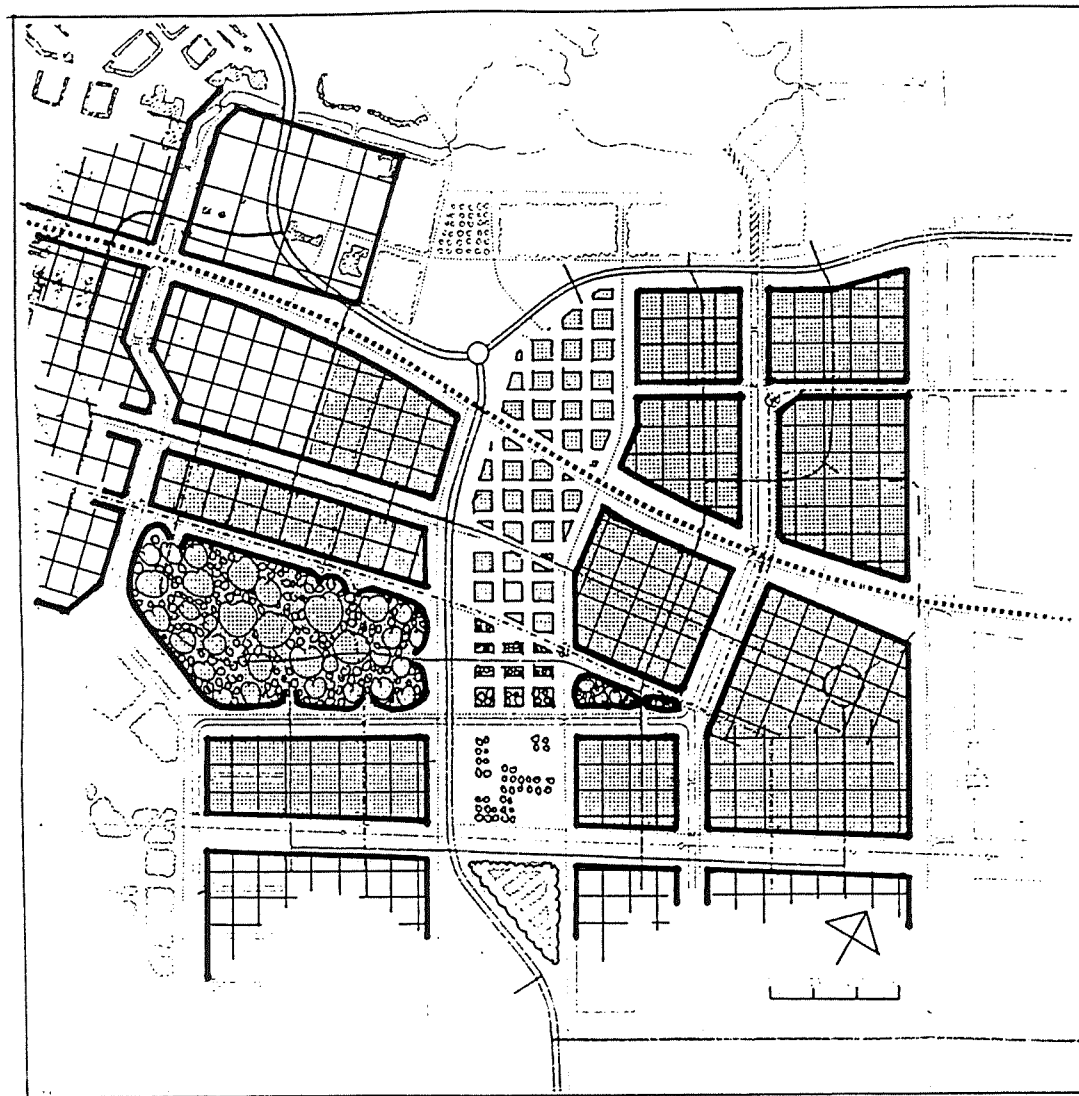
Na al deze bijzondere zones resteren ook gewone, recht te verkavelen stroken: de basis immers voor het woongebied, voor de vele te ontwikkelen eengezinswoningen.

De uitwerking van deze stroken wordt voorgesteld volgens het principe dat enige jaren geleden is geïntroduceerd, bij het plan voor een Olympisch dorp op deze plaats. Met langwerpige bouwblokken in een richting loodrecht op de oever van het Weerwater, dus met veel oost-west gesitueerde tuinen. Met enkele hoofdassen parallel aan de plasoever, elk met een eigen karakteristieke functie en profiel. En een groter aantal dwarsstraten, loodrecht op de hoofdassen, die uitzicht bieden op het Weerwater en het aangrenzende park, de centrale groene zone met het wijkpark en/of de Hoge Vaart.



Een eigen karakteristiek kan gegeven worden aan het plandeel langs het Weerwaterpark, dat zich uitstrekt tot buiten het plangebied. In dit plandeel kan water de karakteristiek van het woonmilieu worden door tussen de achtertuinten korte dwarsgrachten te graven, uitkomend op de gracht die direct naar het Weerwater leidt. Het voor 2.F-west binnenkort op te stellen ontwikkelingsplan zal deze bijzondere planinvulling nader uitwerken.

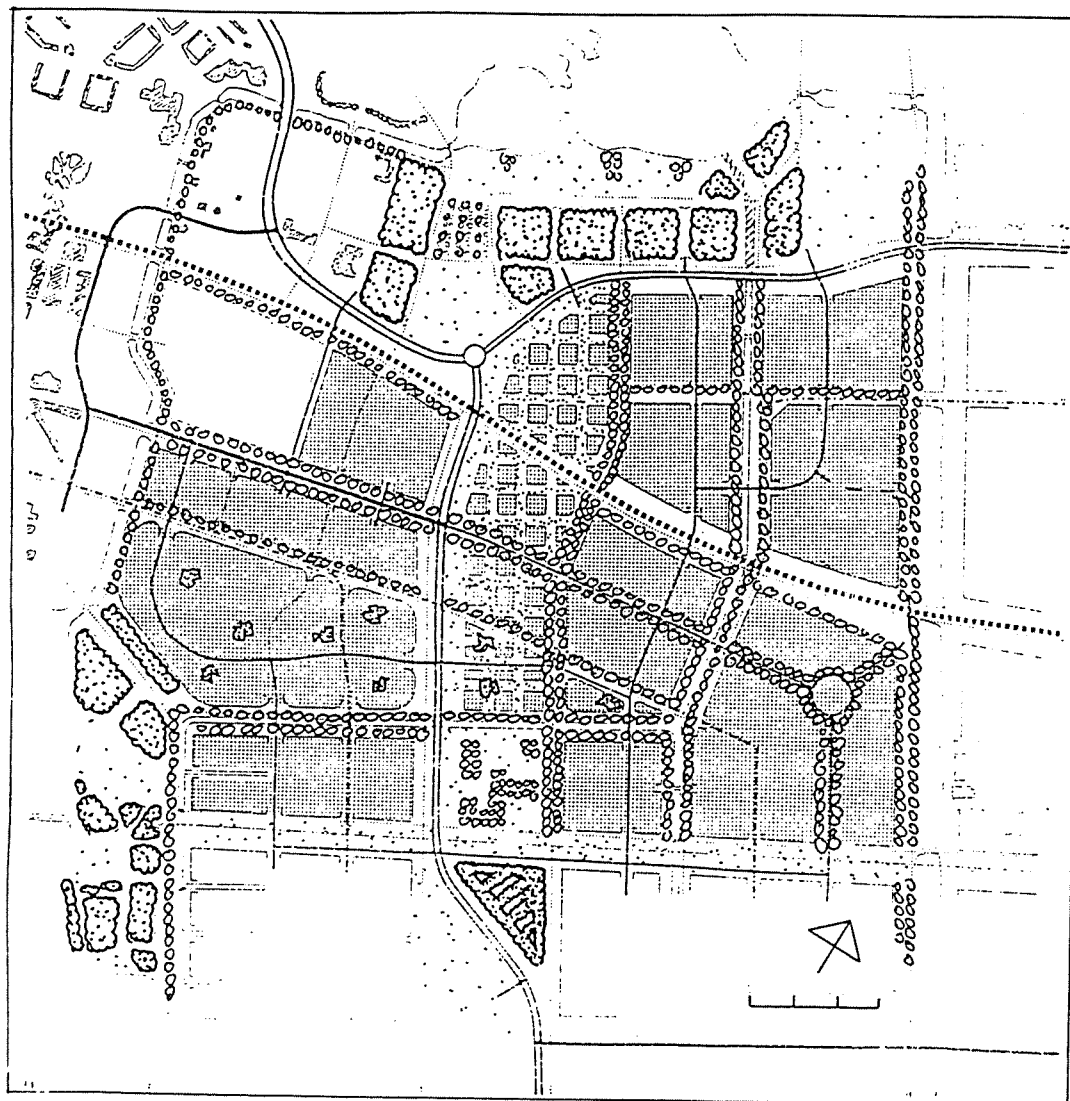
Gebied 2.H.

Het woongebied ten noorden van de spoorbaan krijgt een eigen identiteit, alleen al als gevolg van de besloten randligging. De centrale open zone reikt in dit gebied tot aan het Hannie Schaftpark. Voor dit deel van de zone wordt gedacht aan een royaal groen-milieu met vrije sector woningen in een open verkaveling.







**RUIMTELIJKE GELEDING**

	rechte bebouwingsstroken
	vrije verkavelingsvormen



## GROENSTRUCTUUR

- |   |      |   |                |
|---|------|---|----------------|
|  | park |  | laanbeplanting |
|  | bos  |  | groenstroken   |

### 4.2 Groenstructuur.

Het groen in Almere-Stad-Oost is geconcentreerd in enkele langgerekte zones die aan het gebied de gewenste geleiding geven. Om de groenstructuur zo sterk mogelijk te maken is aansluiting gezocht bij bestaande landschapselementen. Het reeds ingeplante park langs de oever van het Weerwater en de binnenkort in te planten smalle parkstrook langs de Hoge Vaart zijn beide onderdeel van het structuurgroen. Ze worden verbonden door een 72 meter brede groenstrook onder de hoogspanningsleiding, een landschapselement dat structuur geeft aan een veel groter gebied dan Almere-Stad-Oost. Door sterke structurele bindingen met de aangrenzende woongebieden na te streven, klinken de kwaliteiten van de groenzones - zowel functioneel als visueel - tot in de woonbuurten door.

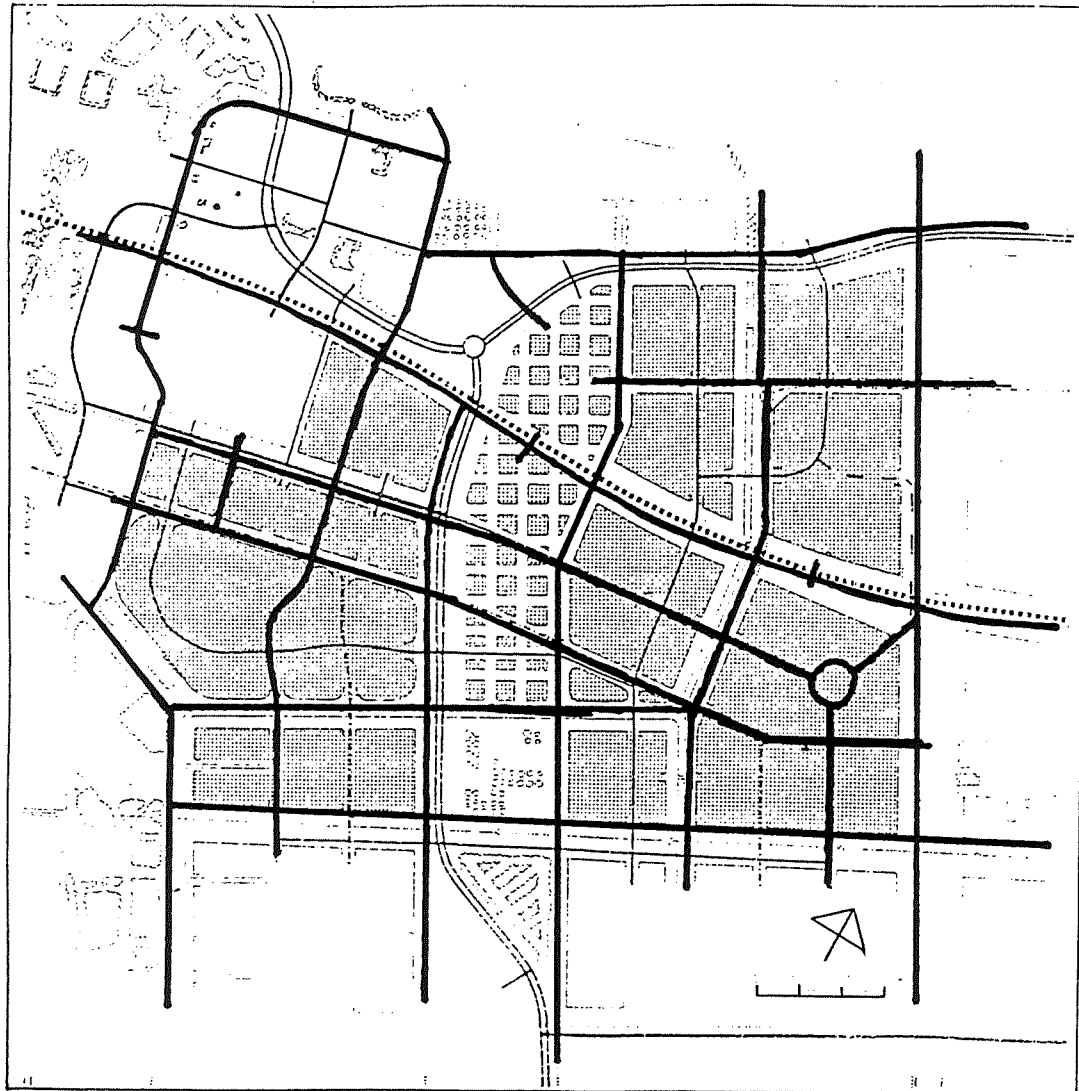
#### De centrale zone.

Evenals de aangrenzende stedelijke gebieden en de andere structurele groenstroken, is de centrale zone langgerekt en strekt zich uit van het Hannie Schaftpark (met zicht op de Leeghwaterplas) tot Rijksweg 6 (Almeerderhout). Het groen in dit plandeel heeft diverse verschijningsvormen, die samenhangen met de verschillende functies. Zo is het gedeelte ten noorden van de Flevolijn gereserveerd voor woningbouw in lage dichtheden (particuliere kavels), zodat het groene karakter voornamelijk verkregen wordt door tuinen. In het gedeelte tussen het spoor en de gracht is één groot aantal voorzieningen ondergebracht, hetgeen betekent dat het groen tot relatief grote eenheden is gebundeld en dat - ondanks de stedelijkheid van de voorzieningen - dit deel van de centrale zone minder dicht bebouwd zal zijn dan de aangrenzende woonbuurten.

Ten zuiden van de gracht komen geen gebouwen voor. Hier is het wijkpark geprojecteerd, dat zich uitstrekt tot in het aangrenzende plandeel 2.K. Het ligt op een kruispunt van tot de hoofdstructuur behorende groenzones, centraal in Almere-Stad-Oost en uitloopruimte biedend aan de bewoners van de omliggende buurten. Nog verder naar het zuiden zal de centrale zone haar open en groen karakter behouden; de realisatie van voetbalvelden in 2.K betekent opnieuw een functionele invulling.

#### Overig groen.

Ook buiten het groen van de hoofdstructuur komen groenzones voor, vooral ter verhoging van de kwaliteit van het wonen. Langs de Flevolijn en langs de belangrijke verkeerswegen is open ruimte noodzakelijk om geluidoverlast te voorkomen. De breed geprofileerde verbindingsweg met het centrum is een voorbeeld van een formele ruimte met gras en bomenrijen, die belangrijk is voor de beleving van bewoners en passanten. De recreatieve betekenis van de gracht wordt vergroot door belendend groen. Begeleiding van vrijliggende (brom-)fietspaden met groen verhoogt het comfort van de gebruikers.



**LANGZAAM VERKEER**  
 ————— doorgaande routes (vrijliggend of gecombineerd)

4.3 Verkeerskundige opzet.

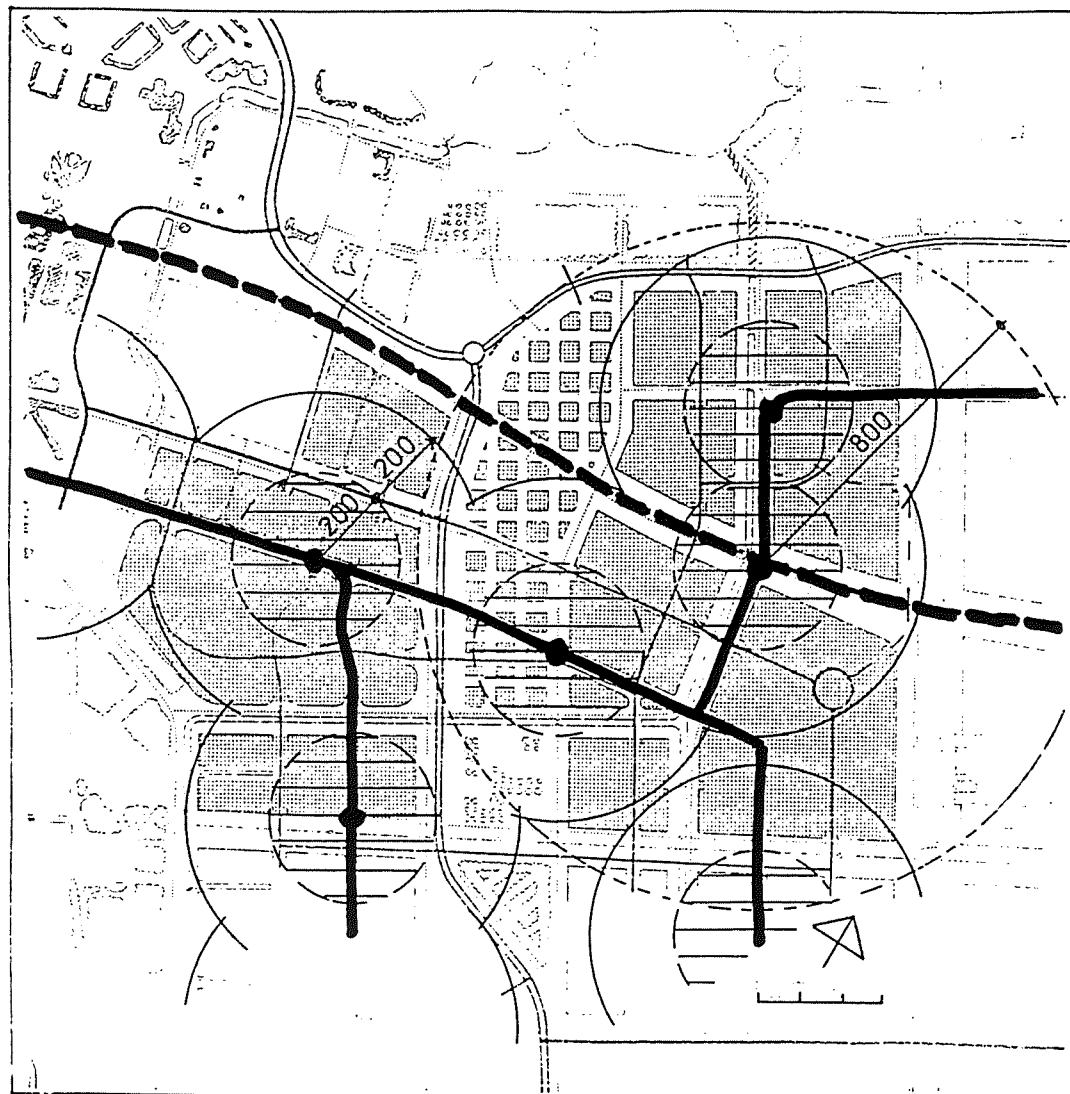
Bij de opzet van het Almeerse verkeers- en vervoersstelsel wordt gestreefd naar een zo groot mogelijke kwaliteit in de zin van reistijd, comfort, veiligheid en doelmatigheid. Een doelstelling is het versterken van de concurrentiepositie van "zwakke" en milieuvriendelijke verkeerssoorten via onder meer de aanleg van vrijliggende busbanen, fiets- en vandelpaden en trottoirs. Bevordering van het gebruik van deze verkeerssoorten wordt ook nagestreefd door de publiekstrekkende functies op goed ontsloten lokaties te situeren, bij het station en bij bushaltes. Zorg wordt besteed aan het wegnemen van de negatieve kanten van het autoverkeer (geluidhinder, verkeersonveiligheid), zonder overigens de toegankelijkheid van woonbuurten voor auto's te verhinderen.

Langzaam verkeer.

De langzaam verkeerroutes in 2.F/H verzorgen korte, rechtstreekse en duidelijke verbindingen met de belangrijkste bestemmingen buiten het plangebied, zoals het stadscentrum, het Hannie Schaftpark en de Waterwijk, de Almeerderhout en Almere-Buiten. De hoofdroutes zijn voortzettingen van bestaande of in ontwerp aanwezige (brom)fietspaden buiten het plan.

Het rijcomfort van de hoofdroutes wordt vergroot door de uitvoering in asfalt en minimalisering van hoogteverschillen. Een goede veiligheid wordt bereikt door de kruisingen met de Flevolijn en de drukste wegen (kernhoofdweg 3, wijkweg 3 en Randstaddreef) ongelijkvloers uit te voeren en de kruisingen met de busbaan te beveiligen. Bij kruisingen met minder drukke straten wordt ruim uitzicht geboden en maatregelen getroffen de snelheid van de auto te verlagen.

Het net van hoofdroutes heeft een maaswijdte van 250 à 300 meter. Alternatieve routes zijn door de woonbuurten getraceerd; deze meestal met woonstraten samenvallende verbindingen verkleinen de maaswijdte tot ongeveer 100 meter.



## OPENBAAR VERVOER



busbaan met halte



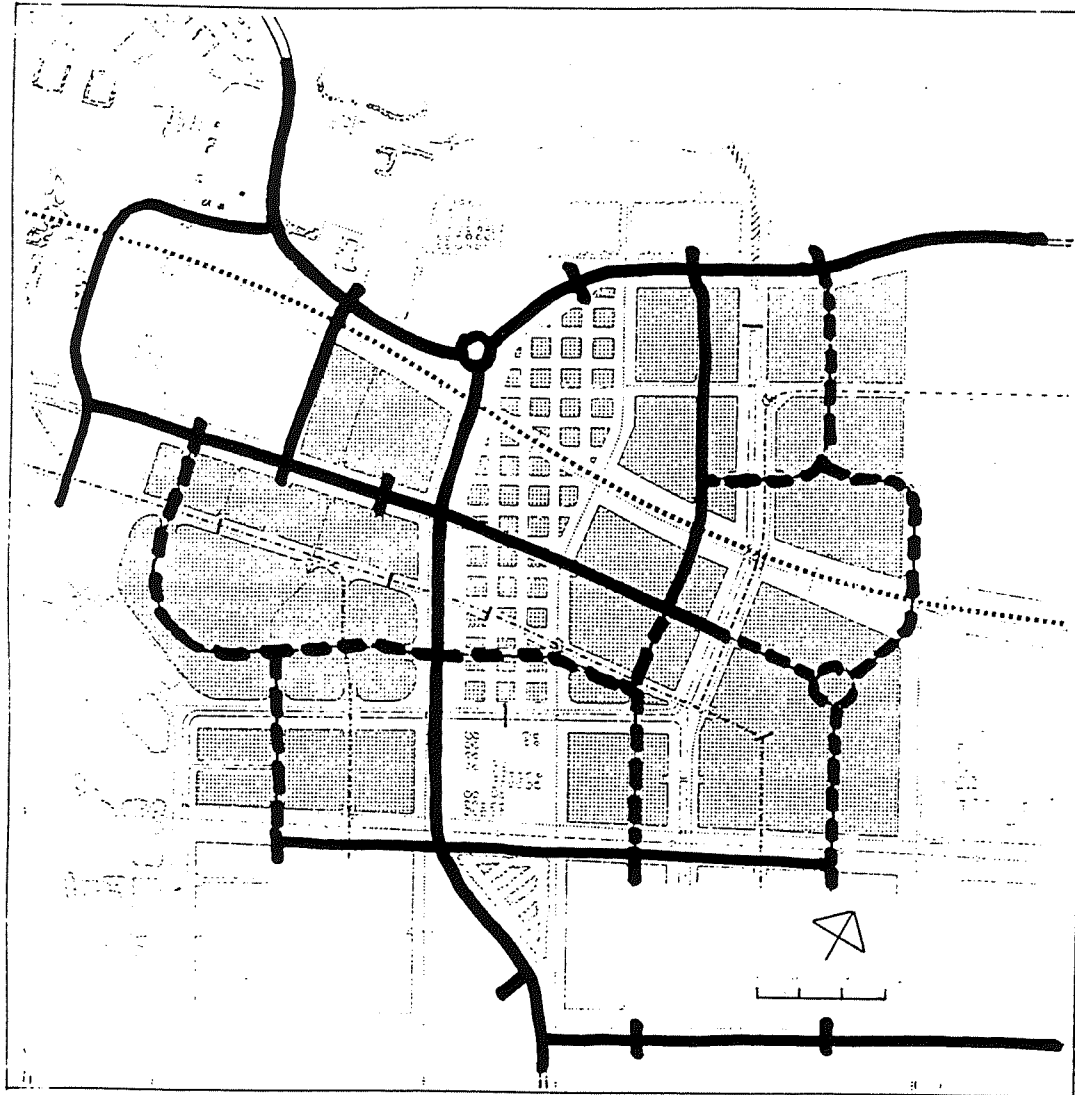
spoorlijn

### Openbaar vervoer.

Station Almere-Stad-Oost is het knooppunt in de afwikkeling van het openbaar vervoer in dit deel van Almere; overigens zal vooral voor de bewoners van 2.F-west het centraal station een belangrijke rol vervullen. Comfortabel voor- en na-transport wordt verzorgd door een uitgebreid stelsel van vrijliggende busbanen met een gemiddelde halte-afstand van 600 meter. In het plangebied komen 5 haltes voor, waarvan vier langs het traject dat de centra van Stad en Buiten direct verbindt: één bij het station, één centraal in 2.F-west, één centraal in 2.H en één bij de voorzieningenconcentratie op de grens van 2.F-oost en de centrale zone. De vijfde bushalte ligt aan de later te voltooien lusvormige verbinding door Almere-Stad-Oost.

De busroutes volgen het hart van de stedelijke bebouwingszones, zodat de afstand van het merendeel der woningen tot een halte minder dan 400 meter hemelsbreed bedraagt. Alle woningen in 2.F-oost en 2.H liggen op minder dan 800 meter van station Almere-Stad-Oost.





### AUTOVERKEER

- kernhoofd-,wijk- en buurtwegen (vastgesteld tracé)
- - - buurtwegen (nader uit te werken tracé)

#### Auto.

De belangrijkste autoweg in het plangebied is de vier rijstroken tellende kernhoofdweg 3, de verbindingsweg tussen de Randstaddreef en Rijksweg 6. Aftakkingen van de Randstaddreef en de kernhoofdweg leiden de buurten in, waarvan er één - wijkweg 3 - een directe verbinding geeft met het centrum. Het verlengde van wijkweg 3 leidt naar het stadsdeelcentrum bij station Almere-Stad-Oost, terwijl een andere buurtweg - noord-zuid gericht en 2.H verbindend met 2.F - vanaf de verlengde Randstaddreef eveneens het stadsdeelcentrum ontsluit.

In de woonbuurten wordt aan de verblijfsfunctie een zwaar accent toegekend en de rol van de auto ondergeschikt gemaakt aan die van het overige verkeer en de voetganger. Vanwege veiligheid en oversteekbaarheid zijn de maximale richtsnelheden op buurt- en woonstraten respectievelijk 40 en 30 kilometer per uur, waarbij zonodig fysieke maatregelen worden toegepast (mini-rotondes, drempels, as-verschuivingen etc.). Ter bevordering van de verkeersveiligheid is een doorlopend systeem van lusvormige woonstraten gewenst.

De standaard-parkeernorm is 1.25 parkeerplaats per woning en 1.00 parkeerplaats per bejaardewoning. Bij parkeren op eigen terrein geldt een afwijkende norm: uitgaande van een opstelplaats op de kavel is op straat nog 0.53 parkeerplaats per woning nodig. In het algemeen zal parkeergelegenheid zo dicht mogelijk bij de woningen worden gerealiseerd: in rustige woonstraten voor de woning en tegenover kopgevels. Bij sommige drukkere buurtstraten zal uitsluitend langsparkeren worden toegepast en dient rekening gehouden te worden met een grotere afstand tussen woning en parkeerplaats. Situering van parkeerplaatsen aan zowel voor- als achterzijde van de woning dient te worden vermeden.

