

structuurvisie almere-buiten-midden



gemeente almere

directie ruimtelijke ordening, volkshuisvesting
en milieu

december 1992



STRUCTUURVISIE BUITEN-MIDDEN.

INHOUD.

1. Inleiding

2. Planontwikkeling

3 .Het plan

1. de situatie;
2. de structuur;
3. het wonen;
4. het werken;
5. de voorzieningen;
6. het verkeer en vervoer;
7. de geluidhinder;

4. Realisering:

3. de eerste fase

1 INLEIDING

In 1994 zal de woningbouw in Almere-Buiten voortgang vinden in Buiten-Midden, in het deelgebied 3.J/K. Hiertoe is deze structuurvisie Buiten-Midden opgesteld als uitwerking van het structuurplan voor geheel Almere-Buiten.

Voor het gebied Buiten Midden geldt het globale bestemmingsplan "Oost I", dat in 1984 is goedgekeurd.

Omdat de voorliggende structuurvisie op bepaalde punten afwijkt van dit bestemmingsplan en omdat het op andere punten zoals b.v. het ontbreken van beheersregels niet voldoet, is het wenselijk een nieuw bestemmingsplan te maken.

Gelet op de omvang van Buiten Midden (het gebied is even groot als Buiten West en Almere-Haven) zal dit nieuwe bestemmingsplan uit meerdere plannen bestaan.

Het voornemen is om per te ontwikkelen deelgebied en nieuw bestemmingsplan te maken op basis waarvan rechtstreeks, danwel via een uitwerkingsplan, bouwvergunning kan worden verleend. In deze plannen worden de onderwerpen, die eerder in ontwikkelingsplannen aan de orde kwamen, opgenomen. Voor het meest zuidwestelijk gelegen deelgebied 3J is hiervoor inmiddels een start gemaakt.

De structuurvisie is de schakel tussen het structuurplan en de bestemmingsplannen.

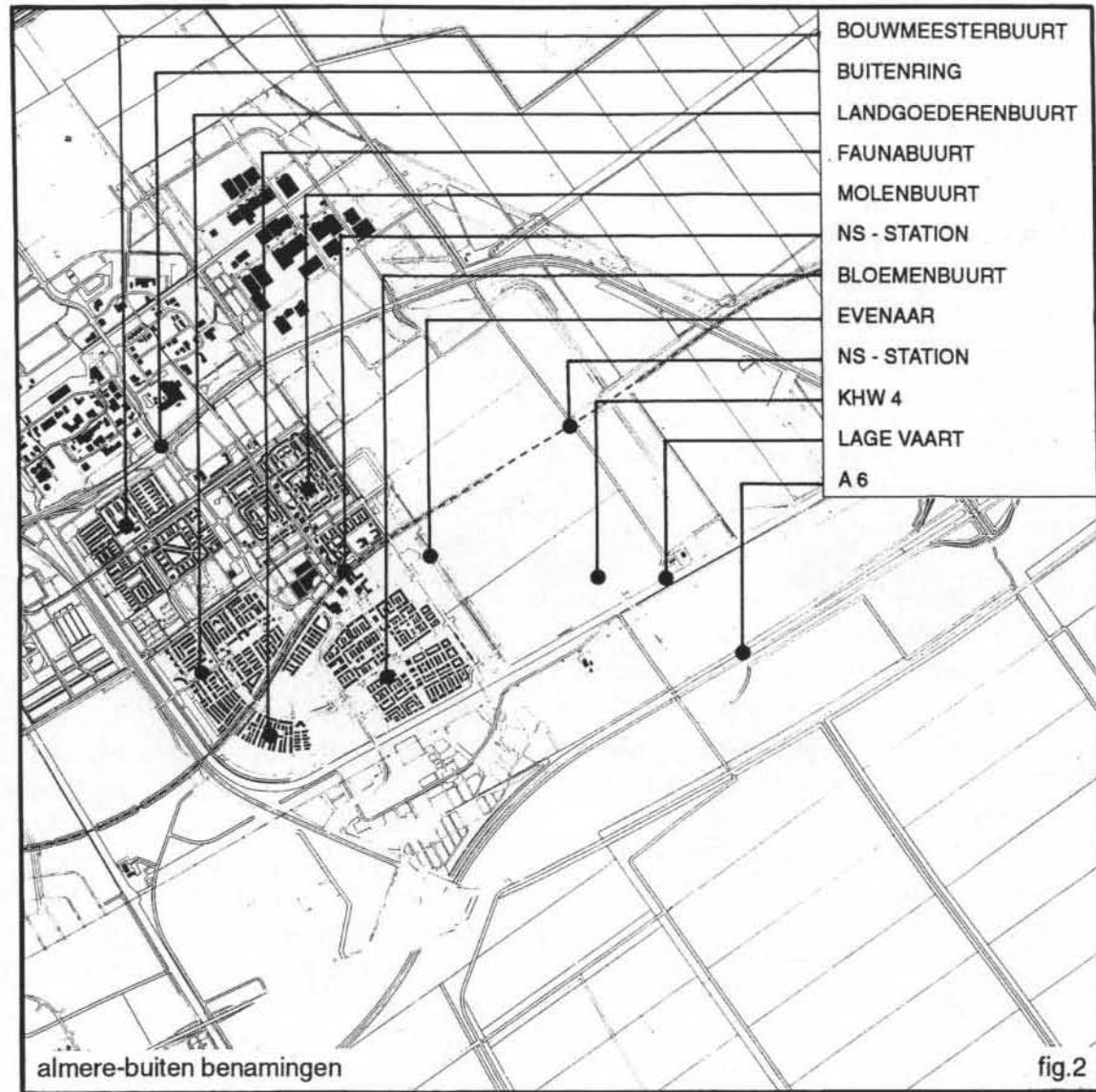


In 1984 is begonnen met de bouw van het westelijk deel van Almere-Buiten; successievelijk de Molenbuurt, het centrum met NS-station, de Bouwmeester-, de Bloemen- en de Landgoederenbuurt. Op het oostelijk deel van het centrum na, zal in 1994 Almere-Buiten zover in gebruik zijn door ca. 25.000 inwoners in ca. 10.000 woningen met bijbehorende voorzieningen en enkele accenten als DoeMere en het voortgezet onderwijs.

Tot het jaar 2000 is in Buiten-Midden de bouw van 4.000 woningen gepland en daarna nog eens 5.000 .

In deze structuurvisie zal allereerst de planontwikkeling tot nu toe de revue passeren om de continuïteit in het verstedelijkingsproces te belichten. Vervolgens wordt de structuurvisie als plan beschreven in de volgende facetten: de situatie, het wonen, het werken, de voorzieningen, het verkeer, en het ondergronds verkeer. Dit alles samengevat in een ruimtegebruikstabel.

Tot slot is de realisatie aan de orde in aspecten als planning, economische uitvoerbaarheid en de uitwerking in ontwikkelings- c.q. bestemmingsplannen en de besluitvorming.



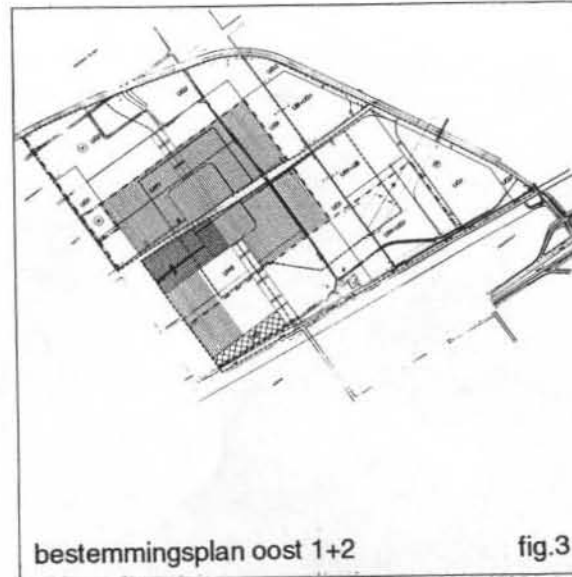
2 PLANONTWIKKELING.

Een stad is niet ineens geconcipieerd, laat staan gebouwd. Meerder generaties werken hieraan, waarbij de omstandigheden en de opvattingen veranderen. Naast voortdurend aanpassen en optimaliseren is continuïteit nodig, ook in de planvorming. Dit is al vroeg door de plannenmakers van Almere-Buiten onderkend waartoe een logisch en flexibel plan is opgesteld. Het voldoet tot nu toe goed als raamwerk, om daadwerkelijk op voorhand de nodige infrastructuur en groen van formaat te kunnen aanleggen. Uit de inleiding van het bestemmingsplan Oost-1 het volgende citaat:

"De Kenmerken van Almere-Buiten".

Kenmerkend voor de stedenbouwkundige opzet van Almere-Buiten is het groene rechthoekige netwerk, waarbinnen de buurten, bedrijventerreinen alsmede het centrumgebied een plaats hebben gekregen. De groene zones waaruit dit netwerk is opgebouwd, bieden plaats aan diverse voorzieningen die in betekenis veelal boven het buurniveau uitgaan.

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



Door in de verder van het centrum gelegen woonbuurten buurtvoorzieningen overwegend nabij de openbaarvervoershalthes te situeren, heeft elke inwoner de benodigde dagelijkse voorzieningen binnen loopafstand. De kern is opgebouwd uit 12 woonbuurten, die elk, al naar gelang de omgevingskenmerken, een eigen karakteristiek kunnen krijgen.

In Almere-Buiten is, behalve voor het wonen, ook ruimte voor het werken.

Zo zijn er gebieden van verschillende omvang voor bedrijven en kantoren: middelschalige bedrijventerreinen, kleinschalige bedrijventerreinen, kantoorlokaties in het centrum en plekken voor verspreide bedrijfsbebouwing.

Bij de verkeersafwikkeling hebben voetgangers, fietsers en openbaar vervoer de hoogste prioriteit. In het gehele stedelijke gebied van Almere-Buiten is een openbaarvervoersbaan geprojecteerd voor snelle en comfortabele busverbindingen. De haltes zijn zodanig gesitueerd, dat gemiddeld 90% van alle woningen binnen 400 meter van een halteplaats is gelegen, 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 overwegend vrijliggende fiets- en voetpaden. Deze paden kruisen de hoofdwegen als regel 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 als regel geen doorgaand verkeer aanwezig, waardoor fietsers en voetgangers een veilig gebied aantreffen.

De ligging van Almere-Buiten aan het open landschap wordt benadrukt door de gestrektheid van het groene netwerk en zijn relaties met het buitengebied. Karakteristiek is, dat de hoofdverkeersrichting in het landelijk gebied wordt voortgezet binnen de kern".

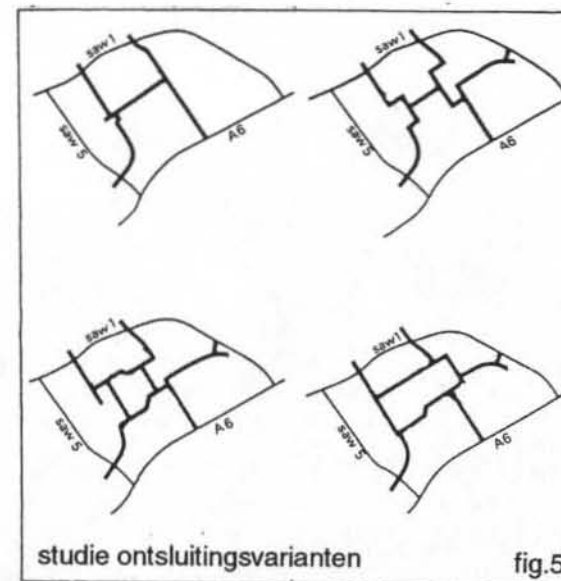
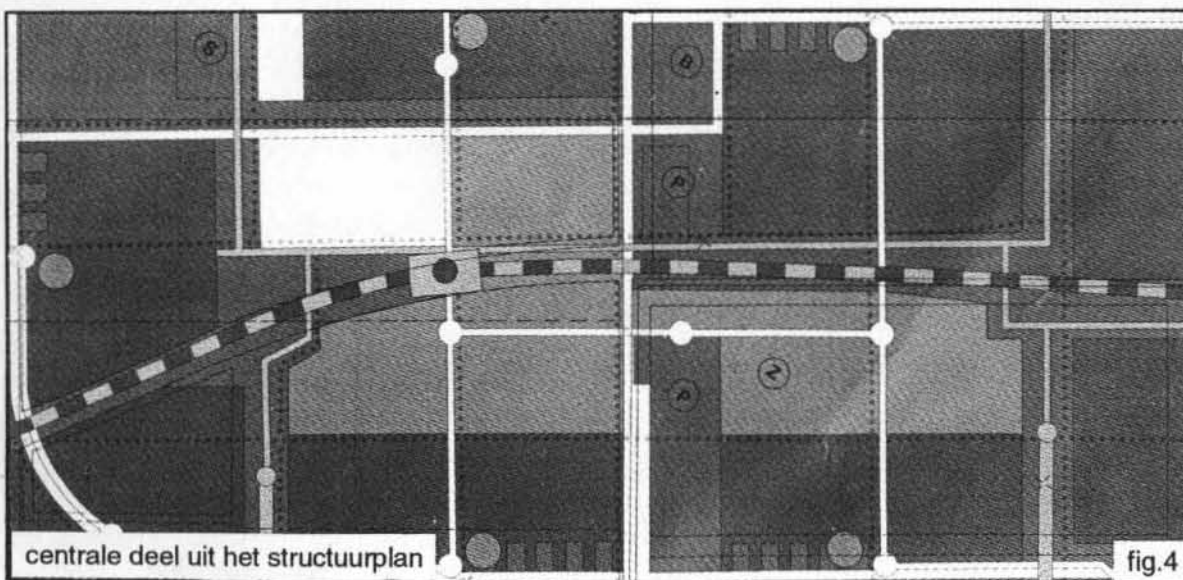
De verwoorde uitgangspunten zijn nog steeds aktueel, zij het dat in de ruimtelijke ordening van het werken veranderingen zijn opgetreden (geen kleinschalige bedrijventerreinen meer) en dat de buurtvoorzieningen door schaalvergroting onder grote druk staan, waarop in hoofdstuk 3 nader zal worden ingegaan.

De interne structuur.

De uitwerking van de op de structuurplankaart aangegeven koppeling tussen de kernhoofdwegen is geruime tijd onderwerp van studie geweest. De tracering van meerdere structuurlijnen in oost-west richting (auto, fiets + voet,

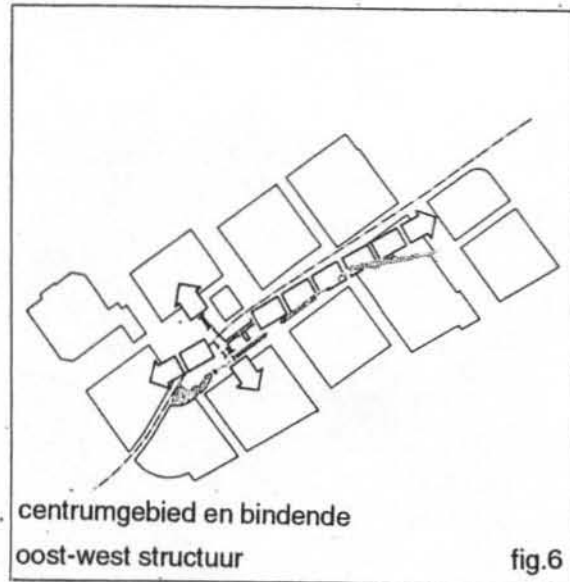
bus en trein), centraal in het plangebied vergde een zorgvuldige benadering om versnippering van het gebied te vermijden en om eventuele combinatie van verkeerssoorten te overwegen.

Uit studies volgt dat bij de in het structuurplan gekozen H-vorm van de ontsluiting de gewenste verkeersintensiteit door het autoverkeer wordt overschreden wat vooral bij knooppunten onaanvaardbare gevolgen heeft. Stedebouwkundig gezien is het wenselijk dat de kern van Almere-Buiten een kwaliteit krijgt, die verder strekt dan een puur technische oplossing. De te kiezen oplossing zal vooral



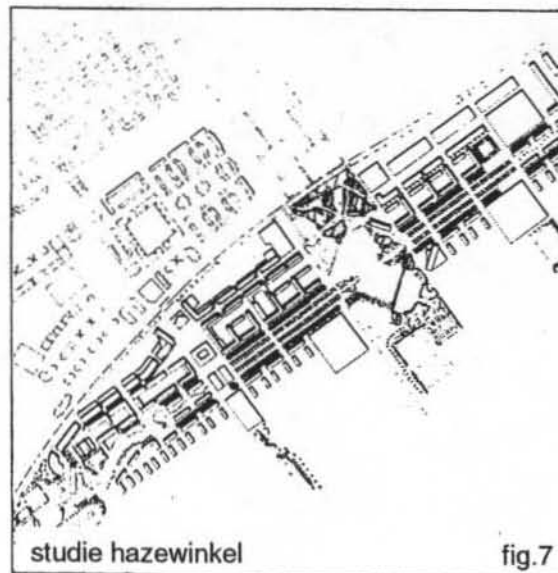
een bijdrage moeten leveren aan een markante en duidelijke stadstructuur.

In een studie van Hazewinkel (stedebouwkundige verkenning voor hoofdcentrum-Zuid, november 1981) staat de herkenbare structuur centraal. Het wordt van belang geacht dat vroegtijdig een uitspraak wordt gedaan over de manier waarop centrum en woonbuurten een geheel vormen. Voorts wordt er gewezen op de potenties van het gebied nabij het station Almere-Buiten-Oost en wordt geconcludeerd dat de te kiezen ruimtelijke structuurontwikkelingen mogelijk moet maken die nu nog onzeker zijn.

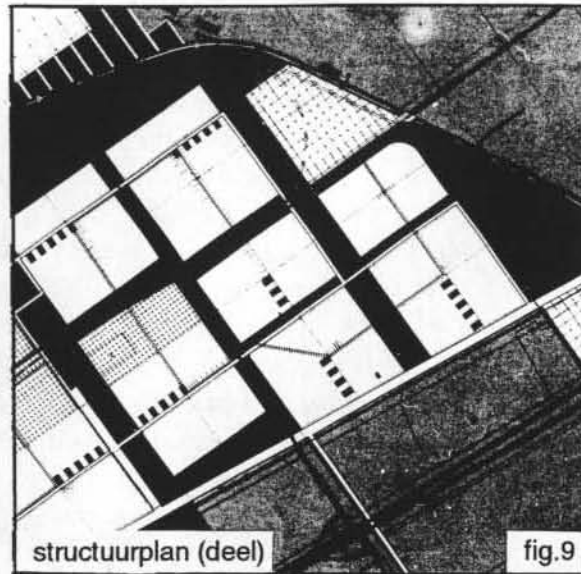


Het belangrijkste en in het oog springende element in de verkenning is het 100m brede profiel in de richting zuidwest-noordoost. Het specifieke van dit profiel is de breedtemaat die verschillende invullingen mogelijk maakt en het verkeer een eigen plaats en kwaliteit geeft, ondergeschikt aan het groen. Deze structurele ingreep maakt het mogelijk een te sterke deling in oost-west-richting te voorkomen en een ruimtelijke verbinding te leggen tussen hoofdcentrum, park, centrale zone en station Oost, het centrum van de vier oostelijke buurten. De aard en ligging van dit element zal bewoners en bezoekers van Almere-Buiten helpen om de structuur van de stad te begrijpen: een oriëntatiemiddel.

Het is duidelijk dat Hazewinkel hier aansluit bij beschouwingen van Kevin Lynch (auteur van "The image of the city"). Lynch hecht grote waarde aan de voorstelbare ruimtelijke structuur van de stad; het gemak waarmee delen van een stad kunnen worden geïdentificeerd en worden ondergebracht in een samenhangend patroon. Dit is volgens Lynch van belang omdat de mogelijkheid tot herkenning een gevoel van zekerheid en veiligheid geeft. Een dergelijke oplossing is niet uniek. Dat blijkt uit diverse voorbeelden, waarvan "De Mall" in Welwyn Garden City vergelijkbaar is met de situatie in Almere-Buiten.

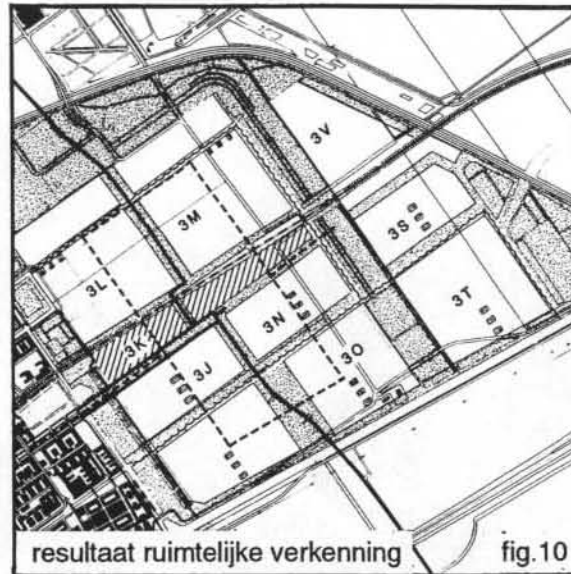


Gebaseerd op het advies van Hazewinkel, heeft, een afweging van de verschillende mogelijkheden van inrichting plaatsgevonden, ten behoeve van de aanleg van de Evenaar in het westelijke deel van Almere Buiten. Een vijftal modellen zijn daarbij getoetst op: veiligheid van de kruisingen, oversteekbaarheid, kosten van beveiliging en doorstroming van de bus. De keuze is daarbij gevallen op het model waarbij bus en auto van dezelfde rijbaan gebruik maken.



Ruimtelijke verkenning.

Om tijdig KHW4 te kunnen aanleggen en de zandophoging in het westelijk deel van het plangebied te kunnen realiseren heeft in 1990 een ruimtelijke verkenning van het plangebied plaatsgevonden. Als gevolg van een nadere precisering van de aansluiting van A27 op A6 is de aansluiting van KHW4 ten opzichte van het structuurplan in oostelijke richting verschoven. Het tracé van KHW4 benadert door middel van een vloeiende beweging zoveel mogelijk het oorspronkelijke tracé zodat de in het structuurplan aangegeven evenwichtige buurtopbouw niet wordt verstoord. De afslagen



van KHW4 en de kunstwerken zijn vastgelegd en uitgevoerd. De begrenzing van de buurten wijkt in de ruimtelijke verkenning af van het structuurplan. Het meest valt de verplaatsing op van het groen, dat op de structuurplankaart langs de Lage Vaart gesitueerd is ten behoeve van mogelijke zandwinning. Enerzijds betekent de randligging van de buurt direct aan de Lage Vaart een kwaliteit, anderzijds kan het groen in het woongebied gevoegd, meer effect sorteren. Bij de ruimtelijke verkenning is het beschikbare groen ook voor een deel gebruikt om de eerder genoemde verschuiving van de KHW4 vorm te geven.

De gracht kan nu een wat vrijere vormgeving krijgen door ter plaatse een 80m breed, groen gebied te introduceren. De uitbreiding van het woongebied naar het zuiden maakt het mogelijk de busbaan en de gracht te ontkoppelen. In het noordelijk deel van het plangebied geeft de verkenning exact de situatie aan zoals deze reeds op het structuurplan staat aangegeven.

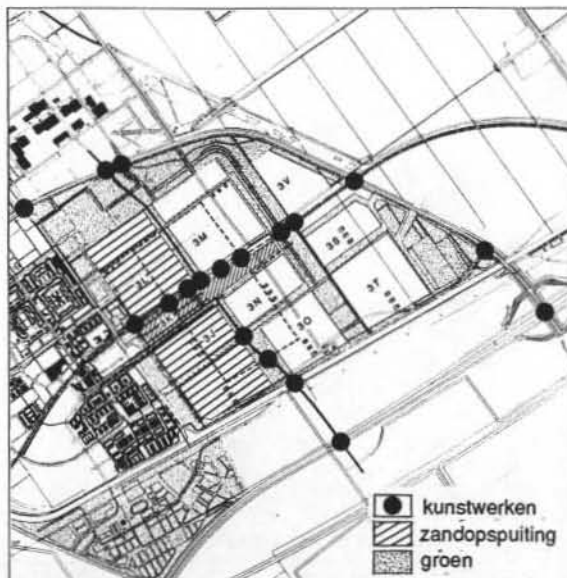
3. HET PLAN.

3.1. Situatie.

Buiten-Midden ligt tussen Almere-Buiten-West en het kwadrant ten oosten van het station Oost; tussen een boszone aan de Noord-zijde en het landbouwgebied en Buitenhout ten zuiden. Iets verder weg liggen aan de Noord-zijde het bedrijventerrein De Vaart, aan de Oost-zijde het natuurgebied de Oostvaardersplassen en aan de Zuid-zijde het open landbouwgebied. zie fig.1

In het gebied zijn de volgende elementen aanwezig of in plannen gereed:

- de spoorlijn Amsterdam-Almere-Lelystad met het station Almere-Buiten-Oost in ruwbouw. De spoorlijn snijdt Almere-Buiten-Midden in een noordelijk en in een zuidelijk deel, maar door zijn 5m, hoge ligging kan het N-Z verkeer via een reeks aangelegde onderdoorgangen het spoor kruisen (zie kaartje onderdoorgangen);
- de Evenaar: deze vormt een koppeling tussen Almere-Buiten-West en Almere-Buiten-Midden. De intentie is deze voort te zetten in het oostelijke deel. Voorlopig tot aan de aansluiting van de kernhoofdweg 4, en later tot het NS-station Almere-Buiten-Oost;
- de Lage Vaart: deze loopt vanaf de Block van Kuffeler richting Almere Buiten en buigt om Almere Buiten af naar het oosten richting Lelystad. Een duidelijke begrenzing met lange zichtlijnen;



- Meridiaanpark tussen Almere Buiten - West en Almere-Buiten-Midden. Het wordt aan de Noord-zijde begrensd door de spoorlijn, aan de Zuid-zijde door de Lage Vaart.
- een boszone ligt in het noorden, tussen Almere-Buiten-Midden en de Buitenring S101. Het vormt een duidelijke dichte rand in tegenstelling tot de open zuidzijde.
- Khw.4: deze kernhoofdweg levert de meest directe toegang tot Almere-Buiten vanaf de A6.

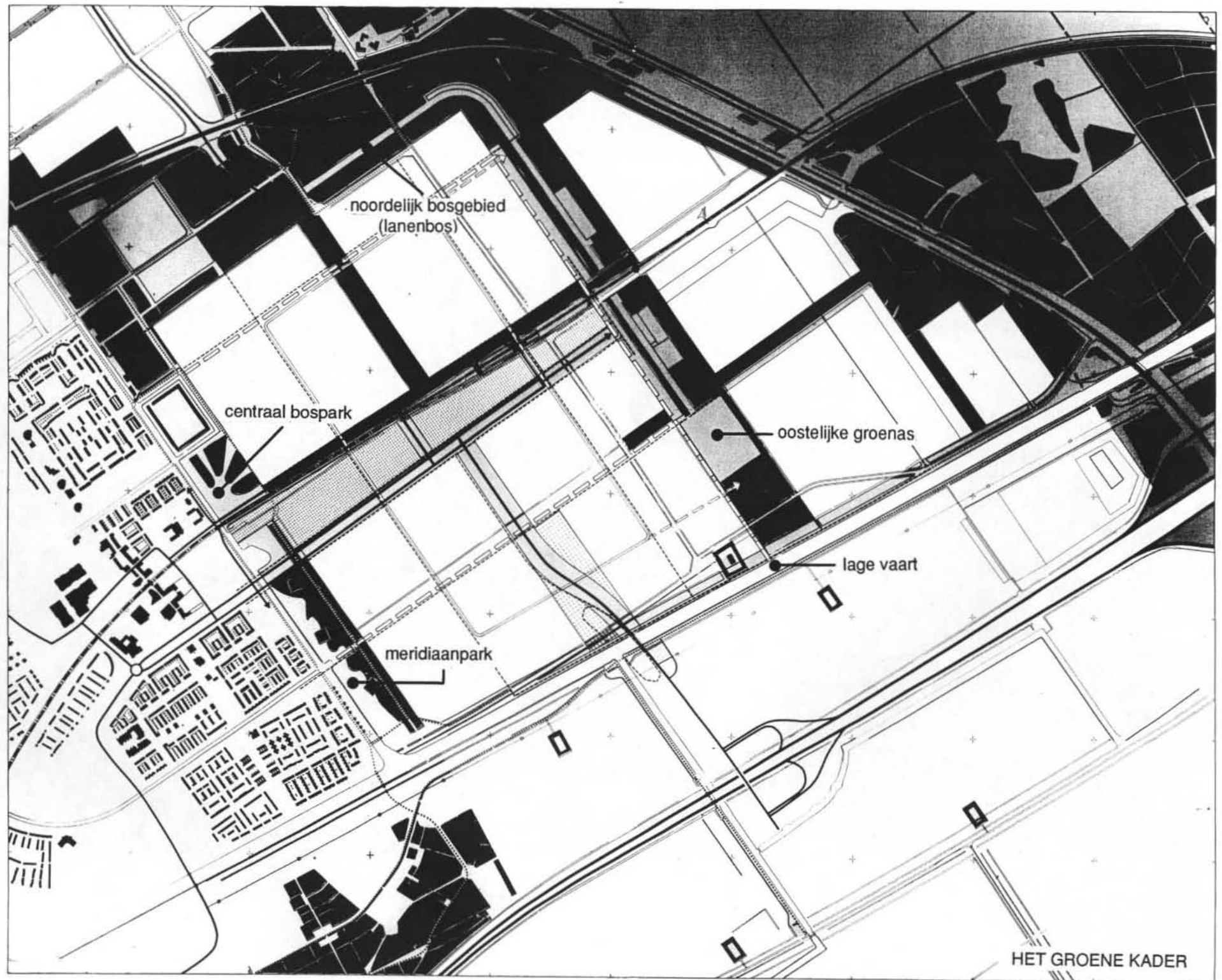
De opzet van Almere-Buiten-Midden is op hoofdlijnen typisch orthogonaal (zones van Oost naar West, van Zuid naar Noord), om de flexibiliteit in planvorming en fasering te bevorderen. De vroeg ingeplante groenzones bieden

nu een welkom groen ruimtelijke kader.

Het groene kader nader gepreciseerd:

De eerste indruk van het huidige landschap in Almere-Buiten wordt gevormd door een aantal ruimten welke bepaald worden door groene bosranden en coulissen. Als zodanig past dit landschap in het landschap van Flevoland. Door en langs de beplanting liggen gestrekte fietspaden. Op deze wijze krijgt het landschap van Almere-Buiten ook in recreatieve zin betekenis. De eerste delen zijn in de eerste helft van de jaren '80 ingeplant. In de winter 1991-1992 is een begin gemaakt met het verdichten van het netwerk van groene zones.

In deze schijnbaar grofschalige opzet zijn echter van meet af aan, met eenvoudige middelen, uiteenlopende verschillen ingebouwd. Deze verschillen zijn afhankelijk van de ligging en de functie van het groen; het later in meerdere of mindere mate omvormen tot stadspark; het langer of korter in bosbouwkundig beheer houden, voordat omvorming tot stadspark plaatsvindt en het uiteindelijk meer open of besloten karakter van het groen (sferen).



noordelijk bosgebied
(lanenbos)

centraal bospark

oostelijke groenas

lage vaart

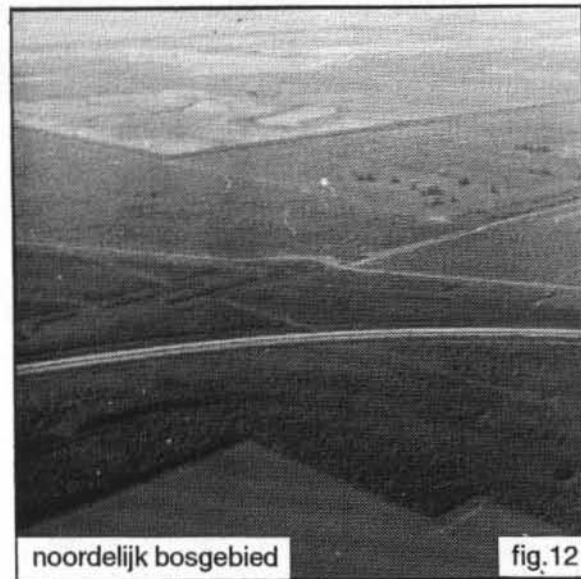
meridiaanpark

HET GROENE KADER

De volgende deelgebieden zijn te onderscheiden.

-Het noordelijk bosgebied.(Lanenbos)

Dit bos sluit aan op het bos op De Vaart en op termijn op de deels toegankelijke bosachtige rand van het natuurgebied Oostvaardersplassen. Kenmerkend zijn de opgenomen lanen die de structuur van het bos bepalen. Behalve enkele op kleine schaal in te voegen recreatieve functies en het enten van de laanstructuur op de paden in de toekomstige aangrenzende buurten kan het gebied een stabiele ontwikkeling doormaken. Er zijn enkele open plekken gereserveerd voor veldsportvoorzieningen.



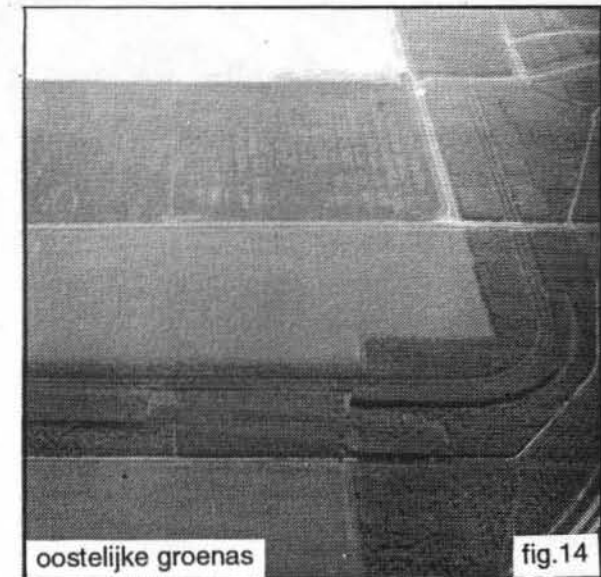
-Het centrale bospark (Meridiaanbos)

Aansluitend aan het noordelijk bosgebied ligt het centrale bospark dat samen met het Meridiaanpark aan de zuidzijde van de spoorlijn de meest sterke confrontatie tussen de autonome groenstructuur van Almere-Buiten en de stedelijke opbouw van deze kern vormt. Samen met het stelsel van de in het bos gelegen lanen vormen de parkachtig uitgewerkte stadsgrachten de aantrekkelijkheid van dit gebied. Binnen in de plek waar de verschillende stadsgrachten samenkomen ligt de reservering voor de begraafplaats van Almere-Buiten. Het deel tegen de spoorlijn nabij het

centrum is in 1991 als eerst deel omgevormd van verfijnde landschappelijke voorinplant naar een stadspark. Van belang zijn de zichtlijnen naar de toekomstige aanliggende buurt.

-De oostelijke groenas.

Ook de oostelijke groenas is verbonden met de noordelijk gelegen bosrand. Kenmerkend zijn de in het bos opgenomen laan en fietspad met N-Z richting. Gezien de ligging zal dit deel in relatie met de aangrenzende woonbuurten meer tot stadspark ontwikkeld kunnen worden door daarin stedelijke en recreatieve functies op te nemen. In de indertijd gemaakte assortimentskeuze zijn snelgroeiende populieren opgenomen op plekken die later juist de open



ruimten in het park zouden kunnen vormen. Voorts kan in samenhang met de aan de westzijde geprojecteerde stadsgracht een goed op de zon gelegen parkachtige oever ontwikkeld worden. Aan de zuidzijde is een carré van eiken geplant welke eenmaal ontdaan van een vulling van populieren op termijn een statige open ruimte in het midden van vier buurten zou kunnen vormen. De ontmoeting van de groenas met de Lage Vaart zou in contrast met het aan de noorzijde gelegen bos een wat meer open karakter met zicht naar de polder kunnen krijgen.

-Meridiaanpark.

De zuidwest rand van Almere-Buiten-Midden



wordt momenteel gevormd door het Meridiaanpark. Enerzijds ligt de haveninsteek en anderzijds een monumentale, uit verschillende boomsoorten opgebouwde laan. De plannen voor het park zijn in besteksfase. Met de inrichting van dit park wordt de relatie tussen de groenstructuur en de stedelijke structuur gelegd. Een zichtlijn tussen het centrum en het buitengebied versterkt deze relatie. Men kan per boot vanaf de Hoge Vaart tot in het centrum van Almere-Buiten komen.

-De Lage Vaart.

Langs de Lage Vaart is over grote lengte een doorgaande populierenbeplanting gerealiseerd die de begrenzing vormt van de kamer van



Almere-Buiten-Midden, maar ook de overgang vormt naar het landelijk gebied van Flevoland. Voorts vormt deze rand een van de hoofdverbindingen voor langzaam verkeer door de polder, van Lelystad naar Almere. De beplanting lijkt nu op een bossingel, later echter kan de beplanting onderdeel uitmaken van de rand van de buurt en kan men onder de bomen door een wijds zicht hebben op de omgeving.

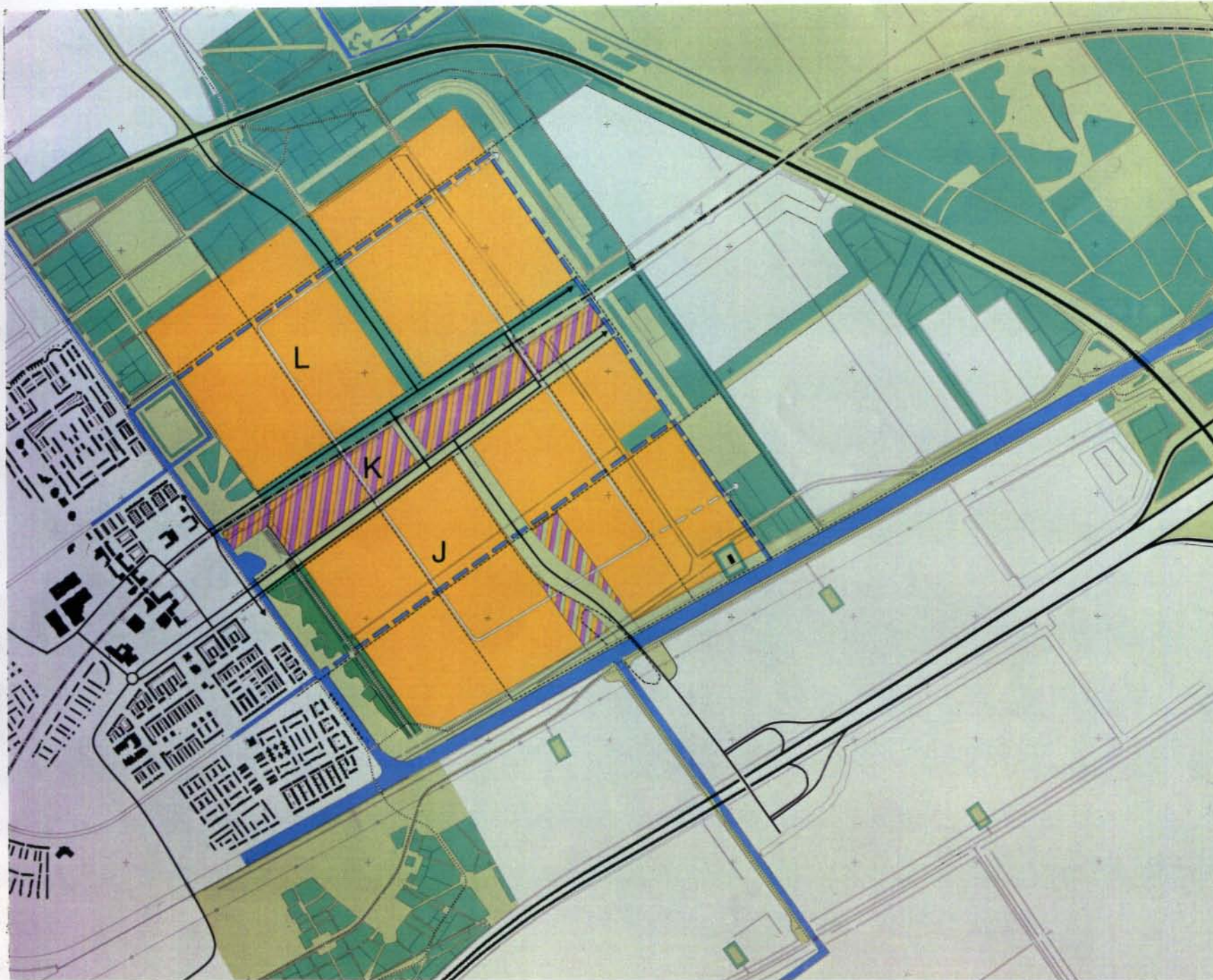
Verdichting van het netwerk.

In de winter van 1991-1992 is een aanvang gemaakt met het verdichten van het netwerk van groene zones aan de oostzijde van Almere-Buiten. Met name een zone langs de in oost-westrichting geprojecteerde stadsgracht. Het plan kenmerkt zich door een laan langs de later te maken parkachtige oever en een eenvoudige bosstrook welke in samenhang met de aanliggende buurt verder ontwikkeld kan worden.

Opspuiting.

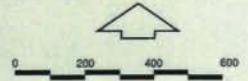
De westelijke helft van Almere-Buiten-Midden, de gebieden 3.L, K en J zijn reeds voorzien van een circa 1m dik zandpakket.





-  wonen
-  kantoren / bedrijven
-  voorzieningen
-  park / bosgebied
-  waterlopen bestaand
-  waterlopen geprojecteerd
-  hoofdroutes langzaam verkeer bestaand
-  hoofdroutes langzaam verkeer geprojecteerd
-  openbaar vervoersbaan  in studie
-  spoorweg
-  rijksweg A6
-  stadsautoweg
-  kernhoofdwegen
-  hoogspanningleiding

structuurvisie almere-buiten - midder





3.2. De structuur.

De hoofdstructuur is bij de planontwikkeling al aan de orde geweest, maar als raamwerk waarin de volgende beschrijvende paragrafen geplaatst moeten worden volgt hier nog een korte beschrijving.

Buiten-Midden wordt door een kruis van infrastructuur, Flevolijn Oost-West richting en stadsautowegen s.a.w.3 en -4 in Noord-Zuid richting, verdeeld in 4 kwadranten. Ten zuiden van de Flevolijn, tot aan de Evenaar, de Oost-West verbinding, ligt bovendien een circa 200 meter brede centrale zone, van het station in het oostelijke stadsdeel tot aan het centrum van Almere-Buiten-West. Een ringvormige vrije busbaan, midden door de kwadranten, doet bij de oostelijke passage van de spoorlijn het station aan. Ontwateringsgrachten voeren Oost-West, parallel aan de Hoge Vaart door de Noordelijke en Zuidelijke kwadranten.

3.3 Het wonen

De groene omgeving, het bos, het water en de ligging helemaal in het oostelijke deel van Almere, het verste weg van de randstad geven Almere-Buiten-Midden een typisch buitenkarakter. Het wonen in "Buiten" is daarmee aantrekkelijk voor huishoudens die rustig en recreatief willen wonen.

Te denken valt aan ouderen die het arbeidsproces hebben verlaten, en plenty vrije tijd

hebben om in en rond het woonhuis te besteden maar ook buiten in de nabije omgeving. Een deel van hen heeft kapitaal opgebouwd door eigen woningbezit en wil en kan een comfortabele oude dag hebben.

Een andere categorie die zich aangetrokken kan voelen tot een rustig woonmilieu zijn de tweeverdieners met kinderen. Doordeweeks hebben zij een druk bestaan. In de avonden en in het weekend is rust welkom. Zij zijn gebaat bij een korte woon-werkafstand voor een van de ouders. Bovendien is de nabijheid van voorzieningen als school, kinderopvang, buurtsuper, van belang. Hun woonwensen zijn hoog.

Woonwensen.

Elk type huishouden heeft zijn eisen ten aanzien van de woning en de woonomgeving.

-ouderen met de voorkeur voor centrumvoorzieningen in de buurt. Met name voor ouderen die slecht ter been zijn;

-ouderen met een voorkeur voor een huis, van alle gemakken voorzien en een tuin. Het zijn vooral de actieve ouderen die tevens dichtbij recreatiegebieden willen wonen;

-ouderen, die mobiel zijn, vaak weg zijn, met een voorkeur voor comfortabel en veilig wonen. Te denken valt aan luxe-appartementen. Ook voor deze ouderen zijn recreatie-uitloopgebieden van belang.

- gezinnen met tweeverdieners: woningen met een zekere overmaat t.b.v. het verhogen van de zelfstandigheid van de gezinsleden of t.b.v. werk aan huis. Uitbreidingsmogelijkheden of mogelijkheden om aparte werkruimte te huren in de nabijheid zijn welkom.

Overigens zal het merendeel van de inwoners zich niet onderscheiden van die van overig Almere en prijs stellen op het gebruikelijke woonmilieu.

De mogelijkheid zal moeten worden onderzocht of ter concretisering van het bovenstaande het aantal woningen per ha lager kan zijn dan gebruikelijk is in Almere.

De iets lagere dichtheid van Buiten-Midden kan een differentiatiemiddel zijn voor de kernen aan de Flevolijn, afgestemd op de nabijheid tot de Randstad en tot het hoofdcentrum van Almere zelf.

In vergelijking met de nieuwbouw van Almere tot 2000 zou de segmentering in Almere-Buiten als volgt zijn:

segment	Almere	B-Midden	Stad
I. II	10	10	10
III. IV	30	40	25
V. VI	60	50	65
totaal	100	100	100

Het stapelingspercentage zou gezien deze segmentering minder (goedkoop segment VI) lager kunnen dan de circa 17% zoals gebruikelijk. Gezien echter het accent op senioren en de vermoedelijke vraag naar appartementen is een verlaging van het stapelingspercentage weer niet aannemelijk.

Als uitgangspunt voor een schatting van de dichtheid wordt hier toch uitgegaan van 17% stapeling met een marge van 14-20%

segment	huur	stap.	koop	stap.	totaal	stap.
I,II	-	-	10	-	10	-
III,IV	15	(3-5)	25	(1-3)	40	4-8
V,VI	30	(10-12)	20	-	50	10-12
totaal	45	(13-17)	55	(1-3)	100	14-20

* het huurdeel is nog vrij hoog in verband met veel senioren.

De dichtheid is door deze segmentering en de gebruikelijke oppervlakten per segment iets lager dan gemiddeld in Almere.

Buiten-Midden bevat 250 ha woongebied, waarbij de centrale zone tussen de Evenaar en de Flevolijn voor 50% zijn meegeteld. Binnen het woongebied wordt doorgaans ca. 12 % benut voor infrastructuur en buurtvoorzieningen zodat van de 250 ha. woongebied 220 ha. netto gebied resteert.

segment	%	aantal	m2/woning	woongebied ha.
I,II e	10	753 a 777	550	41,4 a 42,7
III, IV e	38 a 34	2861 a 2641	310	88,7 a 81,9
V,VI e	38 a 36	2861 a 2796	260	74,4 a 72,7
III,IV m	4 a 8	301 a 621	140	4,2 a 8,7
VI m	10 a 12	753 a 932	150	11,3 a 14,0
totaal	100 a 100	7529 a 7768	292 a 283	220* 220 *

*netto woongebied exclusief 30 ha buurtvoorzieningen, bus- en fietsroutes exclusief 13 ha centrale zone (50% van centrale zone) exclusief randgroen, grachten, wijkgroen, spoorwegen.

Afhankelijk van stapelingspercentage 14 of 20 is het aantal woningen ca. 7530 of 7770 en ligt vlak boven de ondergrens van het bestemmingsplan

Oost I, dat uitgaat van 7500 a 9800 woningen.

Het aldus berekende aantal woningen, 7.500, zal eerder vergroot moeten worden dan verlaagd, in verband met de capaciteit van geheel Almere, maar ook in verband met het draagvlak van voorzieningen, zoals in de volgende paragraaf zal blijken.

Het aantal woningen in 3J zou op deze basis 1900 zijn terwijl in het bestemmingsplan 1800 à 2750 worden genoemd

Wanneer de woningen in de halve centrale zone worden meegerekend, (ca. 7 ha. met relatief hoge dichtheid van 50 wo./ha. door meer stapeling daar, d.w.z.350 woningen), dan

is het aantal in 3 JK ca. 2250.

Er wordt hier nog geen situering aangegeven van de segmenten en dichtheden in het gebied. Dit zal in de hiernavolgende ontwikkelings plannen plaatsvinden. Wel zijn enige algemene keuzes te maken en principes te noemen.

-Hogere dichtheden binnen het bereik van stations (800m) zijn zinvol (draagvlak, voorzieningenniveau) evenals rond de bushaltes en buurtvoorzieningen.

-Lagere dichtheden zijn juist buiten bovengenoemde gebieden zinvol, in Buiten-Midden vooral tegen de Noordelijke bosrand. Dit is een geschikte locatie voor woningen in segment I en II.

-Meergezinswoningen met kleinere vaak oudere huishoudens zijn zinvol nabij voorzieningen te situeren of juist aan randen met een vrij uitzicht. De centrale zone en de oever van de Lagevaart lenen zich hier goed voor.

-Goedkope kleine woningen in een lage stapelingsvorm, 2 à 3 lagen worden als gewoon onderdeel van sociale huurwoningen

beschouwd, in totaal ca. 10 %.

-Aandacht is nodig voor een juist evenwicht in de plannen tussen enerzijds diversiteit en differentiatie in woonmilieus en anderzijds zelfstandigheid en homogeniteit van woonmilieus om een eigen karakter te kunnen krijgen. Te grote menging betekent kleurloosheid, te grote zelfstandigheid betekent segregatie en saaiheid. In ieder plandeel zal dit evenwicht op een eigen karakteristieke manier worden vormgegeven. Aandacht wordt hier ook gevraagd voor een zeer fijnkorrelige integratie van werken of uitoefenen van hobby's in het woonmilieu, hetgeen bij de bedoelde bewonersgroepen en segment-verdeling meer dan elders in Almere mogelijk moet zijn en om ruimte vraagt. In ieder geval worden ook hier, zoals in heel Almere kleine bedrijfsruimten als gewoon onderdeel van het woonmilieu beschouwd.

3.4. Het werken.

In Buiten-Midden zijn geen bedrijventerreinen opgenomen. Zij zijn in de directe omgeving te vinden. (De Vaart, Gelderse Kant, Veluwe Kant, etc.).

Wel leent de centrale zone zich zeer goed voor geconcentreerde werkgelegenheid; goed bereikbaar per auto (aan de Evenaar), binnen loopafstand van een station, goed zichtbaar en herkenbaar (de Evenaar, de trein); nabij de aansluiting van de N27 (A27) op de A-6; temidden van een woongebied met publieksgerichte,

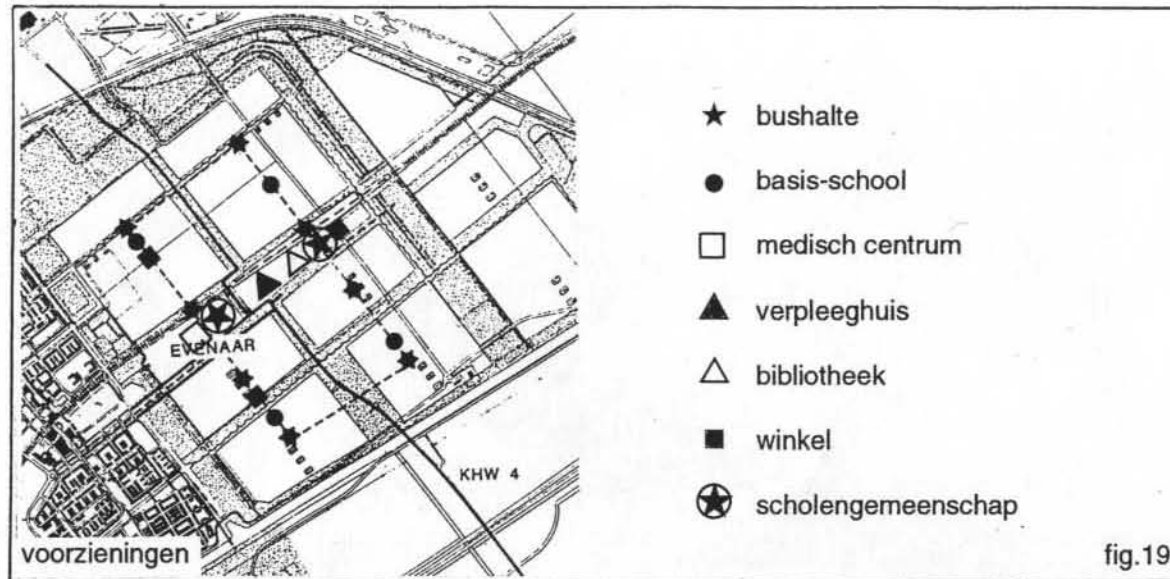


verzorgende mogelijkheden. Een B-lokatie, waar niet de hoge eisen aan gesteld worden zoals in het hoofdcentrum van Almere, maar waar het tonen van een eigen identiteit goed mogelijk is (vergelijk de kantorenstrook ten noorden van de Flevolijn in Muziekwijk). Als reservering is circa 4 ha. in de centrale zone opgenomen, mogelijk te verdubbelen, ten koste van de geplande woonfunctie. Kleinschalige werkgelegenheid geïntegreerd met het wonen is in Buiten-Midden goed mogelijk en wenselijk, in de vorm van de gebruikelijke kleine bedrijfsruimten (1 op circa 150 woningen) maar ook als uitbreiding van woningen, of als (kantoorruimtes, ateliers, bedrijfsruimten) of als kleinere zelfstandige vestigingen.

3.5. De voorzieningen.

Buiten-Midden zal vooral de voorzieningen moeten bieden behorend bij een comfortabel woonmilieu. De voorzieningen voor geheel Buiten-Midden zijn goed te concentreren in de centrale zone. Ruimte wordt gereserveerd voor voorzieningen als een scholengemeenschap voor voortgezet onderwijs, bibliotheek, verzorgingstehuis, discotheek, sporthal, kerk, moskee, gezondheidscentrum, etc, waarbij de realisatie mogelijkheid in het komende decennium zal moeten blijken.

De buurtvoorzieningen vragen enerzijds wegens het comfort voor de buurtbewoners om spreiding, maar hebben anderzijds een minimaal draagvlak nodig. Zo heeft een speciaal



hiertoe uitgevoerd onderzoek (B & R 1990) opgeleverd, dat buurtsupermarkten (de middel-schalige klasse) een draagvlak nodig hebben van 5.000 à 6.000 bewoners (circa 2.000 à 2.500 woningen), met aannames over koopkrachtbinding, bestedingsruimte etc. Op basis hiervan kan elk kwadrant juist van een eigen buurtsupermarkt worden voorzien. Voor de oostelijke kwadranten is echter gekozen voor concentratie om de elementen station, supermarkt, horeca, centrale zone en bushalte een wijkcentrum te laten vormen. Dit centrum kan de concurrentie met het centrum van Buiten wel aan wegens de grote onderlinge afstand (2,2 km).

De buurtsupermarkten dienen goed per auto vanuit de buurt bereikbaar te zijn. De scholen, 8-klassige (3 st.) met gymnastieklokaal ten behoeve van bijzonder en speciaal onderwijs en de 16-klassige (4 st.) met elk een gymnastieklokaal ten behoeve van het openbaar onderwijs, een kinderdagverblijf en de peuterspeelzalen, worden gespreid in de buurt opgenomen. Situering aan hoofd LV-routes verzekert een goede bereikbaarheid per fiets en te voet. Maar ook voor het halen en brengen moeten zij bereikbaar per auto zijn. Bundeling met andere voorzieningen (supermarkten) verhoogt het comfort en levert enigermate een (buurt)centrumsfeer. Een L.V.-route-

systeem wordt daarmee extra rendabel. De situering van voorzieningen als scholengemeenschap, gezondheidscentrum, bibliotheek etc. bij een halte voor het openbaar vervoer is belangrijk. Buitensportvoorzieningen (voetbal en tennis) zijn gesitueerd in de noordelijke boszone. Tuinieren of het houden van dieren is voorzien in de oostelijke en noordelijke boszones. In het algemeen geldt dat het voorzieningenniveau direct afhankelijk is van het gerealiseerde draagvlak.

3.6. Het verkeer en vervoer.

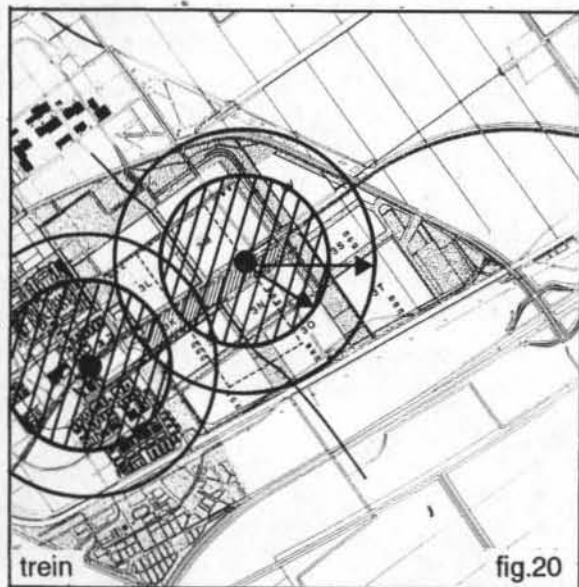
a. Algemeen.

Bij de opzet van het verkeer- en vervoerstelsel wordt gestreefd naar een zo groot mogelijke kwaliteit in de zin van reistijd, comfort, veiligheid en doelmatigheid. Passend in het beleid voor heel Almere is er naar gestreefd de concurrentiepositie van de "zwakke" en milieuvriendelijke verkeerssoorten (langzaam verkeer en openbaar vervoer) te versterken door de aanleg van vrijliggende busbanen en Langzaam verkeer routes. Daarnaast zijn een juiste situering van publiek-trekkende bestemmingen, en de stedebouwkundige structuur in samenhang met de verkeersstructuur, van belang in het stimuleren van deze "zwakke" verkeerssoorten.

b. Openbaar vervoer.

b.1. De trein.

Station Almere Buiten-Oost is het knooppunt voor openbaar vervoer in dit gebied. De Flevolijn geeft aansluiting naar o.a. Lelystad (t.z.t doortrekking naar Zwolle, zgn. Hanzelijn), Amsterdam, 't Gooi, Utrecht en de andere



Almeerse stations.

Dit NS-station is goed ontsloten door voet- en fietsroutes. Een bushalte komt onder het stationsviaduct te liggen en voor de auto zal een P&R-terrein van circa 100 parkeerplaatsen in de nabijheid van dit station gesitueerd worden.

Het plangebied Buiten-Midden ligt vrijwel geheel binnen 1.500m afstand tot het station, een afstand die nog goed fietsbaar is.

Het westelijk deel ligt tevens binnen het invloedsgebied van het huidige station Almere-Buiten(-West); dit station zal daardoor de nodige reizigers uit dit gebied voor zijn rekening nemen: Buiten-West ligt immers in de meest gangbare reisrichting. Anderzijds zal het oostelijk gelegen gebied Almere-Buiten-Oost te zijner tijd ook op NS-station Buiten-Oost aangewezen zijn.

Het "harde" invloedsgebied van de NS-stations bestaat uit een cirkel van 800 meter; dit gebied moet zo goed mogelijk gevuld worden met woningen en arbeidsplaatsen, waarbij bestemmingen die veel treinreizigers aantrekken zeer dicht bij het station gesitueerd moeten worden.

b.2. De bus.

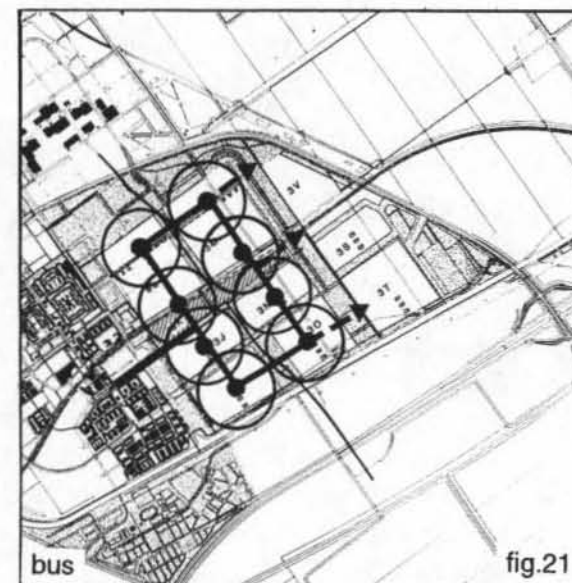
De buurten in Buiten-Midden worden door middel van een ringvormig busbaanstelsel ontsloten. De verbinding tussen deze ring en het bestaande Almere-Buiten-West vindt plaats via de (verlengde) Evenaar: bussen rijden hier (bij hoge uitzondering en gegeven het specifieke karakter van de Evenaar) gemengd met het autoverkeer.

Voor de ontsluiting van de laatste 3 buurten oostelijk van het plangebied zijn nog een aantal oplossingen mogelijk; flexibiliteit en

fasering zijn hierdoor voldoende gewaarborgd.

De busbaan ligt in het midden van een woongebied met een bandbreedte van 700 à 800 meter; de halte-afstanden zijn 500 à 600 meter. Op deze wijze liggen zoveel mogelijk woningen en arbeidsplaatsen binnen een afstand van 400 meter hemelsbreed tot de haltes.

In principe is de busbaan elke 200m te kruisen; kruisingen zijn gelijkvloers en door middel van verkeerslichten beveiligd.



c. Langzaam verkeer.

Het plangebied Buiten-Midden heeft een omvang van circa 1,5 x 2,5 km en is daardoor



goed geschikt om zich per (brom)fiets te verplaatsen. Ook bestemmingen buiten dit plan zijn nog goed per fiets te bereiken: naar het hoofdcentrum van Almere-Buiten is circa 3 km (12 minuten fietsen), naar het centrum van Almere-Stad is circa 7,5 km (30 minuten fietsen).

Voetgangers en fietsers zijn gebaat bij zo kort mogelijke, rechtstreekse duidelijke en veilige routes naar de belangrijkste bestemmingen: centra, scholen, stations en bushaltes.

Gelet op de ligging van dit plangebied ten

opzichte van het centrum van Almere-Buiten en het hoofdcentrum van Almere-Stad zijn vooral de verbindingen in westelijke richting van belang. Belangrijke oost-west routes zijn:

via Molenbuurt, Bouwmeesterbuurt langs de busbaan over Hoge- en Lagevaart naar Almere-Stad;

langs de noordelijke centrum-ontsluitingsweg en de zuidelijke centrum-ontsluitingsweg (Evenaar) richting centrum Almere-Buiten; eventueel door naar Almere-Stad via de route langs de spoorlijn;

langs de gracht centraal in het zuidelijk deel via Bloemenbuurt en Faunabuurt richting Almere-Stad.

Belangrijke routes in noord-zuid richting:

de routes langs de busbanen voor de hoofdverbindingen tussen de buurten en het (neven)centrum;

de routes parallel aan KHW3 en KHW4 richting De Vaart/Buitenvaart en het landelijk gebied.

Het netwerk heeft een maaswijdte van 200 à 300 meter. De hoofdroutes sluiten aan op aanwezige/geprojecteerde tunnels/bruggen in overige infrastructuur (spoorlijn, hoofdwegen). De fietspaden zijn grotendeels gebundeld met overige infrastructuur (grachten, busbanen, wegen) hetgeen duidelijke en gestrekte routes oplevert. Op alle fietspaden worden bromfietzers toegelaten. Aan de veiligheid van het langzaam verkeer worden de hoogste eisen gesteld.

d. Autoverkeer

Voor de ontsluiting van het plangebied zijn 2 kernhoofdwegen noodzakelijk: kernhoofdweg 3.3 (definitief tracé en wegontwerp nog te bepalen) welke de noordelijke buurten met de Buitenring verbindt, en kernhoofdweg 3.4 (in aanleg) die in zuidwaartse richting rechtstreeks aansluit op de A6. Beide wegen worden uitgevoerd als enkelbaanswegen met aparte linksafstroken ter plaatse van de buurtaansluitingen. Deze kernhoofdwegen sluiten centraal in het plangebied aan op 2 oost-west lopende centrum-ontsluitingswegen; in westelijke richting verbinding gevend met bestemmingen in de centrale zone respectievelijk het hoofdcentrum, in oostelijke richting verbinding gevend met het NS-station.



Een laatste hoofdverbinding wordt gevormd door de wijkweg vanaf station Buiten-Oost parallel aan het spoor richting Buitenring. Het tracé van deze weg zal te zijner tijd worden bepaald.

3.7 Geluidhinder

Voor wat betreft de Wet Geluidhinder is nog nader onderzoek gewenst naar de omvang van de geluidszones, zowel langs de spoorlijn als de kernhoofdwegen en centrum-ontsluitingszones, alsook de wijze van geluidwering (wallen of afstand houden).

(Op een kaartje is aangegeven hoe de contourlijnen voor diverse geluidsnivo's verlopen. In een tabel zijn de maximale geluidsbelastingnivo's aangegeven voor diverse functies. Door combinatie van het kaartje en de tabel is op te maken welke gebieden voor welke functies ongeschikt zijn. Vooral de centrale zone vraagt om een zorgvuldige situering van de geplande of te reserveren functies.

4.3 De eerste fase

Paralel aan het opstellen van deze structuurvisie is een start gemaakt met het eerste ontwikkelingsplan dat voor 3J.

De stedenbouwkundige ir.H.de Boer heeft in samenwerking met de Gemeente een eerste concept opgesteld, dat in vervolg op deze structuurvisie zelfstandig behandeld zal worden in de tweede helft van 1992.

Er is hierbij door de landschapsarchitect ir.A.Hosper en de kleurendeskundige F.van Dusseldorp bijzondere aandacht besteed aan kleur en structuur van de bebouwing in relatie tot die van de beplanting.

Het resultaat is een plangebied met een rijke differentiatie die aan woonsferen en ruimtelijke ervaringen.

Het ontwikkelingsplan zal grotendeels als toelichting op het bestemmingsplan dienst doen

