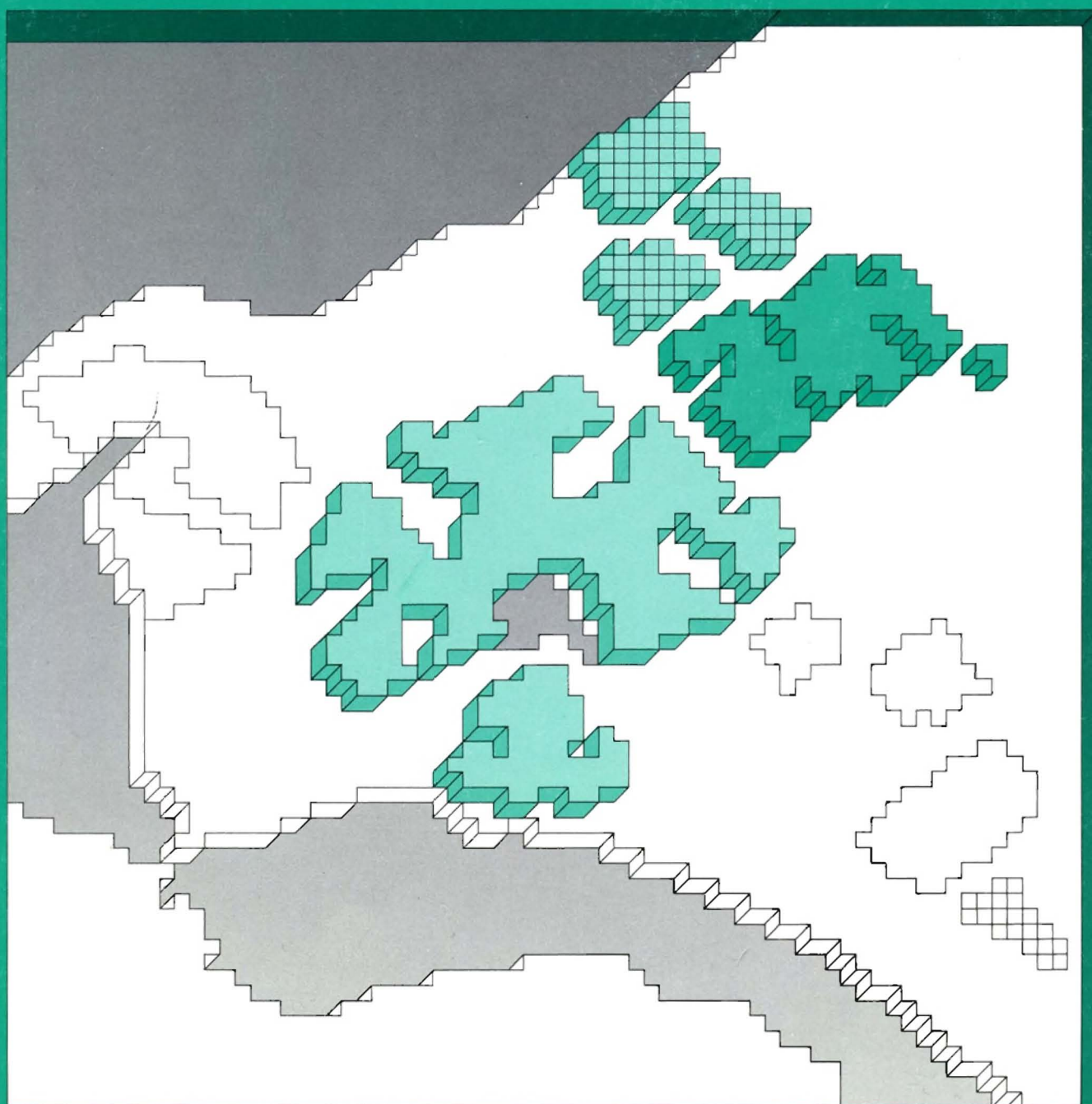


structuurplan almere-buiten

flevobericht nr. 214





structuurplan almere-buiten



rapporten inzake de inrichting en ontwikkeling van de IJsselmeerpolders
en andere landaanwinningswerken

flevobericht nr. 214

maart 1982

Aldus vastgesteld door de directeur van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders
d.d. 11 maart 1982

Goedgekeurd door de minister van Verkeer en Waterstaat
d.d. 20 september 1982



Voorwoord

7

Deel I: ontwerp structuurplan Almere – Buiten

1. Inleiding	9
1.1 Het project Almere – Buiten	9
1.2 Het plangebied	10
1.3 De planvorming	12
1.4 De procedure	14
Toelichting	
2. Gegevenheden voor de planvorming	17
2.1 Soorten gegevenheden	17
2.2 De ruimtelijke kenmerken van het plangebied	17
2.3 Almere – Buiten als onderdeel van Almere totaal	23
2.4 Het karakter van Almere – Buiten	26
3. De inwoners	29
3.1 Opvang van de overloop	29
3.2 De taakstelling	29
3.3 De toekomstige inwoners	30
3.4 Enkele kerncijfers	35
4. Milieu en Energie	37
4.1 Algemeen	37
4.2 Het milieu – en energiebeleid	38
4.3 Instrumentarium	38
4.4 Energetische overwegingen	40
5. Wonen	43
5.1 De kwaliteit van het wonen	43
5.2 Het wonen in ontwikkeling	44
5.3 Kenmerken van de te bouwen woningen	51
5.4 Kostenbeheersing	54
5.5 Typering van woonmilieus	55
6. Werken	57
6.1 Wonen en werken	57
6.2 Het regionale karakter	58
6.3 De werkgelegenheid	59
6.4 De terreinbehoefte	61
7. Welzijnsvoorzieningen	63
7.1 Voorzieningen en welzijn	63
7.2 Educatie	63
7.3 Recreatie en culturele ontplooiing	66
7.4 Medische en maatschappelijke zorg	72
7.5 Winkelvoorzieningen en horeca	73
8. Technische voorzieningen	77
8.1 Waterafvoer	77
8.2 Nutsvoorzieningen	78
8.3 Verwerking van vaste afvalstoffen	80

9. Voorzieningscentra en verzorgingsgebieden	83
9.1 De verzorgingsstructuur	83
9.2 De afstand tussen woning en voorziening	83
9.3 Buurtvoorzieningen en verzorgingsgebieden	85
9.4 Voorzieningen boven het buurniveau	86
10. Vervoer en verkeer	89
10.1 Het vervoers – en verkeersbeleid	89
10.2 Voetgangers en fietsers	90
10.3 Bromfietzers	91
10.4 Openbaar vervoer	92
10.5 Autoverkeer	95
10.6 Goederenvervoer	97
10.7 Milieu en energie	98
Beschrijving	
11. Het structuurplan in hoofdlijnen	103
11.1 Van onderzoek naar ontwerp	103
11.2 Het plan in hoofdlijnen	103
12. Het structuurplan per facet	109
12.1 Het wonen	109
12.2 Het centrumgebied	110
12.3 Het groen	112
12.4 De bedrijventerreinen	117
12.5 Vervoer en verkeer	118
12.6 Technische voorzieningen	122
13. De volgorde van ontwikkelingen	125
13.1 Het ontwikkelingstempo	125
13.2 Bepaling van de ontwikkelingsvolgorde	125
13.3 Ontwikkelingsvolgorde en flexibiliteit	127
Literatuur/Bronnen	
14. Bijlagen	131
1. Overzicht ruimtegebruik in Almere – Buiten	133
2. Concretisering milieu- en energiebeleid	133
3. De woningdichtheid in Almere – Buiten	136
4. De behoefte aan bedrijven – en kantoorterrein	146

Deel II: aanvullende nota/resultaten ambtelijk overleg

1. Inleiding	151
2. Het vooroverleg	153
3. Verslag van het mondelinge overleg	155
4. Schriftelijke reacties en antwoorden	159
5. Het resultaat: voorgenomen wijzigingen en aanvullingen	187
6. Bijlagen	
A. Ruimtegebruik Ontwerp Structuurplan Almere – Buiten bij 40.000 en 50.000 inwoners.	190
B. Lijst van organen en instanties die het ontwerp Structuurplan Almere – Buiten voor ambtelijk commentaar ontvingen.	192

Deel III: ter inzagelegging + 1e fase bestuurlijk overleg

1. Inleiding	195
2. Ter Inzagelegging	197
2.1 De schriftelijke reacties	197
2.2 Het standpunt van de R.IJ.P	197
3. 1e fase bestuurlijk overleg	199
4. Bijlagen	203

Deel IV: afronding bestuurlijk overleg, advisering en goedkeuring

1. Bestuurlijk commentaar O.L. Z.IJ.P	213
2. Afsluttend bestuurlijk overleg	215
3. Advies raad van de waterstaat (Zuiderzeecommissie)	217
4. Het goedgekeurde plan	221

Bijlage bij: **Structuurplan Almere Buiten**

- Structuurplankaart

Klik op titelbijlage om de link te activeren

Voorwoord

Almere-Buiten is na Almere-Haven en Almere-Stad de derde kern van Almere. Dit Structuurplan vormt de basis voor de ontwikkeling van Almere-Buiten. Op 20 september 1982 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat het Structuurplan Almere-Buiten goedgekeurd. Daarmee is ruim voordat de bouw van Almere-Buiten in het voorjaar van 1983 startte, voorzien in een goedgekeurd Structuurplan voor deze kern.

Het voorliggende Structuurplan is als volgt samengesteld:

Deel I: Ontwerp structuurplan Almere-Buiten
Deel II: Aanvullende nota/Resultaten Ambtelijk Overleg
Deel III: Ter inzagelegging + 1e Fase Bestuurlijk Overleg
Deel IV: Afronding Bestuurlijk Overleg, Advisering en Goedkeuring

Met dit Structuurplan is een concreet toekomstbeeld voor de ontwikkeling van Almere-Buiten beschikbaar.

In dit toekomstbeeld zijn de diverse belangen en facetten die van invloed zijn op Almere-Buiten, op evenwichtige wijze verwerkt.

Daarvan getuigd ook de uitvoerige goedkeuringsprocedure die onderhavig plan heeft doorlopen.

Moge de ontwikkeling voorspoedig verlopen, opdat 50.000 nieuwe bewoners van Almere aan een aantrekkelijk woon- en werkklimaat kunnen worden geholpen.

De hoofddirecteur van de
Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders



prof. dr. R.H.A. van Duin

1. Inleiding

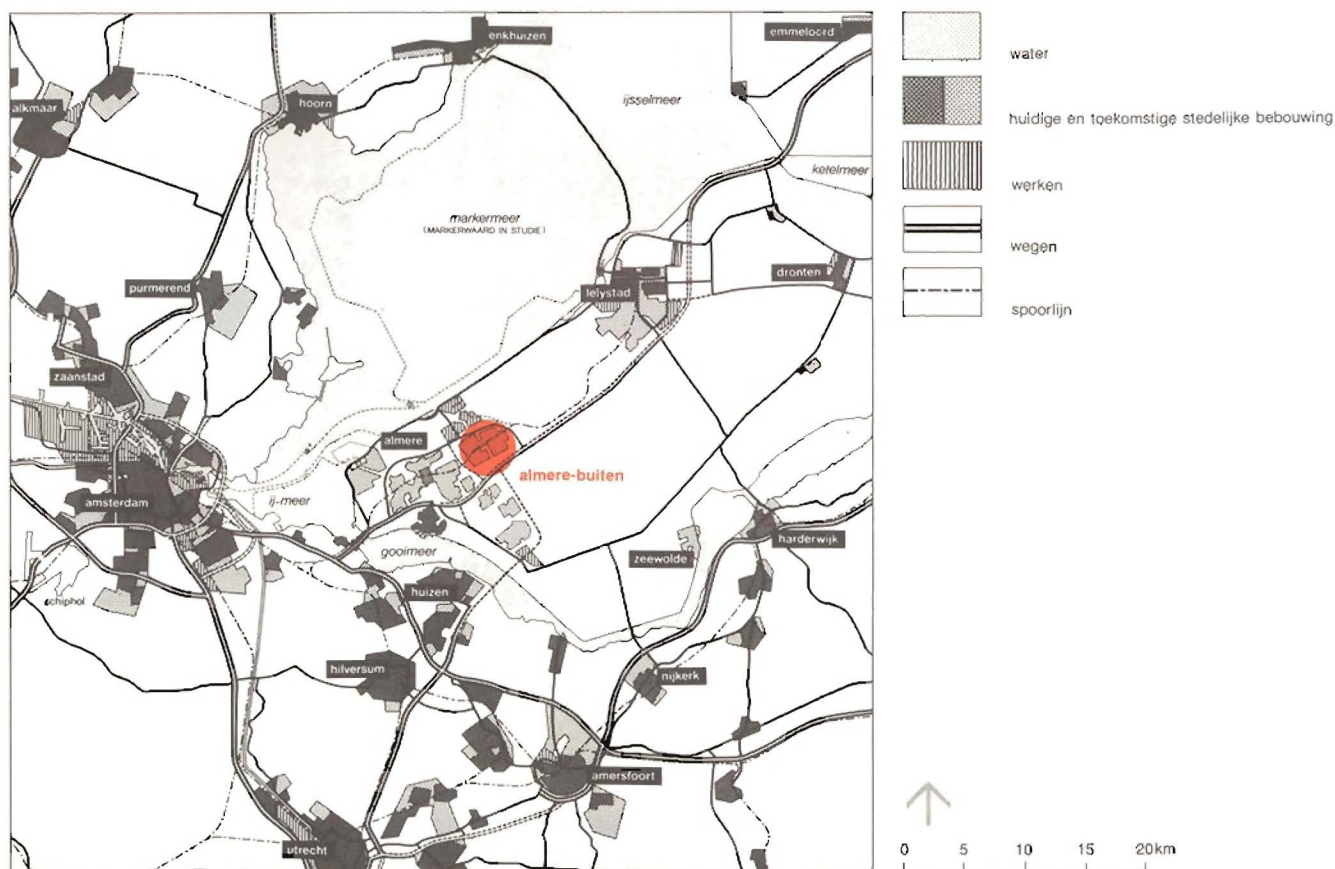
1.1 Het project Almere-Buiten

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. Recentelijk is de overloopfunctie van dit gebied formeel bevestigd in de "Derde nota over de ruimtelijke ordening" (1). Belangrijk onderdeel van deze Derde Nota is de Verstedelijkingsnota met bijbehorende Structuurschets voor de verstedelijking, die de Tweede Kamer op 30 mei 1978 voor kennisgeving heeft aangenomen. Hiermee werd op dat tijdstip het nationale verstedelijkingsbeleid voor de tachtiger jaren in hoofdlijnen vastgelegd.

Om te kunnen fungeren als overlooptgebied, wordt in Zuidelijk Flevoland de groeikern Almere ontwikkeld. Deze groeikern zal uit meerdere deelkernen zijn samengesteld. Volgens de Derde Nota moeten in Almere tussen 1980 en 1990 minstens 24.000 woningen worden gebouwd. Minimaal 20.000 hiervan langs de spoorweg Weesp-Almere-Lelystad (de Flevolijn) en 4.000 als afronding van de kern Almere-Haven. Na 1990 worden er in Almere mogelijkheden gezien voor de bouw van nog eens 30.000 woningen.

Almere zal door zijn gunstige ligging nabij het noordelijk deel van de Randstad vooral een bijdrage kunnen leveren aan de verlichting van de ruimtenood in Amsterdam en omgeving en Het Gooi. De ontwikkeling van Almere is nodig om de stadsvernieuwing in Amsterdam tot een succes te kunnen maken en de woonknoten van velen in deze stad te verlichten. Voorts kan hierdoor de wildgroei van de kleine kernen in de landelijke gebieden worden tegengegaan.

Figuur 1: Ligging in de regio



Om de 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. Enkele jaren later zal dat ook m.b.t. de derde kern Almere-Buiten (ongeveer 40.000 inwoners) het geval moeten zijn. Deze kern kan aldus de in de Derde Nota langs de Flevolijn opgedragen woningproductie, d.w.z. minimaal 20.000 woningen voor 1990 verdeeld over twee kernen, helpen veiligstellen. In de loop van de tachtiger jaren zal vervolgens in het oostelijk deel van Almere een vierde kern* tot ontwikkeling worden gebracht. Ten slotte wordt rekening gehouden met de bouw van een vijfde kern ten westen van Almere-Stad.

Voor de derde kern Almere-Buiten wordt thans als 1e voorbereidende stap voor de ontwikkeling het voorliggende ontwerp-structuurplan gepresenteerd.

* Het betreft eigenlijk een groepje zeer kleine kernen van 5-10.000 inwoners elk.

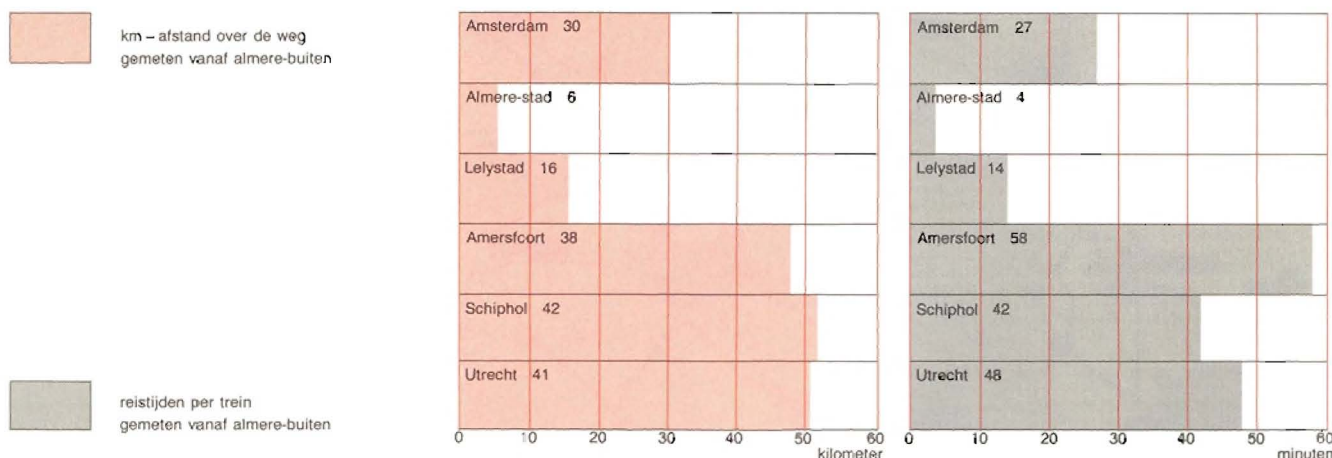
1.2. Het plangebied

De ligging

Figuur 1 toont de ligging van het plangebied Almere en de regio. De redenen om juist deze kern op deze plek als derde kern te realiseren zijn vooral:

- De noodzaak om tijdig voldoende woningen langs de Flevolijn te bouwen.
- De mogelijkheid tot aansluiting op het in 1977 in ontwikkeling genomen grote bedrijvenpark De Vaart en de daarvoor beschikbaar komende hoofdwegen.
- De wens om van Almere-Stad zo spoedig mogelijk een centrale verzorgingskern te maken met aan weerszijden kernen van een lagere orde.

Figuur 2: de ligging

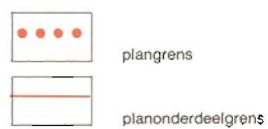


Op figuur 2 zijn voor enkele belangrijke bestemmingen in de regio de afstanden (auto) en reistijden (trein) t.o.v. Almere-Buiten aangegeven. Kenmerkend voor Almere-Buiten is met name de ligging nabij het grootschalig landbouw- en natuurgebied van Zuidelijk Flevoland. Almere-Buiten vormt daardoor één van de voorposten van het noordelijk deel van de Randstad. Deze randligging vormt een belangrijk motief voor de naamgeving van deze kern. Op deze naamgeving en het karakter, dat het woon- en werkmilieu hieraan kan ontleenen, zal in deze nota nog worden teruggekomen.

De capaciteit

De totale oppervlakte van het plangebied, zoals dat op figuur 3 staat aangegeven, bedraagt ongeveer 1.600 ha. Na aftrek van de oppervlakte die

Figuur 3: het plangebied



hiervan wordt ingenomen door de Lage Vaart, die het plangebied door-
kruist, resteert aan de noordzijde van de Lage Vaart bijna 1.300 ha en aan
de zuidzijde ca. 300 ha.

Het ontwerp-structuurplan voor geheel Almere (2), geeft voor Almere-
Buiten een inwonertal aan van 35 à 40.000. Een globale verkenning van
het stedelijk ruimtegebruik leert, dat een capaciteit van 40.000 inwoners
op aanvaardbare wijze kan worden gehaald*. Dit aantal zal dan ook in het
kader van de planvorming worden aangehouden. Bij deze capaciteit zijn
een tweetal spoorweghaltes mogelijk.

De ontwikkeling

De 1e fase van de zandopspuiting voor Almere-Buiten is in de zomer van
1978 uitgevoerd. Dit rechtvaardigt samen met de huidige stand van de
plan voorbereiding de verwachting, dat in 1983 met de bouwactiviteiten
kan worden gestart. In 1984 kunnen dan de eerste woningen worden op-
geleverd, conform de nu geldende kerncijfers voor Almere. Het woning-
bouwtempo voor geheel Almere bevindt zich dan in een versnelling. Zo
zal dit tempo naar verwachting in het jaar 1981 ca. 2.100 voltooide wonin-
gen liggen, in 1984 op ca. 2.700 en in 1989 op ca. 3.300. De bijdrage van
Almere-Buiten aan de voorgenomen jaarproductie zal volgens de huidige
inzichten, na een aanloopperiode van enkele jaren op gemiddeld 1.200
woningen per jaar komen te liggen.

Voor 1990 kunnen er aldus in Almere-Buiten ca. 6.000 woningen worden
opgeleverd. Te zamen met de voor deze periode voorgenomen productie
van ca. 14.000 woningen te Almere-Stad, kan zo worden voldaan aan de
taakstelling uit de Verstedelijkingsnota voor deze twee kernen. Nog voor
het jaar 2000 kan de ontwikkeling van Almere-Buiten zijn voltooid.

1.3 De planvorming

De opdracht

De ontwikkeling en inrichting van de drooggelegde Zuidelijke IJsselmeer-
polders valt onder de verantwoordelijkheid van de Minister van Verkeer
en Waterstaat. Met de uitvoering van dit project is de Rijksdienst voor de
IJsselmeerpolders belast.

Behalve deze dienst zijn vooral van belang het openbaar Lichaam Zuide-
lijke IJsselmeerpolders met als voornaamste taak het openbaar bestuur
en de opbouw van een gemeentelijk apparaat voor de nieuwe steden in
Flevoland en de Directie Zuiderzeewerken, die o.m. de wateren en de ex-
terne wegen aanlegt en beheert.

Op 5 juli 1977 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Rijks-
dienst voor de IJsselmeerpolders de opdracht gegeven voor de 3e kern
van Almere een ontwerp-structuurschema voor te bereiden. Tevens werd
deze dienst verzocht alle noodzakelijke maatregelen te nemen om een
spoedige start van deze kern mogelijk te maken. Bij deze opdracht werd
tevens gevraagd aandacht te besteden aan het verlangen van de Minister
van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening een wettelijke basis aan
het plan voor Almere-Buiten te geven. Deze wens heeft geleid tot de keu-
ze voor een (ontwerp-)structuurplan in de zin van de Wet en het Besluit
op de Ruimtelijke Ordening.

De belangrijkste planvormingsfasen

Het voorliggende plan moet worden gezien als de nadere uitwerking van
het "Ontwerp-Structuurplan Almere". In dit structuurplan voor geheel Al-
mere wordt uitvoerig ingegaan op de achtergronden en doelstellingen
van de ontwikkeling van deze stad en de wijze waarop deze moeten door-
werken in de uitgangspunten voor de verschillende kernen. In hoofdstuk
2 zal de betekenis van het "Ontwerp-Structuurplan Almere" voor Almere-
Buiten beknopt worden samengevat.

Het structuurplan voor geheel Almere heeft betrekking op een oppervlak-
te van ca. 150 km² en maximaal 250.000 inwoners en is globaal van aard.

* Zie bijlage 1 "Overzicht van het ruimte-
gebruik in Almere-Buiten".

De specifieke plaats- en tijdgebonden omstandigheden van Almere-Buiten krijgen in dit plan daardoor maar beperkt aandacht. Het structuurplan voor dit omvangrijke en complexe gebied vormt daardoor een onvoldoende basis voor de begeleiding van de ruimtelijke en sociaal-economische ontwikkeling van Almere-Buiten en de discussie en besluitvorming daarover. Vandaar, dat de planvorming voor Almere-Buiten start met het opstellen van een concreet en operationeel structuurplan voor deze kern afzonderlijk. Na dit structuurplan voor de gehele kern, worden globale ontwikkelingsplannen voor de grotere deelgebieden opgesteld. Deze globale plannen leggen de hoofdinfrastructuur zoals de kernhoofdwegen, waterlopen en busbanen, alsmede de ligging, inhoud en omvang van de belangrijkste bestemmingen vast.

Vervolgens worden voor de woonbuurten, bedrijventerreinen en het stads-centrum operationele plannen opgesteld. Deze worden zover uitgewerkt, dat hieraan de programmatische en stedenbouwkundige randvoorwaarden voor m.n. de diverse woningbouw- en centrumprojecten kunnen worden ontleend. Als regel krijgen deze plannen een juridische status. Ten slotte volgen als laatste stap in de planvorming de bouwplannen per opdrachtgebied c.q. per project.

Betekenis en onderdelen van het structuurplan

Het structuurplan voor Almere-Buiten zal een concreet toekomstbeeld voor het plangebied moeten scheppen. Dit als basis voor de uitwerking en toetsing van de onderdelen van het plan die op korte termijn tot uitvoering moeten worden gebracht. Onder "kort" wordt in dit verband een periode van maximaal 10 jaar verstaan. De hardheid van zo'n toekomstbeeld wordt door de Wet en het Besluit op de Ruimtelijke Ordening verzacht, door het programmatische karakter van een structuurplan en de noodzaak tot aanpassing na een periode van 10 jaar.

Het voorgenomen hoge groeitempo voor Almere-Buiten vraagt om tijdige en duidelijke uitspraken over met name de belangrijkste wegen, waterlopen en de ligging en kenmerken van de woongebieden, alsmede van de voorzieningen zoals werkterreinen, sportcomplexen, winkels e.d. De noodzaak om bij voortduur de ruimtelijke samenhang van de onderdelen te waarborgen, maakt eveneens een concreet planmatig kader voor het gehele plangebied onontbeerlijk. Flexibiliteit zal dan ook in hoofdzaak aanwezig zijn binnen een duidelijk ruimtelijk en programmatisch kader en door de mogelijkheid tot aanpassing van het plan.

Door het verschaffen van concrete informatie over de voorgenomen ontwikkeling wordt bovendien bereikt, dat deze bespreekbaar wordt gemaakt en daardoor onderwerp kan zijn van een brede meningsvorming.

Het Besluit op de Ruimtelijke Ordening bepaalt, dat een structuurplan moet bestaan uit:

- a. Een beschrijving van de meest gewenste ontwikkeling op langere termijn en voor zover nodig, van de fasen waarin deze ontwikkeling kan plaatsvinden.
- b. Een of meer kaarten met bijbehorende verklaring waarin deze ontwikkeling voor zover mogelijk in beeld is gebracht.

Deze twee onderdelen zijn vervat in deel B van deze nota. Voorts dient een structuurplan vergezeld te gaan van een toelichting, waarin de aan het plan ten grondslag liggende gedachten en uitkomsten van het voorgeschreven onderzoek zijn samengevat. Deze toelichting wordt gevormd door deel A van deze nota. Behalve de beschrijving en de toelichting, bevat deze nota de resultaten van het gevoerde overleg en de ter visielegging (t.z.t. in deel C).

Alhoewel de toelichting en de beschrijving ter wille van een overzichtelijke opzet van deze nota afzonderlijk aan de orde komen, mogen ze niet los van elkaar worden gezien.

1.4 De procedure

Voor het gebied van het openbaar Lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders geldt een t.o.v. gemeenten op het oude land enigszins afwijkende goedkeuringsprocedure.

Voor het Structuurplan Almere-Buiten zal naar verwachting in hoofdlijnen de volgende procedure worden aangehouden.

1. De Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders stelt een Ontwerp Structuurplan Almere-Buiten op en voert over dit concept ambtelijk overleg met de betrokken (rijks)diensten, het openbaar Lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders, het Gewest Gooi- en Vechtstreek en de gemeente Amsterdam.
2. De resultaten van het ambtelijk overleg worden verwerkt, waarna het Ontwerp Structuurplan Almere-Buiten voor een ieder ter inzage wordt gelegd en wordt toegezonden aan de besturen van de Zuidelijke IJsselmeerpolders, Amsterdam en het Gewest Gooi- en Vechtstreek.
3. Na verwerking van de eventuele opmerkingen en commentaren die in het kader van de ter inzagelegging en het bestuurlijk overleg kunnen worden ingediend, wordt het Ontwerp Structuurplan Almere-Buiten aan de Minister van Verkeer en Waterstaat aangeboden.
4. De bewindsman van Verkeer en Waterstaat vraagt advies aan de Raad van de Waterstaat. Deze Raad gaat tevens na of alle opmerkingen die tijdens de procedure zijn gemaakt, op de juiste wijze in het plan zijn verwerkt. Vervolgens keurt de Minister het ontwerp goed, waarna het Structuurplan Almere-Buiten van kracht wordt.

deel A. toelichting



2. Gegevenheden voor de planvorming

2.1 Soorten gegevenheden

De ontwikkeling en inrichting van een gebied worden beïnvloed door de kenmerken ervan op het tijdstip dat de planvorming start. Bij het opstellen van de plannen is het gebruikelijk rekening te houden met de bestaande situatie. Dit geldt ook voor eventuele besluiten of beleidsvoornemens die op een breder niveau reeds m.b.t. het betrokken gebied zijn genomen. Al deze "gegevenheden" beïnvloeden en sturen het programma en bijbehorend ontwerp.

Met beïnvloeden en sturen wordt bedoeld, dat er door deze gegevenheden niet alleen sprake hoeft te zijn van een verminderde vrijheid bij de planvorming, maar veelal tegelijk van een uitdaging. Er kan namelijk dankbaar op veel gegevenheden worden ingespeeld. Hierdoor kan een gebied zijn eigenaardigheden behouden of versterken en aldus een eigen tijd- en plaatsgebonden karakter verkrijgen.

Globaal kunnen de gegevenheden worden ingedeeld in twee categorieën.

Ten eerste is in de bestaande situatie in het plangebied en de directe omgeving ervan van belang.

Ten tweede is er veelal sprake van kenmerken en programmatische richtlijnen, die worden aangedragen door plannen van een algemener niveau. Voor Almere-Buiten is in dit verband het Ontwerp Structuurplan Almere (1979) van belang. Het structuurplan voor Almere-Buiten vormt namelijk een nadere uitwerking van dit structuurplan voor geheel Almere. Voor de planmatige gegevenheden geldt, dat hiervan kan worden afgeweken als veranderde omstandigheden en inzichten of een evenwichtige planvorming dit nodig maken. Eventuele afwijkingen dienen wel te worden gemotiveerd.

Onderstaand zal worden ingegaan op de ruimtelijke en planmatige kenmerken van het plangebied. Het hoofdstuk zal worden besloten met een globale typering van het karakter van Almere-Buiten.

2.2 De ruimtelijke kenmerken van het plangebied

In dit verband gaat het met name om de bestaande situatie.

Aan de orde komen achtereenvolgens: de topografie, bodemkundige gegevens, de waterhuishouding en het landschap in en rond het plangebied.

De topografie

De huidige stand van zaken (1980) m.b.t. wegen, waterlopen, hoogteligging e.d. in en rond het plangebied is weergegeven op figuur 4.

Tot de belangrijkste kenmerken behoren de zandopspuiting in het westelijk deel, een daarop aansluitend gedeelte dat inmiddels geschikt is voor tijdelijke landbouwexploitatie en een nog onontgonnen oostelijk gelegen gedeelte. Door het plangebied lopen een aantal kavelsloten die aansluiten op enkele tochten. Deze monden op hun beurt uit in de Lage Vaart. De Lage Vaart zelf is uiteraard ook een belangrijk gegeven.

Ten noorden van de Lage Vaart is thans een tijdelijke ontsluiting aanwezig in de vorm van een polderweg, die het plangebied vanaf de Vaart binnenkomt en nabij een depôt van funderingsmateriaal voor wegeaanleg nabij de Lage Vaart eindigt.

De aanwezige zandopspuiting bestaat uit twee gedeelten, die aan weerszijden van het spoorlijntracé zijn gelegen. De oppervlakte van deze ca. 1 meter dikke zandlaag bedraagt ongeveer 270 ha. Onderdeel van de zandopspuiting vormen een drietal depôts bestemd voor opritten van bruggen, aanvullende zandophogingen e.d.

Bodemkundige gegevens

De bodemopbouw te Almere-Buiten bestaat uit een holocene bovenlaag van klei die naar beneden overgaat in venig materiaal. De dikte van deze

Figuur 4: de topografie



Figuur 5: funderingsdiepten voor lichte bebouwing



bovenlaag is in het algemeen 5 tot 7 meter, met uitzondering van een centraal gelegen "geul". Hier bedraagt de dikte maximaal 15 meter.

Onder deze bovenlaag ligt het pleistocene zand. De bouwwerken moeten worden onderheid met palen die reiken tot in dit pleistocene zand. Figuur 5 verschaft globale informatie over de benodigde funderingsdiepten voor lichte bebouwing zoals woonhuizen.

Om voldoende draagkracht te krijgen voor bouwactiviteiten en wegenaanleg wordt als regel een zandlaag opgespoten van ca. 1 meter dik. De daardoor bereikte maaiveldsverhoging is gedeeltelijk van tijdelijke aard, aangezien deze zandlaag een extra zetting van de holocene bovenlaag veroorzaakt.

Ook in niet met zand opgehoogde terreinen zal het maaiveld nog enigszins inklinken als gevolg van een doorgaand rijpingsproces van de bovengrond. Zowel de zettingen door zandophogingen als de "polderklink" zullen nog enige tientallen jaren voortduren. Dit heeft invloed op de mate waarin onderhoud aan wegen, rioleringen, opritten e.d. nodig zal zijn.

Tabel 1 verschaft informatie over de te verwachten zettingen voor terreinen die met zand worden opgehoogd.

Tabel 1. Zettingsprognose bij ophoging met 1 m zand

Tijdstip na ophoging	Zetting in meters (ca.)	Maaiveldshoogte in m t.o.v. N.A.P. (ca.)
0 jaar		2.90 -N.A.P.
1 jaar	0.30	3.20 -N.A.P.
2 jaar	0.45	3.35 -N.A.P.
5 jaar	0.60	3.50 -N.A.P.
10 jaar	0.65	3.55 -N.A.P.
30 jaar	0.70	3.60 -N.A.P.

De waterhuishouding

Het gebied van Almere-Buiten loost op een peil van 6.20 m -N.A.P. De huidige afwatering geschiedt via een stelsel van sloten en tochten op de Lage Vaart.

De gebieden die in de toekomst worden bebouwd, worden als regel opgehoogd met een 1 meter dikke laag zand. Deze opgehoogde gebieden worden vervolgens voorzien van een netvormig drainagesysteem op een diepte van 1.60 tot 1.80 m beneden het maaiveld.

Door invloeden van elders bestaat in het grondwater overdruk.

Bij ontgravingen die dieper gaan dan 5 tot 5,5 m -N.A.P., kan er door deze overdruk opstuwning van het grondwater optreden. Maaiveldsverlagingen dienen daarom in omvang en diepte beperkt te blijven.

Het landschap

Het landschap in het plangebied vertoont voornamelijk eigenschappen van een jong agrarisch ontginningslandschap zoals dat voor nog grote delen van Zuidelijk Flevoland kenmerkend is, d.w.z. vlak, open, weinig gedifferentieerd en voortdurend veranderend.

Deels zijn de gronden al in agrarische exploitatie, deels is de ontginning nog niet zover gevorderd. Daarnaast is reeds ca. 270 ha met zand opgespoten ten behoeve van de komende stedelijke ontwikkeling.

Ontginningswegen, tochten, sloten en greppels vormen op dit moment nog in hoofdzaak het ruimtelijk patroon. De ordening hiervan is afgestemd op de ontginning en tijdelijke agrarische exploitatie. In het nog niet ontgonnen gebied zijn restanten aanwezig van de vegetatie van het "eerste uur". De tijdelijkheid van dit landschap is merkbaar. Als gevolg van doelgerichte uitvoering van plannen volgen de verschillende ontwikkelingsfasen elkaar snel op. Een dergelijke snelle verandering is kenmerkend voor dit jonge ontginningslandschap.

Het thans grotendeels opgespoten westelijk deel van het plangebied zal het eerst worden bebouwd. Het overige deel zal in afwachting van de ontwikkelingen voorlopig in hoofdzaak agrarisch kunnen worden geëxploiteerd. Ondanks de aanleg van enige infrastructuur, zoals bij voorbeeld de spoorlijn, zal zich in dit gebied tijdelijk een zekere stabilisatie in de landschapsontwikkeling kunnen voordoen. Het is mogelijk om gebruik makend van de natuurlijke ontwikkelingstendens en inspeland op de gewenste stedelijke structuur, plaatselijk vroegtijdig bos en beplanting tot ontwikkeling te brengen. Het thans open ontginningslandschap zal zich daardoor in het oostelijk deel van het plangebied kunnen ontwikkelen tot een agrarisch coulissenlandschap. Dit kan als kader voor de latere stedelijke ontwikkeling dienen.

Figuur 6: omgevingskarakteristieken



De directe omgeving

Voor het gebied rond Almere-Buiten geldt eveneens het tijdelijk en wisselend karakter van een ontginningslandschap. Voor de fase waarin de ontwikkelingen grotendeels zijn uitgekristalliseerd, is de volgende omgevingskarakteristiek te schetsen (zie ook figuur 6).

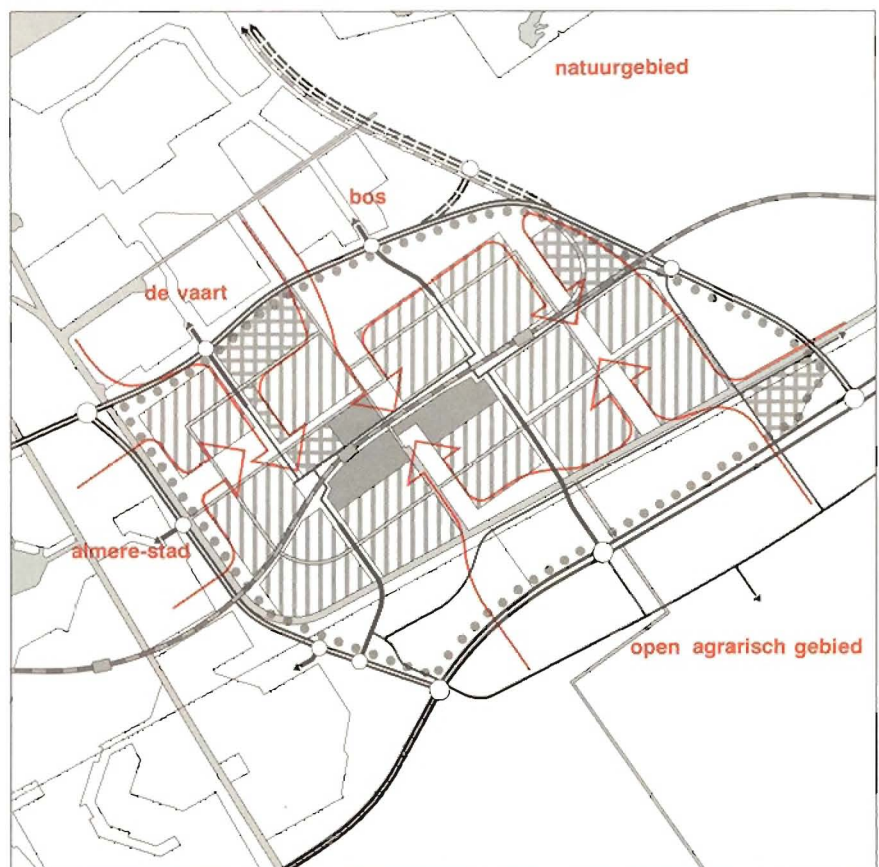
Ten westen van Almere-Buiten ligt Almere-Stad, het stedelijke hart van Almere, centraal gelegen en met centrumvoorzieningen waarvan alle kernen zullen profiteren. Tussen deze twee kernen ligt o.m. een stedelijk parkgebied, dat een onderdeel vormt van een continu stelsel van open ruimten tussen de kernen van Almere.

Ten noordwesten van Almere-Buiten wordt het grootste gedeelte van de omgeving ingenomen door het bedrijvenpark De Vaart. Dit met veel beplanting opgezette bedrijventerrein wordt door een T-vormige centrale groene ruimte onderverdeeld in een drietal eenheden. De poot van de T sluit direct aan op het plangebied en legt aldus contact tussen het bedrijvenpark en de kern Almere-Buiten.

Ten noorden van de kern bevindt zich op enige afstand het vogelrijke moerasgebied De Oostvaardersplassen. Dit open, grootschalige en beperkt toegankelijk natuurgebied bepaalt in belangrijke mate de sfeer en de landschappelijke ontwikkeling ten noorden van Almere-Buiten. Het tussen dit natuurgebied, De Vaart en Almere-Buiten gelegen resterende terrein zal zich kunnen ontwikkelen tot een gemengd agrarisch-bos-landschap. Dit als overgang van een meer stedelijke naar "natuurlijke" bestemmingen.

Naar het oosten en zuidoosten sluit Almere-Buiten aan op het centrale landbouwgebied van Zuidelijk Flevoland. Grootschaligheid, openheid, een efficiënte inrichting volgens een rechthoekig grondpatroon en een eenvoudige vormgeving zijn de kenmerken van dit deel van Zuidelijk Fle-

Figuur 7: de directe omgeving



voland. Dit gedeelte van de polder wordt doorsneden en in zijn gerichtheid bepaald door een bundeling van Rijksweg 6, een hoogspanningsleiding, de Lage Vaart en enkele polderwegen. Door begeleidende beplanting tekent deze strook van infrastructurele voorzieningen zich af als een smalle landschapszone tussen Almere en Lelystad.

Ten zuiden van Almere-Buiten zal, eveneens gelegen aan het agrarisch middengebied, t.z.t. het oostelijk kernencomplex van Almere tot ontwikkeling komen. Het betreft hier een groepje kernen van 5 tot 10.000 inwoners per kern.

Samenvattend kan Almere-Buiten worden gezien als een kern gelegen op de overgang van een dichtbevolkt kleinschalig stedelijk milieu naar een dunbevolkt grootschalig agrarisch en natuurlijk landelijk gebied.

Figuur 7 vat de omgevingskarakteristieken samen.

2.3. Almere-Buiten als onderdeel van Almere totaal

De wenselijke ontwikkeling van Almere wordt beschreven in het Ontwerp Structuurplan Almere. Onderstaand volgt een beknopte beschrijving van de stedenbouwkundige en programmatische betekenis van dit plan voor Almere-Buiten.

Stedenbouwkundige informatie

Een belangrijk kenmerk van het Structuurplan Almere (capaciteit 250.000 inwoners) is de opbouw uit meerdere kernen met daartussen en er omheen groene ruimte bestaande uit bossen, akkers, weilanden, natuur- en recreatiegebieden. De kernen variëren in grootte van 5 à 10.000 tot 80 à 100.000 inwoners en hebben door deze verschillen en door de wisselende liggingen elk de mogelijkheid een eigen gezicht te krijgen. De centrale kern Almere-Stad heeft de grootste omvang en vervult de functie van hoofdcentrum. Ter weerszijde van Almere-Stad liggen Almere-Haven (20-25.000 inwoners) en Almere-Buiten (35-40.000 inwoners). Ten westen en oosten van Almere-Stad zijn respectievelijk Almere-Pampus (50-60.000 inwoners) en het kleine kernencomplex (5-10.000 inwoners per kern) geprojecteerd. Van de stedelijke structuur maken ook twee grootschalige bedrijvenparken deel uit, alsmede reserveringen voor bijzondere bestemmingen.

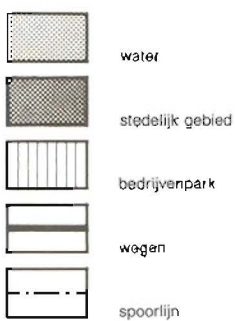
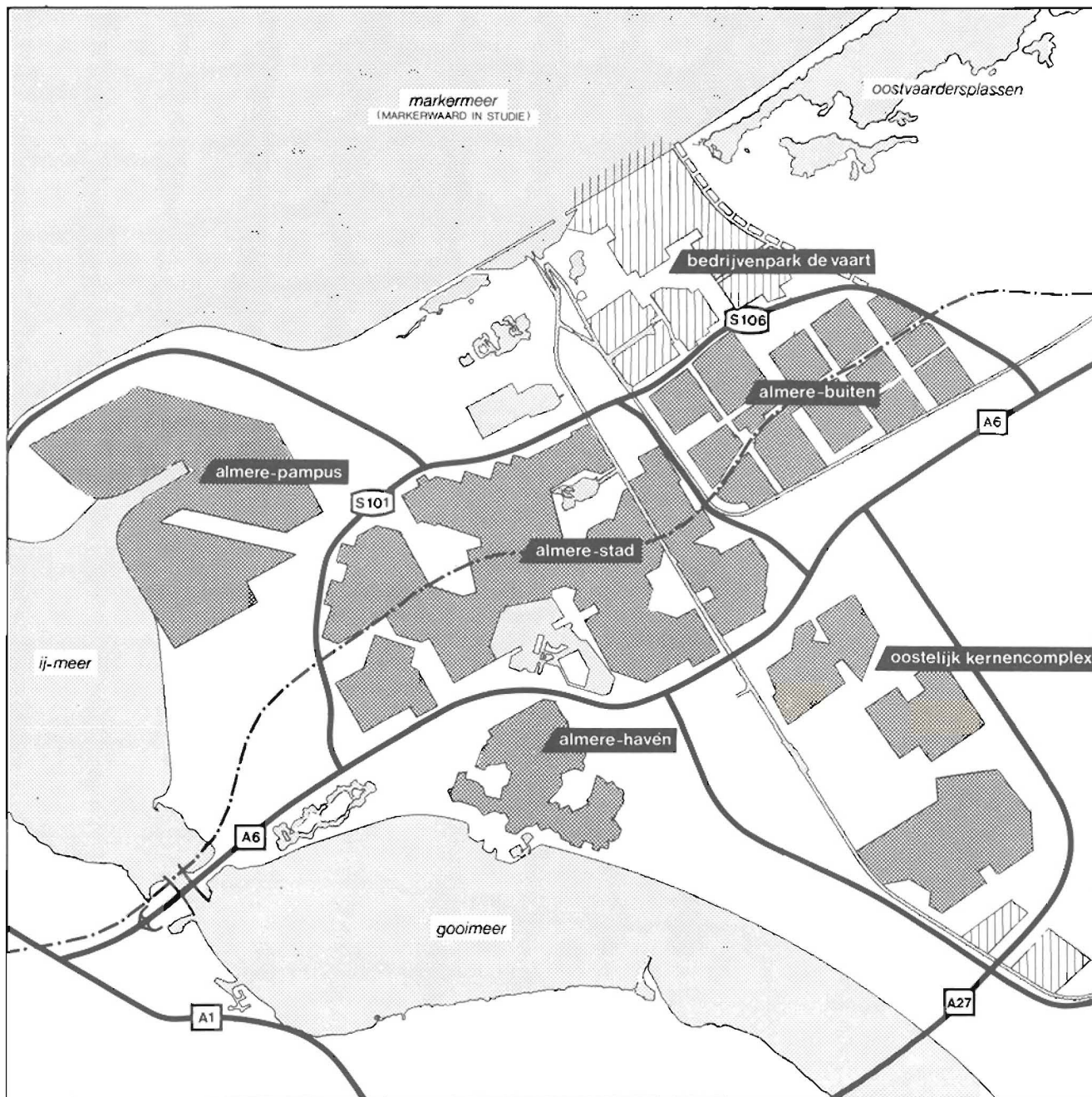
De samenhang tussen de verschillende kernen, bedrijvenparken en overige bestemmingen wordt bewerkstelligd door openbaarvervoerslijnen, die behalve het hoofdcentrum ook alle voorzieningencentra aandoen en centraal door de woongebieden zijn geprojecteerd. Voorts ook door de stadsautowegen die de hoofdbestemmingen vanaf de buitenkant bereikbaar maken. Bovendien wordt de samenhang bevorderd door een fiets- en voetpadennet, een stelsel van onderling verbonden open groene ruimtes tussen de kernen en enkele waterwegen.

Door de Flevolijn zijn Almere-Stad en Almere-Buiten verbonden met het noordelijk deel van de Randstad en Lelystad. Figuur 8 (de plankaart van het Ontwerp Structuurplan Almere) geeft een indruk van de voorgenomen ontwikkeling. Op figuur 9 zijn de gegevens die van bijzonder belang zijn voor Almere-Buiten in rood "opgehaald". Het gaat in dit verband vooral om Rijksweg 6 met de bijbehorende aansluitingen, de aansluitpunten van het lokaal openbaar vervoer, het spoorlijntracé met de bijbehorende haltes en de stadsautowegen met aansluitpunten.

Programmatische informatie

De belangrijkste programmatische richtlijnen, die aan het Ontwerp Structuurplan Almere voor de ontwikkeling en inrichting van Almere-Buiten kunnen worden ontleend, volgen hierna per facet.

Figuur 8: almere, meerkernlge opzet



Figuur 9: gegevensheden voor almere-buiten



Wonen

- De capaciteit van het plangebied bedraagt 35 à 40.000 inwoners.
- Voor de gemiddelde woningdichtheid in het zuiver woongebied geldt als indicatie 35 woningen per ha. Dit ligt iets boven het gemiddelde voor geheel Almere (33 woningen per ha).

Werken

- Voor Almere als geheel mag het aantal arbeidsplaatsen niet meer dan 10% afwijken van het aantal beroepspersonen (de ondergrens van de taakstelling bedraagt -10%).
- Per kern mag het aantal arbeidsplaatsen met niet meer dan 25% afwijken van het aantal ter plaatse wonende beroepspersonen (ondergrens taakstelling -25%).

- Het aandeel van de arbeidsplaatsen op de grote buiten de kernen gelegen bedrijvenparken (w.o. De Vaart) bedraagt 22 à 23% van het totaal benodigde aantal voor geheel Almere.

Vervoer en verkeer

- Voor de wijzen van vervoer binnen de kern geldt de prioriteitsvolgorde te voet of per fiets, per openbaar vervoer en per auto.
- Het net van openbaar vervoersroutes bestaat waar nodig* uit een vrijliggende exclusieve busbaan. Van de woningen dient 90% en van de arbeidsplaatsen 75% binnen 400 meter van een lokale o.v.-halte te liggen.
- Buiten de woon-, werk-, recreatie- en centrumgebieden kruist het langzaam verkeer het gemotoriseerde ongelijkvloers (bij een belasting van meer dan 300 motorvoertuigen per uur in het avondspitsuur van de betrokken wegen).

De te overwinnen hoogteverschillen voor het langzaam verkeer dienen bij deze ongelijkvloerse kruisingen zo beperkt mogelijk te zijn.

De bovenstaande opsomming van de belangrijkste richtlijnen zal voor zover nodig in de volgende hoofdstukken worden aangevuld. Op deze plaats moet nog wel worden gewezen op de verzorgende functie, die Almere-Buiten dient te vervullen voor aangrenzend agrarisch gebied. Almere-Buiten zal voor de bevolking van het landelijk gebied en op de agrarische functie gerichte verzorgende bedrijven voorzieningen moeten bieden.

2.4. Het karakter van Almere-Buiten

In het begin van dit hoofdstuk is gewezen op de rol die gegevenheden kunnen spelen voor het bereiken van een specifiek tijd- en plaatsgebonden karakter voor een gebied. Behalve dat gebruik kan worden gemaakt van gegevenheden die door het plangebied worden aangedragen, kan bewust worden gekozen voor één of meerdere thema's. Door consequente toepassing van bepaalde programmatische en/of ontwerpthema's, kan zo een bepaald karakter worden opgeroepen of versterkt.

Een belangrijk aanknopingspunt voor een eigen gezicht voor Almere-Buiten wordt gevormd door de ligging van deze kern aan de rand van het stadsgewest Almere, op de overgang van een verstedelijkt gebied naar een grootschalige, open, landelijk en natuurrijke omgeving. Het is vooral dit gegeven geweest, dat heeft geleid tot de keuze voor de naam Almere-Buiten.

Om de omgevingskenmerken van invloed te laten zijn op het karakter van Almere-Buiten zal, ondanks de barrières rond het plangebied, moeten worden gestreefd naar zo direct mogelijke functionele, visuele en ruimtelijke relaties met de omgeving. Deze relaties zullen niet alleen een rol moeten spelen bij de ruimtelijke opbouw van de stadsranden en aanliggende woongebieden, maar ook bij de opbouw van de kern als geheel. Een middel daartoe is een netwerk van groene ruimten, dat zich uitstrekt over de gehele stad en aansluit op het buitengebied, Almere-Stad en De Vaart. In zo'n continu stelsel van onderling verbonden groene ruimten kunnen uiteenlopende groene bestemmingen worden gesitueerd. Tevens kunnen hierin verbindingen worden opgenomen voor voetgangers en fietsers en wellicht incidenteel ook voor auto's.

Door een continu stelsel van groenvoorzieningen wordt in Almere-Buiten het gevoel opgeroepen, dat men ondanks een redelijk hoge woningdichtheid toch in een open groene stad woont. Dit wordt bereikt door het grote aantal woningen en andere bestemmingen, dat direct aan relatief grootschalig groen grenst of het nog veel grotere aantal, dat op zeer korte afstand daarvan is gelegen.

Op het niveau van de gehele kern kan aldus het woonmilieu in de meest ruime betekenis een open karakter krijgen. Deze benadering houdt in, dat vergeleken met veel andere steden en wijken, in Almere-Buiten het groen

* D.w.z. op plaatsen waar een ongestoorde rit van de bus niet kan worden gegarandeerd.

op stadsniveau sterk wordt gespreid, op buurniveau daarentegen enigszins geconcentreerd.

Fuctioneel gezien kan de betekenis van het continue stelsel van groenvoorzieningen worden versterkt door de uiteenlopende voorzieningen die hierin een plaats kunnen en moeten krijgen. Te denken valt niet alleen aan diverse sportvoorzieningen, volkstuinten, speelgelegenheid, camping e.d., maar ook aan medische voorzieningen, aan kantoren, aan sommige scholen, mits telkens aangepast aan een groene omgeving. Omgekeerd kan zo'n duidelijke en royaal bemeten groenstructuur op stadsniveau aantrekkingskracht uitoefenen op recreatieve en werkgelegenheidsvoorzieningen. Vandaar ook, dat de oppervlakte die de groenstructuur gaat beslaan niet te stringent aan normen mag zijn gebonden. De oppervlakte dient dus mede te worden afgestemd op de structurele betekenis ervan en de potenties als vestigingsplaats voor uiteenlopende voorzieningen. Een netwerk van groenvoorzieningen, dat zich uitstrekt over de hele stad, zal bijdragen tot een heldere en duidelijke geleding van de stad. Deze helderheid en duidelijkheid dient zijn voortzetting te krijgen in de structurering van wegen en paden, de wijze van verkavelen en de oriëntatie van de hoofdbestemmingen. Kortom aan de hele stedelijke inrichting.

Zo kan begrijpelijkheid en eenvoud van stedenbouwkundige vormen een tweede aanknopingspunt zijn voor een eigen karakter voor Almere-Buiten.

Het spreekt tenslotte voor zich, dat het karakter van de stad niet voor iedere bewoner en bezoeker dezelfde inhoud behoeft te hebben. Er zullen grote verschillen zijn in plaats en omvang van het gebied dat men overziet, terwijl bovendien de een op geheel andere kenmerken zal letten dan de ander. Het structuurplan kan in dezen dan ook niet veel meer doen dan het scheppen van aanleidingen en het geven van houvast voor de individuele beeldvorming. Een eigen gezicht zal daarbij ook in belangrijke mate datgene zijn wat de betrokken bewoners, bedrijven, architecten, opdrachtgevers enz. er van maken. En dat alles in een continu veranderingsproces.

3. De inwoners

3.1. Opvang van de overloop

Uit de algemene inleiding blijkt, dat Almere en dus ook Almere-Buiten, voorlopig in de eerste plaats wordt ontwikkeld om de overloop van bewoners en bedrijven uit het overvolle noordelijk deel van de Randstad op te vangen. De capaciteit van Almere-Buiten is hiertoe bepaald op maximaal 40.000 inwoners. Dit aantal vormt een eerste onderdeel van de bevolkingstaakstelling: huisvesting bieden aan 40.000 inwoners. Met dit getal is niet alles gezegd. Almere-Buiten zal vooral een bijdrage moeten leveren aan de oplossing van de in Amsterdam bestaande huisvestingsvraagstukken en de hiermee verbonden sociaal-economische problemen. Daartoe zal deze kern ook mensen moeten opvangen, die over het algemeen minder makkelijk verhuizen vanwege financiële beperkingen, gezondheid, leeftijd, problemen bij het vinden van een baan e.d. Behalve een getalsmatige taakstelling, dient daarom ook de wenselijke samenstelling van de bevolking in hoofdlijnen te worden aangegeven. Het gaat in dit verband om de kenmerken leeftijd, plaats van herkomst en huishoudensgrootte.



3.2. De taakstelling

De ervaring leert, dat de bevolkingssamenstelling in nieuwe steden en wijken nogal afwijkt van de samenstelling in bestaande woongebieden. Zo treedt doorgaans een verhoudingsgewijs sterke oververtegenwoordiging op van de categorieën 0-10 en 25-35 jaar, terwijl de overige leeftijdscategorieën, m.n. de groep boven de 65 jaar, relatief zijn onderbezet. Voorts zijn de huishoudens in nieuwe woongebieden gemiddeld groter en blijft het aandeel van de alleenstaanden veelal achter. M.b.t. de inkomensgroepen ligt er als regel een sterk accent op de zgn. middengroepen.

Almere-Buiten moet een bijdrage leveren aan de verlichting van de woon-noden van de slecht of nog niet zelfstandig gehuisveste huishoudens en alleenstaanden in Amsterdam, die veelal behoren tot de groep met relatief lage inkomens. Almere-Buiten zal daartoe plaats moeten bieden aan alle leeftijdsgroepen, inkomensklassen en soorten huishoudens. Alleen op deze wijze kunnen min of meer gelijkwaardige kansen worden geboden aan de belangstellenden voor een woning te Almere. Bovendien kan

er aldus aan de toekomstige bevolking een veelzijdig en evenwichtig samengestelde samenleving worden geboden en is een optimaal gebruik van voorzieningen mogelijk in alle stadia van ontwikkeling.

Gezien de gesignaleerde onevenwichtige bevolkingssamenstelling in veel nieuwe woongebieden, zal bijsturing van het spontane immigratieproces wenselijk zijn. Dit zal evenals in de andere kernen van Almere geschieden aan de hand van een taakstelling.

Uitgangspunt voor Almere-Buiten zal zijn, dat zoveel mogelijk de landelijke gemiddelden m.b.t. de te onderscheiden kenmerken richtsnoer zullen zijn voor de wenselijke bevolkingssamenstelling.

De realisatie van de taakstelling kan vooral met behulp van de woningtoewijzing geschieden. Voor een evenwichtige toewijzing dient de groep belangstellenden voor Almere-Buiten zo gevarieerd mogelijk te zijn. Het is daarom nodig om het instrument van de woningtoewijzing aan te vullen met een aantal middelen die direct verband houden met (stede)bouwkundige plannen. Deze middelen zijn vooral gelegen in de kenmerken van de te bouwen woningen en de woonomgeving, de diverse voorzieningen en de werkgelegenheid. Wanneer door een gerichte voorlichting de gevarieerde mogelijkheden te Almere-Buiten onder de aandacht worden gebracht van hen voor wie deze kern wordt gebouwd, dan is de kans groot, dat de woningtoewijzing kan geschieden volgens het wenselijke ideaalbeeld. Het begrip ideaalbeeld brengt tot uitdrukking, dat het niet mogelijk zal zijn op soms ook niet wenselijk, volledig en bij voortduur aan de in deze nota aangegeven taakstelling te voldoen.

Als de omstandigheden daartoe aanleiding geven, kunnen afwijkingen worden toegestaan. Zo zal in een bepaalde periode wel eens voorrang moeten worden gegeven aan economisch gebonden met t.o.v. de taakstelling afwijkende kenmerken. De taakstelling zal bovendien bij voortduur moeten worden getoetst en zo nodig aangepast. Dit dient uiteraard mede te worden gezien in het kader gevormd door geheel Almere. In het voorgaande klinkt door, dat het moeite zal kunnen kosten bepaalde bevolkingscategorieën in de gewenste mate tot vestiging te brengen.

Globaal blijkt het aantal verhuiswilligen en daarmee ook het percentage verhuisden af te nemen naarmate de leeftijd van de betrokkenen hoger is, het huishouden kleiner is, de gezinsfase verder is gevorderd en het inkomen lager is. Op deze categorieën dient de aandacht zich dan ook te concentreren. De anderen komen bij wijze van spreken vanzelf.

3.3. De toekomstige inwoners

De bedoeling van deze paragraaf is, om de bevolkingstaakstelling voor Almere-Buiten nader uit te werken door het aangeven van een aantal statistische kenmerken van die bevolking. Waar nodig en mogelijk zal dit onpersoonlijke beeld worden aangevuld met een aantal woon- en leefstijlkenmerken. Door de nadere typering van de bevolking kunnen relaties worden gelegd met onderwerpen als de gewenste woningtypen, benodigde voorzieningen, te realiseren werkgelegenheid enz. De typering van de beroepsbevolking zal geschieden in het hoofdstuk "Werken" en die van de schoolgaande bevolking in het hoofdstuk "Voorzieningen".

De herkomst

Het merendeel van de bevolking van Almere-Buiten zal voorlopig afkomstig zijn uit Amsterdam en Het Gooi. Het betreft hier o.m. bewoners van stadsvernieuwingsbuurten of -gebieden, waaronder een aanzienlijk aantal urgenten. Onder deze immigranten uit Amsterdam zitten uiteraard ook personen die een arbeidsplaats in Almere gaan bezetten, dus "economisch gebonden".

Een tweede herkomst gebied zal worden gevormd door de overige kernen van Almere. Gezien de periode waarin Almere-Buiten wordt ontwik-



keld, moet namelijk rekening worden gehouden met een toenemend aantal huishoudens, dat vanuit de overige kernen van Almere zal willen doorstromen. Door binnenverhuizingen zullen diverse huishoudens trachten hun huisvestingssituatie meer op hun specifieke en/of inmiddels veranderde woonwensen af te stemmen. De ervaring leert, dat landelijk jaarlijks gemiddeld ruim 10% van alle huishoudens verhuist, waarvan ongeveer de helft binnen de eigen gemeentegrens. In de nieuwe stad Lelystad verhuist thans zelfs jaarlijks ca. 7% van de reeds in deze stad gevestigde huishoudens intern. Dit is een verschijnsel, dat in zijn algemeenheid positief kan worden gewaardeerd, zolang het geen gedwongen verhuizing betreft door bij voorbeeld een gebrekkig functionerende woningmarkt.

Een derde herkomstcategorie wordt gevormd door immigranten uit verder weg gelegen gebieden ("overig Nederland"), die over het algemeen een arbeidsplaats in Almere gaan bezetten. De omvang van deze categorie kan per jaar sterk wisselen. Het is namelijk gebruikelijk aan deze veelal "economisch gebonden" bij de woningtoewijzing tot op zekere hoogte voorrang te verlenen.

Globaal en gemiddeld over langere perioden kan de toekomstige bevolking van Almere-Buiten als volgt worden onderverdeeld naar herkomstcategorie.

a. Doorstromers uit overig Almere	10 - 15%
b. Amsterdam en Het Gooi	65%
c. Overig Nederland incl. Lelystad	20 - 25%

De bovenstaande verdeling wijkt enigszins af van de thans voor Almere geldende. De reden hiervan is gelegen in de toevoeging van de categorie doorstromers. Omdat deze doorstromers veelal een relatief goedkope woning elders in Almere vrijmaken, blijft de bijdrage van geheel Almere aan de opvang van de overloop op peil. Tegelijkertijd wordt hierdoor bereikt, dat vraag en aanbod beter op elkaar worden afgestemd.

Het aandeel van 65% voor Amsterdam en Het Gooi maakt wellicht mogelijk uit deze gebieden een bevolking op te nemen die qua samenstelling globaal de Amsterdamse kenmerken vertoont. Dit kan omdat de overige twee herkomstcategorieën als regel huishoudens betreffen die in Amsterdam zijn ondervertegenwoordigd, namelijk de relatief jonge gezinnen met een ruimere financiële armslag. Uitgaande van het streven naar landelijke gemiddelden voor Almere-Buiten, kan dit laatste worden gecompenseerd door uit Amsterdam t.o.v. de landelijke gemiddelden meer ouderen, lagere inkomensgroepen en kleine huishoudens/alleenstaanden aan te trekken.

De zogenaamde eigen behoefte is in bovenstaande verdeling niet opgenomen. Op langere termijn zal deze echter wel in de beschouwingen moeten worden betrokken. De woningbehoefte die, samenhangend met de lokale natuurlijke bevolkingsaanwas, uit Almere zelf naar voren komt, zal t.z.t. ook moeten worden opgevangen. In de aanvangsjaren speelt dit echter nog niet.

De onderscheiden herkomstcategorieën lenen zich voor een aanvulling met een aantal zeer globale kenmerken. Deze volgen onderstaand en moeten worden geïnterpreteerd als relatieve verschillen.

Doorstromers

Deze categorie wordt vooral gekenmerkt door:

- Een wat verder gevorderde gezinsfase, een wat ruimere financiële armslag en een grotere belangstelling voor koopwoningen.
- Grote vrijheid van verplaatsen door een hoog percentage autobezit.
- De behoefte dicht bij het werk te wonen (De Vaart), dan wel bij de spoorlijn.
- Een zeer bewuste keuze m.b.t. woning en woningomgeving, die mede is gebaseerd op reeds opgedane woonervaring.

Immigranten uit Amsterdam

- Een accent op startende dus kleine jonge huishoudens enerzijds en oudere eveneens kleine huishoudens en alleenstaanden anderzijds; een relatief bescheiden inkomen en minder verplaatsingsmogelijkheden door een afnemende validiteit of een lager autobezit.
- Een veelal bescheiden beroeps- of opleidingsniveau en een aanzienlijk aandeel van (tijdelijk) niet economisch actieven (aangewezen op de sociale wetgeving). Veelal weinig perspectief op inkomensstijging. De beperkte mogelijkheden hiertoe gaan bovendien vaak op aan afbouw van individuele huursubsidie.
- In hoge mate aangewezen op de sectoren woningwet-huur en extra gesubsidieerde koopwoningen (premie A).
- De behoefte aan een royaal opgezette rustige woonomgeving met overwegend ééngezinshuizen en tegelijk een hoog voorzieningenpeil, vooral in de nabije woonomgeving en in het centrum.
- Weinig woonervaring en onvoldoende op de hoogte van de consequenties die verhuizing naar een groeikern met zich mee brengen.
- Een sterke oriëntatie op Amsterdam (pendel, centrum- en familiebezoek).
- Een deel behoort tot de zogenaamde etnische minderheden. De sociale en culturele integratie van deze groep vergt een intensieve begeleiding.

Nieuwe bewoners uit overig Nederland

- Heterogeen qua samenstelling naar inkomen, beroep en gezinsfase, doch tenderend naar de zogenaamde middengroepen.
- Zeer mobiel, veelal perspectief op enige inkomensstijging, een sterke economische betrokkenheid, veel aanpassingsvermogen en meestal een ruime woonervaring.
- Een grotere belangstelling voor koopwoningen, terwijl een deel ook geïnteresseerd is in comfortabele dus duurdere huurwoningen.

De bevolking naar leeftijd

Uitgangspunt is een leeftijdsverdeling, die uiteindelijk de landelijke gemiddelden zoveel mogelijk benadert. Voor de korte en middellange termijn kan vooralsnog de verdeling in tabel 2 uitgangspunt zijn (1). Om deze verdeling te kunnen plaatsen tegen de achtergrond van het landelijk beeld en het belangrijkste donorgebied, zijn landelijke cijfers (2) en de huidige stand van zaken in Amsterdam (3) toegevoegd.

Tabel 2. Leeftijdsverdeling Almere-Buiten vergeleken met Nederland en Amsterdam (In % der totale bevolking)

leeftijds-categorie	taakstelling Almere-Buiten (situatie rond 1990)	Nederland (1990)	Amsterdam (1978)
0 - 4	7	7,3	4,5
5 - 9	7	6,7	5,3
10 - 14	8	6,0	6,2
15 - 19	8	7,2	7,2
20 - 34	26	24,3	27,8
35 - 49	18	21,6	16,0
50 - 64	15	14,6	17,5
65 e.o.	11	12,3	15,5
Totaal	100%	100%	100%



Het verdient de aanbeveling in de aanloopjaren de vestiging van de groep boven de 70 jaar niet te stimuleren, omdat vooral voor de oudere veelal zorgbehoevende bejaarde dan de voorzieningen nog niet in voldoende mate aanwezig zullen zijn.

In de leeftijdscategorieën 50-64 jaar en 65-70 jaar is van meet af aan stimulering op zijn plaats, aangezien in deze categorieën de verhuisbereidheid gering is, terwijl de validiteit hiertoe doorgaans geen aanleiding geeft.

Terughoudendheid op korte en lange termijn is geboden in de categorie 20-34 jaar. De vraag zal in deze groep het aanbod aanzienlijk overtreffen. De ervaring tot dusverre met de vestiging van de categorie 35-49 jaar leert, dat bijsturing hier nauwelijks nodig zal zijn.

Gezinsfase en huishoudensgrootte

Landelijk gezien trouwt men minder, worden er minder kinderen geboren, verlaten de jongeren op steeds jeugdiger leeftijd het ouderlijk huis en eindigen steeds meer huwelijken in een echtscheiding. Deze en ook andere factoren maken, dat de huishoudens kleiner worden. De tendens naar kleinere huishoudens is vooral te zien aan de groei van het aantal en aandeel van de alleenstaanden en de tweepersoonshuishoudens.

Zo bedroeg in Nederland het aandeel van de 1- en 2- persoonshuishoudens in 1960 ca. 38% en in 1976 ca. 47%. Verwacht wordt, dat in het jaar 2000 dit aandeel tot zeker 60% zal zijn gestegen. Er zal echter moeten worden afgewacht of deze tendens zover zal doorzetten. Remmende factoren zouden kunnen zijn:

- De instroom in Nederland van grote buitenlandse gezinnen.
- Stabilisatie van het geboortecijfer of zelfs een stijging hiervan. (In 1978 is in Nederland het geboortecijfer voor het eerst sinds lange tijd weer toegenomen).
- Een grotere bereidheid tot samen- of inwoning in verband met de fi-

- nanciële of sociaal-psychologische voordelen hiervan.
- Een dwang tot samen- of inwoning door het onvermogen van de samenleving het recht op zelfstandige huisvesting ten volle te honoreren. Het is dus de vraag in hoeverre de trend naar kleinere huishoudens en de hiermee verbonden daling van de gemiddelde woonbezetting zal aanhouden. Vooralsnog kan deze trend echter op voorzichtige wijze in de vooruitberekening voor Almere-Buiten worden verwerkt. Hieruit resulteert de onderstaande verdeling (4). Deze verdeling naar huishoudensgrootte en leeftijd van het hoofd is een belangrijk uitgangspunt voor de daarop te baseren verdeling samenhangt bedraagt ongeveer 2,7 (zie ook tabel 5).

Tabel 3. Verdeling naar gezinsfase en huishoudensgrootte te Almere-Buiten (in % totaal aantal huishoudens en alleenstaanden)

categorie	aandeel rond 1990
alleenstaanden tot 29 j.	7)
alleenstaanden 30 j. e.o.	16) 23
2-pers. huish., hoofd tot 35 j.	7)
2-pers. huish., hoofd 35 j. e.o.	23) 30
3-pers. huish., hoofd tot 35 j.	7)
3-pers. huish., hoofd 35 j. e.o.	8) 15
4-pers. huish., hoofd tot 35 j.	8)
4-pers. huish., hoofd 35 j. e.o.	12) 20
5 of meer pers./huish., leeftijd hoofd variabel	12
totaal	100%

Kerkelijke gezindte

Op grond van de ontwikkelingen m.b.t. de verdeling van de bevolking naar levensbeschouwelijke grondslag in Lelystad en Almere in de afgelopen jaren (5), lijkt het voor Almere-Buiten vooralsnog aannemelijk, dat ca. 15% Rooms-Katholiek zal zijn, ca. 15% Protestants-Christelijk en "overige" en dat ca. 70% niet tot een kerk(genootschap) zal behoren. Deze verdeling is een belangrijk gegeven voor de verdeling van het onderwijs naar levensbeschouwelijke grondslag.

Een consistente taakstelling

In dit hoofdstuk zijn enkele taakstellende kenmerken van de bevolking van Almere-Buiten beschreven. De verschillende deeltaakstellingen mogen niet met elkaar in tegenspraak zijn. Dit geldt ook voor de nog te behandelen schoolgaande- en beroepsbevolking.

In de volgende tabel zijn daarom alle te onderscheiden hoofdcategorieën binnen de bevolking van Almere-Buiten voor het 1990 op een rij gezet.

Tabel 4. Verdeling van de bevolking naar hoofdcategorieën (in % totaal)

categorie	geschat aandeel rond 1990
thuisverblijvende kinderen (0-3 j.)	6
65-plussers	11
leerlingen bij het onderwijs	22
(tijdelijk) niet economisch actieven (beneden 65 j.)*	4
beroepsbevolking	40
thuisverblijvende vrouwen (beneden 65 j.)	17
totaal	100%

* Betreft hen die een uitkering genieten in het kader van de W.A.O., A.A.W. of B.W. (6).

3.4. Enkele kerncijfers

Als besluit van dit hoofdstuk volgen onder het nodige voorbehoud enige kerncijfers voor de woningbouw en de bevolkingsontwikkeling. De gegevens over de gemiddelde woningbezetting zijn ontleend aan een demografische vooruitberekening voor Almere-Buiten (7). Aangenomen is, dat de bouw in 1983 zal starten en de bewoning in 1984. Het maximale woningbouwtempo zal 1.200 woningen per jaar bedragen. Dit zal in de betrokken periode een bevolkingsgroei van ruim 3.000 personen per jaar opleveren.

Tabel 5. Kerngetallen Almere – Buiten

jaar	bevolking op 31 dec.	voltooide woningen per jaar	cum.	gemiddelde woning- bezetting*
1984	1.600	600	600	2.74
1985	3.800	800	1.400	2.74
1986	6.600	1.000	2.400	2.74
1987	9.300	1.000	3.400	2.73
1988	12.500	1.200	4.600	2.72
1989	15.700	1.200	5.800	2.71
1990	18.900	1.200	7.000	2.70
1991	22.100	1.200	8.200	2.69
1992	25.300	1.200	9.400	2.69
1993	28.400	1.200	10.600	2.68
1994	31.600	1.200	11.800	2.68
1995	34.300	1.000	12.800	2.68
1996	36.300	800	13.600	2.67
1997	37.900	600	14.200	2.67
1998	39.000	400	14.600	2.67
1999	40.000	400	15.000	2.67
2000	40.000	–	15.000	2.67
2001	40.000	–	15.000	2.67
2002	39.900	–	15.000	2.66
2003	39.900	–	15.000	2.66
2004	39.900	–	15.000	2.66
2005	39.900	–	15.000	2.66

*Gerekend over alle woningen dus incl.
leegstand.

4. Milieu en energie

4.1 Algemeen (1)

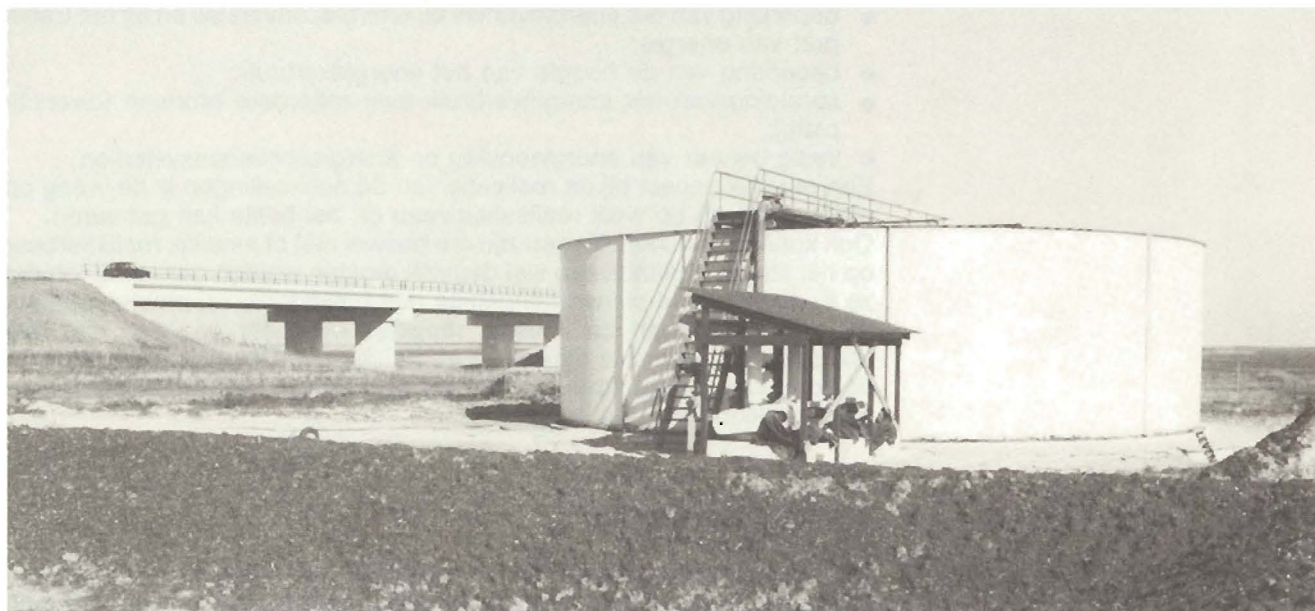
Er bestaat een directe relatie tussen het ontwerp en de inrichting van een stad enerzijds en het milieu inclusief de energieaspecten anderzijds. Immers door het stadsontwerp wordt mede bepaald hoeveel energie en grondstoffen er zullen worden gebruikt, hoeveel lawaai en afval er wordt geproduceerd, in welke mate er sprake zal zijn van een veilige woon- en werkomgeving.

Bij het menselijk handelen is voortdurend sprake van milieuhygiënische en energie-aspecten. Dit heeft betrekking op alle facetten van de ontwikkeling en inrichting van een stad: wonen, werken, verkeer enz.

Vandaar dat de onderwerpen milieu en energie als een rode draad door het gehele planvormingsproces moeten lopen. In het kader van dit structuurplan zal gezien het belang van deze onderwerpen reeds in het begin van de nota, dus voor de facetmatige behandeling, in worden gegaan op het algemene milieu- en energiebeleid. Voor zover wenselijk zal in de volgende hoofdstukken hier op worden teruggekomen.

Alvorens verder in te gaan op het milieu- en energiebeleid, zullen eerst enkele belangrijke begrippen nader worden omschreven.

Milieu	Het milieu in meest ruime zin is het geheel van relaties en voorwaarden die hetzij door menselijk handelen worden beïnvloed, hetzij op hun beurt het keuzegedrag en het welzijn van de mens en de samenleving beïnvloeden.
Milieuhygiëne	Bij milieuhygiëne gaat het om de zorg voor de conditie van lucht, water en bodem, alsmede om het tegengaan van hinder (geluid, stank e.d.).
Milieubeheer	Het bewust menselijk handelen om schadelijke effecten te voorkomen, te verminderen en/of de gevolgen hiervan te bestrijden, te compenseren dan wel te ondervangen.
Milieubeleid	Milieubeleid is het samenspel van de verschillende instrumenten, die gericht zijn op de bevordering van een goed milieu en een doeltreffend milieubeheer.
Energiebeleid	Het samenspel van verschillende instrumenten die het veilig stellen van de energievoorzieningen beogen.



Bij het milieu- en energiebeleid spelen de facetten milieuhygiëne, onveiligheid, hinder en milieubesef een rol. Bij het facet milieubesef gaat het om het inzicht, dat de mens onderdeel uitmaakt van het milieu en daarmee in harmonie dient te leven.

De kwaliteit van het menselijk leefmilieu wordt in hoge mate bepaald door de sociale milieufactoren, de ruimtelijke structuur, de materiële voorzieningen en de uitwendige milieufactoren zoals bodem, klimaat en water. Deze vier componenten en de relaties daartussen bepalen de kwaliteit van het bestaan. Door het milieubeleid moeten de positieve beïnvloedingen op de mens en zijn omgeving zoveel mogelijk worden versterkt en de negatieve beperkt en zo mogelijk worden uitgeschakeld.

4.2. Het milieu- en energiebeleid

Een optimale ontplooiing voor de mens is een belangrijke hoofddoelstelling voor Almere(-Buiten). Hierop dient het milieu- en energiebeleid zich te richten. En dat in samenhang met de ruimtelijke ordening.

Als belangrijkste beleidsdoelstelling voor Almere-Buiten kunnen op structuurplanniveau voor respectievelijk milieu en energie worden genoemd:

Het milieubeleid

- voorkomen c.q. tegengaan van vervuiling van oppervlaktewater, grondwater, drinkwaterbekkens, bodem en lucht;
- waarborgen van een optimale verzameling en verwijdering van afvalstoffen en straatvuil;
- voorkomen c.q. tegengaan van lawaaioverlast buiten;
- voorkomen c.q. tegengaan van stankoverlast;
- minimaliseren van de kans op calamiteiten (explosies, ongevallen, blikseminslag);
- voorkomen van mogelijke gevoelens van onveiligheid en onbehaaglijkheid;
- voorkomen c.q. tegengaan van windhinder;
- voorkomen c.q. tegengaan van wateroverlast t.g.v. neerslag;
- voorkomen c.q. tegengaan van verkeersoverlast;
- zorg dragen voor een goede toegankelijkheid van diverse bestemmingen;
- optimaal hergebruiken van materialen.

Het energiebeleid

- beperking van het energieverlies bij energieconversies en bij het transport van energie;
- beperking van de hoogte van het energieverbruik;
- spreiding van het energieverbruik over meerdere bronnen (diversificatie);
- veilig beheer van energieopslag en energieconversiesystemen.

Een moeilijk aspect bij de realisatie van de doelstellingen is de vraag op welke wijze en op welk realisatieniveau dit het beste kan gebeuren.

Ook kunnen er doelstellingen zijn die hoewel niet of moeilijk realiseerbaar op het structuurplanniveau wel degelijk moeten worden genoemd, omdat ze in de volgende planvormingsfase een belangrijke rol moeten spelen. In bijlage 2 is een zo volledig mogelijk overzicht gegeven van alle doelstellingen voor het milieu- en energiebeleid. Deze zijn uitgewerkt in de vorm van aandachtspunten met vermelding van het niveau waarop ze tot uitdrukking moeten komen.

4.3. Instrumentarium

De belangrijkste instrumenten om het milieu- en energiebeleid te verwezenlijken zijn in onderlinge samenhang ten eerste de milieuwetgeving en

-normstelling en ten tweede de ruimtelijke ordening, d.w.z. de structuur- en bestemmingsplannen alsmede de bouw- en aanlegplannen.

In het eerste geval treedt de overheid vooral controlerend op, in het tweede meer sturend.

Er bestaat thans zowel internationaal als nationaal een veelheid van milieuwetten en verordeningen, die als instrument voor het milieubeleid van belang zijn. In relatie tot de facetten milieuhygiëne, onveiligheid en hinder, kunnen in het kader van dit structuurplan nu als belangrijkste wetten worden genoemd:

- Afvalstoffenwet (gedeeltelijk in werking);
- de Grondwaterwet waterleidingbedrijven (nog niet in werking);
- de Hinderwet;
- de Natuurbeschermingswet;
- de Ontgrondingenwet;
- de Wegenverkeerswet;
- de Wet chemische afvalstoffen (gedeeltelijk in werking);
- de Wet gevaarlijke stoffen;
- de Wet geluidhinder (nog niet in werking) met daaraan toegevoegd de circulaires Spoorweglawaaai en Industrielawaaai;
- de Wet inzake de luchtverontreiniging;
- de Wet op de ruimtelijke ordening;
- de Wet verontreiniging oppervlaktewateren;
- diverse bouwverordeningen en normbladen;
- politieverordeningen.

Apart kunnen nog de twee volgende wetten worden genoemd. Ten eerste de Wet Algemene Bepalingen Milieuhygiëne, die dit jaar (1980) in werking zal treden. Deze wet kan worden beschouwd als een organisatorisch en juridisch kader voor de inpassing van milieuhygiënische normen in de wetgeving. Tevens wordt erover gedacht de Milieu-effectrapportering (M.E.R.) in deze wet te regelen. Ten tweede is er de Wet Investeringsrekening. Hoewel deze wet niet direct tot de milieuwetgeving mag worden gerekend, kan er toch een sturende werking van uitgaan. Dit omdat de mogelijkheden en wenselijkheden worden onderzocht om in de wet twee richtinggevendende toeslagen op te nemen, te weten voor investeringen voor de energievoorziening en voor het milieu.

Behalve de genoemde wetten zijn een aantal centrale nationale beleidsuitgangspunten van belang. Deze luiden als volgt:

- de vervuiling van het milieu zoveel mogelijk bij de bron tegengaan;
- het toepassen van principe van de "best uitvoerbare technieken", hetgeen wil zeggen dat de meest doelmatige en economisch aanvaardbare methode dient te worden toegepast;
- het toepassen van het "stand-still" principe. Dit principe is erop gericht de "schone" gebieden zoveel mogelijk "schoon" te houden;
- het hanteren van een vergunningstelsel, hetgeen inhoudt dat de vervuiler betaalt;
- het verminderen van de vraag naar schaarse energiegroestoffen;
- de spreiding van het energiegebruik over meerdere bronnen (diversificatie).

Ontwikkelingen in het Instrumentarium

Eén van de moeilijkheden bij de interpretatie van de huidige milieuwetgeving is, dat dikwijls de getalsnormen ontbreken. Ook op nationaal niveau is dit gemis onderkend. Zo wordt in de "Urgentienota Milieuhygiëne" (juli 1972) gesteld, dat de normstelling in de komende jaren een belangrijke zaak zal zijn.

In de "Nota Milieuhygiënische Normen" (1976) wordt dit nog eens herhaald. Bovendien wordt daaraan toegevoegd, dat ten aanzien van de normstelling onderscheid moet worden gemaakt in kwaliteits-, immissie-, emissie-, procedé-, produkt- en blootstellingsnormen. Tevens worden

voor water, lucht, geluid en straling normen genoemd.

In de "Notitie Intentieprogramma ter onderbouwing van de milieuhygiënische normen 1976" (mei 1979) worden beleidsvoornemens geformuleerd voor de normstelling op de gebieden van bodembescherming, de afvalstoffen, de milieugevaarlijke stoffen, het drink- en industriewater, de externe veiligheid en de woonomstandigheden.

In het kader van de voorbereiding van een regeringsstandpunt over een wettelijke regeling van de milieu-effectrapportering heeft de Raad van Advies voor de Ruimtelijk Ordening in juni 1979 een advies uitgebracht. Hierin wordt aangegeven, dat de milieu-effectrapportering voorzichtig moet worden ingevoerd, te beginnen bij de belangrijkste activiteiten met een te verwachten aanzienlijke invloed op het milieu. De samenvatting van de rapportering zou een afzonderlijk onderdeel moeten zijn van de toelichting van een plan, een ander beleidsvoornemen of een vergunningsaanvraag. Een regeringsnota inzake een standpunt ten aanzien van de M.E.R. is d.d. 30 augustus 1979 de Tweede Kamer toegezonden.

In de "Nota Energiebeleid, Deel I / Algemeen" (1979) wordt het energiebeleid tot het jaar 2000 behandeld. Aan de orde komen de mondiale energiesituatie en het Nederlands beleid inzake energiebesparing, aardgas, aardolie, en energie-onderzoek. Voorts wordt de noodzaak aangegeven om van meer energiebronnen gebruik te maken.

In de "Nota Energiebeleid, Deel II" (1980) worden de mogelijkheden en problemen weergegeven van een groeiend kolenverbruik met name bij de elektriciteitsopwekking.

Binnen afzienbare tijd is deel III van de Nota Energiebeleid te verwachten, waarin de verschillende aspecten van een eventuele toepassing van kernenergie aan de orde zullen komen.

Tenslotte moet worden vermeld, dat de algemene Energie Raad thans met de Raad van Advies voor de Ruimtelijk Ordening bezig is met de opstelling van een advies over de relatie tussen het ruimtelijk ordeningsbeleid en het energiebeleid. Mede aan de hand van dit advies zal worden beoordeeld in hoeverre op dit gebied doelmatige wettelijke voorschriften kunnen worden gecreëerd.

4.4. Energetische overwegingen

De stedenbouwkundige opzet van een stad bepaalt mede de structuur van het energievoorzieningssysteem. Omgekeerd is het eenmaal gekozen systeem mede van invloed op de lokale ruimtelijke ordening.

Het energiebeleid is in hoofdlijnen te omschrijven (zie 4.2.). Thans kan echter nog geen duidelijkheid worden verschaft over de uitwerking hiervan in concrete keuzes m.b.t. stedenbouwkundige middelen, energievoorzieningssystemen e.d. De stand van zaken op het gebied van onderzoek en meningsvorming maakt nog geen eenduidige keuze mogelijk.

Uitgaande van het nationaal energiebeleid, recente ontwikkelingen en lopend onderzoek, kan thans worden gesteld, dat de mogelijkheden voor de verschillende vormen van energie-opwekking en -voorziening in Almere-Buiten zoveel mogelijk dienen te worden opengehouden. Hierbij speelt de gekozen en nog te beschrijven stedenbouwkundige opzet van deze kern een belangrijke rol. Alhoewel energetische overwegingen wel degelijk hebben meegespeeld bij de keuze voor de stedenbouwkundige opzet van Almere-Buiten (menging van wonen en werken, beperking van omrij-verliezen voor auto's, stimulering van het openbaar vervoer), heeft toch ook veel nadruk gelegen op andere invalshoeken. Zo zijn o.m. datzelfde openbaar vervoer, het spreidingspatroon van voorzieningen, de kwaliteit van het wonen, de relatie met de omgeving, het ruimtegebruik en de geluidhinder, te zamen sterker bepalend geweest dan energetische overwegingen op zich. Dit kan ook niet anders, omdat de mate van eenduidigheid van deze laatste overweging en het grote aantal onbeantwoorde vragen op energieterrein een dwingend invloed hiervan (nog) niet verantwoord maken.



Dit neemt niet weg, dat gegeven de gekozen en in dit structuurplan beschreven stedenbouwkundige opzet, het er r.u om gaat de energetische belangen zo goed mogelijk veilig te stellen. Vooral in de hoofdstukken wonen en vervoer en verkeer zal op energie-aspecten worden ingegaan.

In zijn algemeenheid valt hierover het volgende op te merken.

Voor Almere-Buiten zal eerst moeten worden nagegaan of en zo ja welke warmtebronnen bij voorbeeld in de vorm van afvalwarmte uit een elektriciteitscentrale, industriële bedrijven en aardwarmte beschikbaar zijn. Tevens dienen mogelijkheden voor toepassing van zonne-energie, zowel passief als actief, alsmede de benutting van windenergie in de beschouwingen te worden betrokken. Nu kan a priori, mede gezien de stedenbouwkundige uitgangspunten voor Almere-Buiten, niet worden gesteld dat een systeem als stadsverwarming goedkoper is en/of meer besparing geeft dan bij voorbeeld een systeem gebaseerd op een gedecentraliseerde warmte en eventueel gekoppelde krachtproductie. Hierbij kan worden gedacht aan eenheden op buurt- of stadsdeelniveau met (aanvullende) toepassing van stromingsenergiebronnen en warmtepompen. Vooral de combinatie van componenten tot volledig geïntegreerde systemen komt meer in de belangstelling (2). Combinatie van zonne-energie en warmtepomp, energiedak en warmtepomp, kleinschalige warmte/kracht-opwekking en warmtepomp, zonne-energie en bodemopslag e.d. krijgen hierbij de aandacht, evenals windturbines met wiekdiameters in de orde van grootte van 10-13 m*.

Een goed gefundeerde keuze voor zowel geheel Almere-Buiten als de deelgebieden vraagt nader onderzoek en een nadere afweging tussen een gecentraliseerde en een gedecentraliseerde energieproductie. Hierbij mag niet uit het oog worden verloren, dat ook met verbeterde conventionele systemen aanzienlijke energiebesparingen mogelijk zijn.

* Deze behoeven niet persé in het (zuiver) woongebied te worden geïntegreerd, maar kunnen ook een op zich zelf staande ligging krijgen

5. Wonen

5.1. De kwaliteit van het wonen

Voordat in dit hoofdstuk achtereenvolgens zal worden ingegaan op enkele algemene ontwikkelingen op het gebied van het wonen en de volkshuisvesting, de kenmerken van de in Almere-Buiten te bouwen woningen, de kosten en de verschillende woonmilieus, zal eerst worden stilgestaan bij het volkshuisvestingsbeleid en de woningdichtheid.

Het volkshuisvestingsbeleid

Het volkshuisvestingsbeleid aangaande Almere-Buiten dient erop gericht te zijn voor elk huishouden dat daarvoor in aanmerking komt (zie hoofdstuk 3) een geschikte woning beschikbaar te hebben. Geschikt wil zeggen, dat de kenmerken en kwaliteit van de woningen moeten zijn afgestemd op de specifieke wensen en financiële mogelijkheden van de betrokken huishoudens. Dit geldt ook voor de omgeving waarin de woning is geplaatst.

De taakstellende bevolkingssamenstelling, zoals beschreven in hoofdstuk 3, vormt daarom een belangrijk uitgangspunt bij de bepaling van de in Almere-Buiten te realiseren woningen en woonmilieus. Een doelmatige woningtoewijzing dient er daarbij voor te zorgen, dat de huishoudens zoveel mogelijk in de voor hen geprogrammeerde woningen terecht komen. In het kader van het te voeren volkshuisvestingsbeleid dient bij voortduur in het oog te worden gehouden, dat Almere-Buiten vooralsnog primair wordt gebouwd voor de slecht of nog niet gehuisvesten in de noordvleugel van de Randstad. En bovendien voor hen die op zoek zijn naar een woning in het groene hart van Holland: de suburbanisanten. Dit betekent, dat bijzondere zorg moet worden besteed aan zowel de huur- en kooprijzenverdeling, als aan de kwaliteit van woning en woonmilieu.

Tot de instrumenten voor een volkshuisvestingsbeleid op lokale schaal kunnen worden gerekend (in onderlinge samenhang):

- Het maken van een meerjarenplan voor de volkshuisvesting, waarin vooral het vestigings- en toewijzingsbeleid, alsmede de kenmerken van de te bouwen woningen en woonomgeving worden opgenomen.
- Toewijzing van woningen en bouwpercelen zoveel mogelijk op grond van de bevolkingstaakstelling.
- Toepassing van de verschillende landelijke subsidieregelingen zowel m.b.t. de stichting van de woningen (beschikking geldelijke steun huurwoningen, regeling goede en goedkope woningen, lokatiesubsidies, renteloze leningen e.d.) als gericht op de aanschaf of bewoning (verlenen van gemeentegarantie, premiereregeling koopwoningen, individuele huursubsidie, huurgewenningsbijdragen e.d.).
- Het grondbeleid, waartoe valt te rekenen de mogelijkheden tot koop en erfpacht en de grondprijzendifferentiatie.
- Afspraken met overloopp gemeenten zoals Amsterdam over de categorieën die prioriteit krijgen bij de huisvesting in Almere.

Deze benadering van de taken van de lokale overheid m.b.t. de volkshuisvesting past in het streven van de huidige regering om te komen tot een nieuwe werkwijze, waarbij de verantwoordelijkheden aangaande de volkshuisvesting zoveel mogelijk worden gedecentraliseerd.

De woningdichtheid

Voor de kwaliteit van het wonen neemt de woningdichtheid een sleutelpositie in. Zowel kosten als kwaliteit kunnen hiermee in sterke mate samenhangen, terwijl tevens de bestaansmogelijkheden en het functioneren van de voorzieningen hiervan mede afhankelijk zijn.

Uit een oogpunt van een aantrekkelijk en concurrerend woonmilieu dient de gemiddelde woondichtheid volgens een meerderheid aan de lage kant te zijn. Wordt echter geredeneerd vanuit kostenbeheersing en rendabel functionerende voorzieningen binnen loopafstand, dan zou deze dichtheid eerder zo hoog mogelijk moeten zijn. Een rol hierbij speelt, dat de subsidiemogelijkheden op het gebied van de woningbouw en daarmee de

hoogte van de huren en de kooprijzen mede worden bepaald door het grondgebruik per woning, d.w.z. door de woningdichtheid.

Volgens de Verstedelijkingsnota en de daarin opgenomen Structuurschets voor de Verstedelijking, dienen nieuwe woongebieden gevarieerde dichtheden te hebben.

Voor de woningdichtheid in het zuiver woongebied* worden de volgende indicaties gegeven (zie blz. 24 deel 2d en blz. 22 deel 2e).

- In nederzettingen waar mogelijkheden aanwezig zijn voor integratie van bestaande landschappelijke elementen in het woonmilieu verdient het de aanbeveling eengezinshuizen te bouwen met een netto woningdichtheid van ca. 35 woningen per ha.
- Netto dichtheden van 45 of meer woningen per ha worden voorgesteld voor gebieden waar halteplaatsen van het stedelijk en stadsgewestelijk openbaar vervoer binnen loopafstanden aanwezig zijn, dus in de directe omgeving daarvan, en voor gebieden die direct aansluiten bij bestaande stedelijke gebieden.

Verder wordt in de Verstedelijkingsnota opgemerkt, dat lagere dichtheden kritisch zullen worden beoordeeld in het licht van het streven naar zuinig ruimtegebruik en naar een voldoende draagvlak voor basisvoorzieningen ook op langere termijn.

In Almere-Buiten, waar de ligging en de landschappelijke situatie aanleiding en mogelijkheden bieden tot integratie van de stad en buitenruimte en daarom ook zeer nadrukkelijk wordt nagestreefd en waar tevens halteplaatsen van hoogwaardig railvervoer zijn geprojecteerd, gaan beide aanbevelingen uit de Verstedelijkingsnota op. De gemiddelde woningdichtheid zal daarom een zodanige variatie over de kern mogelijk moeten maken, dat in de directe invloedssfeer van de N.S.-stations kan worden voldaan aan de in deze sfeer gewenste dichtheid van 45 woningen per ha, terwijl in het gehele plangebied een gemiddelde van ongeveer 35 woningen per ha (netto) moet kunnen worden bereikt. In bijlage 3 "De woningdichtheid te Almere-Buiten" wordt dit uitgangspunt nader uitgewerkt en toegelicht. Hierbij is uitgegaan van de meest ruimtebehoevende verdeling naar financieringswijze, d.w.z. de bovengrens voor het aandeel van de koopwoningen.

* Gerekend over de oppervlakte "zuiver woongebied", d.w.z. kavels + verharding + verkavelingsgroen (netto woningdichtheid).

5.2. Het wonen in ontwikkeling

Ter bepaling van de kenmerken van de te bouwen woningen en een daarop afgestemde inrichting van de woonomgeving is het nodig een inzicht te hebben in de belangrijkste woonwensen. Een uitputtende beschrijving van deze woonwensen is in het kader van dit structuurplan niet nodig. Dit geldt zeker voor algemene en overbekende woonwensen, zoals bij voorbeeld de behoefte aan overwegend goedkope eengezinshuizen met een tuin in een veilige omgeving. Omdat echter niet altijd en overal gewerkt kan en mag worden met het doorsnee eengezinshuis in een gemiddelde woonomgeving, zal in deze paragraaf de aandacht worden gericht op een aantal ontwikkelingen die de kwaliteit van het wonen in nieuwe woongebieden in de komende jaren kunnen beïnvloeden. Het gaat hierbij in de eerste plaats om het signaleren van de belangrijkste ontwikkelingen, zonder hierbij volledigheid te willen pretenderen.

Het verkeer in het woongebied

Vanaf het begin van de jaren zestig is er naarstig gezocht naar een andere opzet van de verkeersgebieden in nieuwe woonwijken. Het toenemende verkeers- en vervoersprobleem leidde ertoe, dat de conventionele woonstraat met daarlangs geparkeerde auto's steeds minder voldeed. Als eerste oplossing voor deze problematiek kwam het woonpad naar voren. Zo'n woonpad kan worden gezien als de meest consequente vorm van een trottoir: alleen toegankelijk voor de voetgangers. Onderdeel van de woonpadoplossing is dan ook concentratie van het parkeren buiten de woonomgeving. De ontmenging van functies die hiermee worden opge-



roepen is tevens een nadeel van deze oplossing, die overigens voor huishoudens met jonge kinderen wel voordelen biedt. De woning is namelijk onbereikbaar voor alle andere wijzen van verplaatsen en vervoer en het woongebied wordt minder levendig.

Na een voorzichtige start in het begin van de jaren zeventig is in de afgelopen jaren in toenemende mate de nadruk gelegd op een compromis tussen de voordelen van de conventionele straat enerzijds en het woonpad anderzijds. Dit compromis luistert naar de naam woonerf (1). Kenmerkend voor het woonerf is een integratie van alle verkeerssoorten met uitzondering van het doorgaande verkeer, waarbij alle verkeersdeelnemers en verblijvers in het betrokken gebied gelijkwaardig worden geacht. Het bestrate gebied nabij de woning kent daarbij geen of weinig specialisatie meer: rijden, spelen, fietsen, lopen en parkeren worden gecombineerd. De automobilist wordt hierbij genoodd aangepast, dus langzaam, te rijden. Het woongebied wordt hiermee tot verblijfsgebied, terwijl buiten het woongebied de auto de ruimte krijgt. Enkele jaren geleden zijn de rechten en plichten van de verschillende verkeersdeelnemers c.q. gebruikers van de woonerven, alsmede de inrichting ervan, geregeld in de Wet op de woonerven (1976).

Na het enthousiasme waarmee het woonerf enkele jaren geleden werd ontvangen en ingevoerd, is er de laatste tijd sprake van een groeiende aandacht voor de nadelen en beperkingen die deze benadering ook kan hebben.

Voorlopig kan worden geconcludeerd, dat ook in de toekomst een aanzienlijke belangstelling zal blijven bestaan voor het woonpad en de woonstraat of varianten hierop, zoals bij voorbeeld de woonhof. Welke oplossing het beste is gezien de bevolkingssamenstelling, verkavelingsvorm, woondichtheid e.d. van een gebied, zal van geval tot geval moeten worden gezien. Wordt er gekozen voor het woonerf, dan zal deze oplossing niet de gebreken mogen vertonen van vele tot op heden gerealiseerde woonerven, zoals een abrupte overgang van privé naar openbaar gebied, onoverzichtelijkheid, slecht gemarkeerde uit- en toegangen, matige bereikbaarheid en beperkte oriënteringsmogelijkheden.

Recreatie in en rond de woning

De energieproblematiek, de toenemende verkeersdruk en wellicht ook beperktere financiële mogelijkheden rechtvaardigen de veronderstelling, dat een toenemend aandeel van de bevolking er de voorkeur aan zal geven, min of meer zal worden genooddaakt, dicht bij de woning te recreëren. Gesteld natuurlijk, dat hiervoor voorzieningen aanwezig zijn. Voorts is er sprake van een belangrijke categorie die door beperkte vrije tijd, financiën en/of verplaatsingsmogelijkheden nu al is aangewezen op vrijetijdsvoorzieningen dichtbij en in de woning.

Dit pleit voor het opnemen in de woning en de woonomgeving van een aantal mogelijkheden tot vrijetijdsbesteding. Een belangrijk middel hier toe is (extra) ruimte: hobbyruimte (een goede schuur, garage of zolder bij voorbeeld), een extra kamer, een tuin van voldoende grootte (minstens 60 m²) en royaal bemeten gebruiksgroen in de woonomgeving, zoals volkstuinten, sportcomplexen, speel- en trapveldjes, parken en viswater. De voorzieningen dienen zoveel mogelijk binnen een aanvaardbare loopafstand te zijn gelegen, hetgeen pleit voor een zo groot mogelijke spreiding hiervan over het stedelijk gebied.

Als bijzondere vorm van recreatie in en rond de woning kunnen "doe het zelf-activiteiten" worden gezien. De motieven voor "het zelf doen" zijn van uiteenlopende aard en vooral gelegen in het besparen van geld, meer vrije tijd, het niet kunnen vinden van een ambachtsman, creatief bezig zijn en de behoefte aan lichamelijke en geestelijke ontspanning. Het bezig zijn met de inrichting of het onderhoud van de eigen woning en tuin of het zelf bouwen of verbouwen daarvan, gaan een steeds belangrijker plaats innemen in de tijdsbesteding. Hierop kan worden ingespeeld door enerzijds voldoende dienstverlenende voorzieningen (bouwmarkt, tuincentrum enz.) te bieden en anderzijds door bij het ontwerp van woning





en woonomgeving waar mogelijk rekening te houden met zelfwerkzaamheid van de nieuwe bevolking.

Variatie in het woongebied

Het streven naar een zo gevarieerd mogelijk woonmilieu leek tot voor kort een vanzelfsprekendheid geworden die geen nadere argumentatie behoefde. Diversiteit op zich leek goed te zijn ongeacht de functie, het doel en de vorm ervan (2). De vraag die hierbij wordt opgeroepen is echter, of de eentonigheid van nieuwe woongebieden kan worden voorkomen door meer variatie in vormen. Het zou wel eens kunnen zijn, dat het vooral het gebrek aan ruimtelijke samenhang is, die de indruk van eentonigheid oproept. Het streven naar maximale variatie in vormen, kleuren, materialen e.d. per deelgebied leidt er uiteindelijk toe, dat op grotere schaal het woongebied op de bewoner en de bezoeker overal weer hetzelfde overkomt. Dit treedt des te sterker op de voorgrond naarmate de ruimtelijke samenhang van de deelgebieden zwakker is. Het is vooral hierdoor, dat veel nieuwe woongebieden ondanks een toename van de variatie toch weer als eentonig overkomen. Het is daarom noodzakelijk, dat variatie en interne ruimtelijke samenhang per schaalniveau hand in hand gaan. Slechts een zorgvuldige keuze van de variatiemogelijkheden per schaal of niveau (straat, hof, buurt, wijk) waarop differentiatie gewenst is en een daarop afgestemde structuur, kan een indruk van afwisseling oproepen en tegelijk aanleiding geven tot herkenning en oriëntatie.

Variatie hangt overigens niet alleen samen met vormgevingsaspecten. Afwisseling wordt tevens bepaald door de aard en wijze van menging van de verschillende functies. Zo geeft menging van verschillende functies aanleiding tot afwisseling in bouwwerken en tot een gevarieerder en veelal drukker openbaar leven. Ook hier geldt, dat een te ver doorgevoerd streven naar variatie d.m.v. een maximum aan menging van functies uiteindelijk weer tot uniformiteit leidt. Een volledige spreiding van voorzieningen zou bij voorbeeld aanleiding kunnen geven tot het niet van de grond komen van een stadscentrum en het achterwege blijven van een differentiatie naar gebruiksintensiteit op het niveau van de stad. Van belang is ook, dat niet te hoge verwachtingen mogen worden gekoesterd van de bijdrage die variatie levert aan het verruimen van de gebruiksmogelijkheden. Dit geldt voor zowel de woning als de woonomgeving.

Een zeer gevarieerde en daardoor meestal complexe woonomgeving of een karakteristieke woningplattegrond legt veelal eerder beperkingen op aan het gebruik. Een meer neutraal ontwerp van woning en woonomgeving biedt daarentegen doorgaans meerdere gebruiks- en/of inrichtingsmogelijkheden. Wel kan het hierbij nodig zijn, dat de ruimte een zekere mate van aanpasbaarheid bezit. Maar ook dan geldt, dat als regel in een neutraal ontwerp gemakkelijker aanpassingen kunnen worden aangebracht dan in een ingewikkeld.

Voorts moet in dit verband nog worden opgemerkt, dat het streven naar verscheidenheid op gespannen voet kan staan met de noodzaak de woonlasten en exploitatiekosten binnen aanvaardbare grenzen te houden. Maar al te vaak geeft een grote verscheidenheid of de neiging tot een sterke detaillering in het ontwerp aanleiding tot hogere stichtings- en exploitatiekosten.

E.e.a. maakt het nodig variatie zo zorgvuldig mogelijk toe te passen. D.w.z. eerst een zorgvuldige middelenkeuze per schaalniveau, waarna de ontwerpcreativiteit zich dan daarop kan richten. Verarming van het woongebied in de vorm van een te grote uniformiteit wordt hierbij net zo goed afgewezen als een teveel aan niet-functionele vormvariatie. Dit geldt ook voor het stedenbouwkundig ontwerp.

Het lijkt voorlopig voldoende te concluderen, dat het streven naar een zo gevarieerd mogelijk woonmilieu algemeen opgang doet, maar dit streven ter wille van een werkelijk hoogwaardig woonmilieu en de noodzaak tot kostenbeheersing met terughoudendheid en zorgvuldigheid moet worden benaderd. Extremen naar beide kanten moeten hierbij worden vermeden.

Woninggrootte

In hoofdstuk 3 is opgemerkt, dat naar verwachting landelijk gezien het aandeel van de 1 en 2-persoonshuishoudingen zal kunnen stijgen tot ca. 60% van het totaal en dat hiermee samenhangend het aandeel van de grote huishoudens zal afnemen. Dit betekent een afname van de gemiddelde huishoudensgrootte. M.b.t. de gewenste woninggrootte speelt behalve deze ontwikkeling ook een rol, dat de huishoudens gemiddeld een grotere woning wensen dan voorheen. Het lijkt er thans op, dat in de toekomst beide tendensen elkaar ongeveer zullen opheffen (3). Hierdoor zal de gewenste gemiddelde woninggrootte landelijk na een lange periode van stijging voorlopig op het huidige niveau kunnen blijven (d.w.z. 4, 1 kamer per woning).

Belangrijk is thans met name om te bepalen wat een voor een klein huishouden geschikte woning inhoudt. Bekend is, dat kleine huishoudens lang niet altijd kleine woningen wensen. Hierbij komt nog, dat een afname van het gewenste aantal kamers heel goed kan samengaan met een toename van de gewenste woonoppervlakte. Thans is op landelijke schaal een woonwensenonderzoek onder kleine huishoudens gaande. De eerste resultaten zijn inmiddels beschikbaar (4). Deze laten zien, dat jongeren mede uit een oogpunt van kosten nog wel geneigd zijn een kleine woning te aanvaarden. Ouderen wensen meer comfort en vrijwel dezelfde ruimte als een doorsnee gezin. Echt kleine woningen wenst men slechts in beperkte mate. Opvallend is, dat bijna 90% van de ondervraagde potentiële kleine huishoudens een gewone woning wenst.

Los van de gewenste woninggrootte, kunnen de stijgende kosten van energie en daarmee van verwarming ertoe leiden, dat zal worden getracht de woninggrootte uitgedrukt in m³ toch zoveel mogelijk te beperken.

De woningindeling

Tot en met de jaren vijftig was er in de Nederlandse woningbouw sprake van een toenemende standaardisering in de woningindeling. Dit ging gepaard met een sterke mate van specialisatie qua functie van de diverse vertrekken binnen de woning. Met de intree van de open keuken, de tweede woonkamer en het open trappenhuis, kwam de standaardisering en specialisatie tot staan. Er wordt thans meer en meer gezocht naar indelingsvarianten met ruimere gebruiksmogelijkheden. Het streven naar aanpasbaarheid van de woningplattegrond aan veranderingen in de gebruikseisen van het huishouden gaat hiermee hand in hand.

Naast de gebruikelijke doorzon- en tuinkamerwoningen zijn zo woningen ontstaan, gekenmerkt door simpel gesteld een L-, T-, U-, of Z-vormige woonkamer, soms in splitlevel uitvoering en soms met een inpandige keuken. Doordat meer en meer een duidelijk onderscheid wordt aangebracht tussen de dragerstructuur en het inbouwpakket, worden de mogelijkheden tot aanpassing (althans in theorie) groter.

Toch ontstaat bij het in ogenschouw nemen van de ontwikkelingen tot dusverre de indruk, dat van een wezenlijke verandering van woonstijl tot op heden nauwelijks sprake is.

Vernieuwingen in de woningplattegrond worden veelal slechts in beperkte mate gedragen door veranderde woonstijlen en -voorkeuren. Het verschijnsel experimenteel komt dan ook tot op heden overwegend tot uitdrukking in een grotere architectonische verscheidenheid. In dit licht bezien is het niet verrassend, dat de overgrote meerderheid nog steeds de voorkeur geeft aan een doorzon-, tuinkamer- of L-kamerwoning, terwijl bij voorbeeld een inpandige of open keuken en een open trappenhuis door velen niet op prijs worden gesteld en vormgevingsvondsten in de woning niet altijd als zinvol worden ervaren.

Opvallend is de steeds groter wordende behoefte aan bergruimte, opstelruimte en aansluitmogelijkheden voor huishoudelijke en andere apparatuur en aan hobbyruimte. Aanwezigheid van voldoende voorzieningen hiervoor wordt vaak meer gewaardeerd dan een bijzondere indeling of



kostbare in de woonkosten doorwerkende aanpassingsmogelijkheden zoals bij voorbeeld verplaatsbare wanden. Deze mogelijkheden worden door veel bewoners veelal niet gebruikt door gebrek aan belangstelling hiervoor of domweg omdat de bewoner met een gemiddelde handigheid er niet mee kan werken.

Als een bijzondere vorm van veranderbaarheid doet thans het principe van de uitbreidbaarheid opgang (5). Zo zijn recentelijk een aantal experimentele woningprojecten ontwikkeld, die worden gekenmerkt door de mogelijkheid de woning naar believen te vergroten of te verkleinen. Dit gebeurt soms in de vorm van een "anderhalve woning", waarbij naar behoefte een naast elkaar liggende grote en kleine woning kunnen worden gekoppeld of gescheiden.

Inmiddels moge duidelijk zijn geworden, dat het scala aan indelings- en aanpassingsmogelijkheden is toegenomen. Als aanvulling op de reeds beschikbare keuzemogelijkheden is dit een welkome ontwikkeling. Het begrip aanvulling duidt er hierbij op, dat van van principiële en ingrijpende veranderingen vooralsnog geen sprake lijkt. Bij dit alles mag bovendien niet uit het oog worden verloren, dat een woningaanbod met voor elk type huishouden een speciaal type woning met een pasklare indeling uiteindelijk de keuzevrijheid beperkt, doordat de bewoner met een beperkter aanbod wordt geconfronteerd. Bovendien kan hierdoor de sociale positie van het betrokken huishouden onnodig worden benadrukt. Dit zou kunnen gebeuren doordat zeer specifieke woonvormen aanleiding kunnen geven tot te grote concentraties van werkende jongeren, buitenlandse werknemers, studenten e.d.

Voorlopig gaat de voorkeur daarom uit naar overwegend neutrale voor diverse typen huishoudingen bruikbare woningplattegronden.

Het eigen woningbezit

Het percentage van de woningen, dat door de eigenaren wordt bewoond stijgt in Nederland gedurende lange tijd. Zo bedroeg in 1960 dit aandeel 29%, terwijl nu ongeveer 40% is bereikt. Tot voor kort werd zonder meer verwacht, dat deze toename zou aanhouden. Als verzadigingsniveau werd wel 60% genoemd (6). Deze verwachting kwam ook tot uitdrukking in het regeringsbeleid uit de jaren zeventig. Als streefdoel voor het aandeel van de koopwoningen in de jaarproducties werd toen herhaaldelijk 60 à 70% genoemd. Door vooral de inmiddels minder rooskleurig geworden economische vooruitzichten voor de jaren tachtig stelt de regering en de consument zich nu voorzichtiger op. De koopsector blijft namelijk achter bij de verwachtingen. Factoren die daarbij een rol spelen zijn de volgende (7). De algemene economische toestand leidt ertoe, dat men meer bescheiden verwachtingen heeft over de toekomstige inkomensontwikkeling. Daardoor neemt vooral het aantal "starters" op de koopwoningenmarkt af. Ook de doorstroming van goedkope naar duurder koopwoningen is afgenomen. Onzekerheden over de toekomstige mogelijkheden voor de aftrek van hypotheekrente spelen eveneens een rol. Een andere factor is de snel wisselende rentestand. Bovendien kennen veel gemeenten verkoopregulerende bepalingen en vestigingsregelingen, waardoor voor aspirantkopers onzekerheden kunnen ontstaan.

Tegenover de stagnatie op de koopwoningenmarkt staat een grotere belangstelling voor huurwoningen. Er wordt dan ook gepleit voor meer woningwetwoningen dan in recente begrotingen voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening zijn opgenomen. Dit geldt zeker voor de drie westelijke provincies. Terwijl het aandeel van de woningwetwoningen in deze provincies de laatste jaren schommelde tussen de 40 en 50%, wordt daar nu gestreefd naar 55% (8).

Alhoewel een koopwoning voor een meerderheid van de huishoudens favoriet blijft, de aantrekkelijkheid van een eigen woning is namelijk niet aangetast, doch enkel de huidige financiële haalbaarheid, is een afwachtende houding m.b.t. het wenselijk aandeel van de koopsector op zijn plaats. M.a.w. er dient een ruime marge te worden aangehouden. Boven-

dien moet worden bedacht, dat binnen de koopsector de behoefte aan premiekoopwoningen en woningen in de prijsklasse direct daarboven (tot ongeveer f 250.000,-)* het grootst is.

In Almere-Buiten zal het wenselijk aandeel van de koopsector moeten worden bepaald tegen de achtergrond van de hierboven genoemde informatie, alsmede de specifieke plaats en functie van deze kern in geheel Almere en de regio.

Wonen en energievoorziening

Met name ten gevolge van de recentelijk opgetreden prijsstijging van het aardgas en de toenemende zorg over de energievoorziening op langere termijn, krijgt de energieproblematiek van bouwwerken thans meer aandacht dan ooit te voren. Allerwege wordt gepleit voor een energiebewust ontwerp, efficiëntere energieproductie- en verwarmingstechnieken en een verbeterde isolatie.

Ongeveer 32% van het totale energieverbruik in Nederland wordt gebruikt in woningen en andere gebouwen. En binnen een kern als Almere-Buiten ligt dit aandeel nog beduidend hoger. Verder geldt, dat voor een gemiddeld eengezinshuis met c.v. 65-75% van het primaire energieverbruik wordt benut ten behoeve van de ruimteverwarming. Deze cijfers geven alle aanleiding om tot een zo rationeel mogelijk verbruik te komen. Volgens de huidige inzichten en informatie kan wellicht de volgende (zeer globale) informatie hiertoe bijdragen.

De hoogte van het energie-eindgebruik voor ruimteverwarming wordt voor een deel bepaald door het woningtype. Vrijstaande woningen gebruiken bij voorbeeld als regel meer energie voor ruimteverwarming dan wooneenheden in een meergezinshuis. Dit ligt aan de verhouding buitenoppervlak-woonoppervlak.

Naast het woningtype spelen ook factoren als woningontwerp, mate van isolatie, de bouwkwaliteit, de oriëntatie en andere een rol bij de hoogte van het energieverbruik voor ruimteverwarming. Voor zover het woningontwerp betreft, kan worden gedacht aan de oriëntatie van de ramen, verhouding tussen glas- en geveloppervlak, de woningindeling (open trappen, open keukens, vides e.d.) en de mate en wijze van schakelen alsmede de toepassing van uitbouwen. Energiebewust ontwerpen en bouwen kan een vermindering geven tot de helft van het huidige energie-eindgebruik voor ruimteverwarming.

Er bestaan diverse mogelijkheden om woningen en andere gebouwen van energie te voorzien. Bij de opzet van de energievoorziening speelt behalve de keuze van de energiedragers als kolen, gas, olie, zon en wind ook de energieconversiemethode een belangrijke rol. Bij conversie gaat het om middelen als c.v.-ketel, warmtepomp, zonnecollector en windturbine. Bij dit alles speelt de schaal waarop de productie en de distributie plaatsvindt (individueel, blok, buurt, wijk enz.) een belangrijke rol.

In het hoofdstuk Milieu en Energie is gewezen op de noodzaak om voor Almere-Buiten na te gaan of een gecentraliseerde of een gedecentraliseerde energieproductie de voorkeur verdient. Daarbij behoeft de toepassing van meerdere systemen niet te worden uitgesloten. Zo kan eventueel in relatief dicht bebouwde gebieden of woonbuurten aansluiting worden gezocht bij het grootschalige stadsverwarmingsproject in Almere-Stad. Deze mogelijkheid bestaat vooral in het westelijk deel van Almere-Buiten, dat aan Almere-Stad grenst. Daarentegen kan in wat minder dicht bebouwde gebieden wellicht worden gedacht aan gedecentraliseerde systemen.

Volgens de huidige inzichten lijkt vanuit kostenoverwegingen beneden de 30 woningen per ha zuiver woongebied grootschalige afstandsverwarming niet rendabel. Wel zijn bij ongeveer 30 woningen per ha goede mogelijkheden aanwezig voor toepassing van kleinschalige decentrale energievoorzieningen, individueel of op blok/buurniveau. Ook is bij deze woningdichtheid het benutten van zonne-energie, bodemwarmte en windenergie goed mogelijk. Woningtype, woningontwerp, bouwkwaliteit en

* Vrije sector met gemeentegarantie (prijspeil 1980)

isolatie vragen in dat geval extra aandacht.

In Almere-Buiten is dus m.b.t. de toe te passen energiedragers en conversiemethoden een gedifferentieerde opzet mogelijk. Dit kan van buurt tot buurt worden gezien en onderzocht.

Ten slotte moet worden opgemerkt, dat bij energiebesparende maatregelen wellicht dient te worden geaccepteerd, dat de huren en koopprijzen hierdoor enigszins kunnen stijgen. Daar staat dan wel tegenover, dat de bewoners en bedrijven relatief minder aan energie behoeven uit te geven.

Woonkosten

M.b.t. de woonkosten in het huishoudbudget, wordt thans aanvaardbaar geacht, dat maximaal 16 à 17% van het bruto inkomen hieraan wordt besteed. Op dit aandeel is ook de hoogte van een eventuele individuele huursubsidie voor de lagere inkomensklassen gebaseerd.

Om een eigen woning ook voor de laagste inkomensgroepen tegen aanvaardbare woonkosten mogelijk te maken is voorts een subsidieregeling voor het eigen woningbezit van kracht. Deze recentelijk verbeterde regeling houdt in, dat tot een bepaalde inkomensgrens (nu f 70.000,- belastbaar) een subsidie wordt verleend in de vorm van een jaarlijkse bijdrage. Deze bijdrage wordt voor een bepaalde categorie (nu tot ca. f 37.000,- belastbaar) hoger naarmate het inkomen lager is.

Enige zorg baart de ontwikkeling van de huren in de afgelopen jaren. Zo blijkt uit C.B.S.-gegevens over de afgelopen 10 jaar, dat de huren sterker zijn gestegen dan de inkomens. Dit is gelukkig tot op heden meer dan gecompenseerd, doordat het prijsindexcijfer in dezelfde periode bij de huurontwikkeling is achtergebleven. Daardoor is ook het deel van het inkomen, dat aan primaire levensbehoeften (waarin begrepen de woonkosten) wordt besteed toch enigszins afgenomen, namelijk van 41% in 1970 tot 35% in 1976. De daling lijkt echter tot staan te komen. Deze ontwikkelingen moeten nauwlettend worden gevolgd. Er dient alles aan te worden gedaan om te voorkomen, dat door een ongunstige huurprijsontwikkeling de huursector, die van buitengewoon groot belang is voor een groot deel der lagere inkomensklassen, wordt ondergraven.

Het is overigens denkbaar, dat men in de toekomst in Nederland, evenals nu reeds in de ons omringende landen, bereid zal zijn een relatief groter deel van het inkomen aan het wonen te besteden. Dit zou bij voorbeeld ten koste kunnen gaan van de uitgaven aan de privé-auto.

Bijzondere huisvestingsvormen

Ondanks afnemende mogelijkheden en beperkende bepalingen zijn er enkele bijzondere huisvestingsvormen, die tegen deze "verdrukking" in hun plaats opeisen. Dit zijn de woonwagens en de woonboten.

Het landelijke beleid voor de woonwagenbewoners is nu gericht op het stichten van kleine centra voor woonwagens. Dit als reactie op de grote regionale centra van de afgelopen tijd. Iedere gemeente is nu verplicht tot het realiseren van kleine subcentra voor de rondtrekkende woonwagenbewoners. De gewenste omvang van deze centra is 4 tot 10 standplaatsen. Per gemeente is globaal 1 standplaats per 1.000 à 2.000 inwoners nodig.

Voor de woonboten geldt, dat er een grote behoefte bestaat aan (legale) ligplaatsen, vooral in de Randstad. Thans wonen er 20 à 30.000 Nederlanders op het water in nagenoeg 10.000 woonschepen (9). Veel van deze woonboten hebben geen officiële ligplaats.

Enige jaren geleden is er een Voorontwerp Woonschepenwet verschenen. In dit voorontwerp kregen de gemeentebesturen de verplichting om binnen hun gebied bij bestemmingsplan plekken aan te wijzen als ligplaats voor woonschepen. Tevens zouden deze schepen onder het bouw-, woning- en welstandstoezicht moeten vallen. Inmiddels is dit enigszins omstreden voorontwerp van wet in de ijskast verdwenen en is een onderzoek gaande naar de rol van het woonschip in de volkshuisvesting. Dit op initiatief van het Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening. Het wachten is nu op de resultaten van dit onderzoek

en een ondubbelzinnige beleidsuitspraak op rijksniveau. Vooralsnog mag worden aangenomen, dat het woonschip op zich moet worden gezien als een aanvaardbare woonvorm.

Gezien de behoefte aan ligplaatsen in de regio, is het zinvol te overwegen of in Almere-Buiten hiervoor voorzieningen kunnen worden getroffen.

M.b.t. de woonwagens en de woonschepen moet overigens wel worden bedacht, dat deze woonvormen mede zo aantrekkelijk zijn vanwege de lage kosten voor de betrokken bewoners, die meestal niet worden geconfronteerd met de bijkomende lig- of standplaatskosten. Worden deze wel in rekening gebracht, hetgeen doorgaans niet onredelijk zou zijn, dan wordt het kostenniveau van een normale woning benaderd.

Woonmilieu en sociale controle

In de samenleving van vandaag is er bij sommigen sprake van een beperkt respect voor het (eigen) leefmilieu. Oorzaken hiervan kunnen liggen in het optreden van spanningen in de huidige maatschappij, moeilijkheden bij het vinden van een baan, verveling, opvoedingsproblemen of gewoon nonchalance. Dit alles kan zich uiten in onzorgvuldig gedrag, zoals het klandestien storten van afval, vernielzucht en het lastig vallen of hinderen van medebewoners. Alhoewel dit in de eerste plaats vraagt om een antwoord in de maatschappelijke en economische sfeer, spelen ook (ste-de)bouwkundige aspecten in nauwe relatie met sociale controle een rol. Sociale controle wil zeggen de informele corrigerende werking die uitgaat van de zichtbare of voelbare aanwezigheid van anderen. Hoe verschillend hier ook over gedacht kan worden, er zijn toch enkele algemene punten te noemen, die wellicht van belang zijn voor het scheppen en handhaven van een veilige en schone woonomgeving. Voorbeelden hiervan zijn: de omvang en schaal van gebouwen(complexen), de zichtbaarheid van openbare ruimten en routes, de mate van openbaarheid van gebieden in relatie met de variatie in functie en gebruikers, vormgeving en verlichting van gebouwen en openbare ruimten, alsmede de staat van onderhoud. De noodzaak van een goede voorlichting spreekt in dit verband voor zich.

5.3. Kenmerken van de te bouwen woningen

In het voorgaande is een beeld geschetst van enkele in het oog springende ontwikkelingen op het gebied van de volkshuisvesting en het wonen. Hierna zullen de kenmerken van de in Almere-Buiten te bouwen woningen worden omschreven.

Deze kenmerken zijn zoveel mogelijk in samenhang met de bevolkingstaakstelling (hoofdstuk 3) afgeleid. Het betreft uiteraard globale richtcijfers, waaraan alleen een indicatieve waarde mag worden toegekend en die bij voortduur toetsing behoeven aan nieuwe inzichten en omstandigheden.

De verdeling naar financieringswijze

Er is reeds gesteld, dat voor de verhouding huur : koop een ruime marge dient te worden aangehouden. Het aandeel van de huursector mag variëren van 50 tot 65%, dat van de koopsector van 35 tot 50%. Aangezien in de periode tot 1990 het accent zal liggen op de opvang van overloop uit de Randstad (accent op lagere inkomens), kan in de eerste ontwikkelingsfasen een verhouding tussen huur en koop van 65 : 35 uitgangspunt zijn. Deze laatste verhouding kan als volgt worden verdeeld over de te onderscheiden financieringswijzen (indicatief!).

Mocht het niet mogelijk blijken voldoende gesubsidieerde koopwoningen te (doen) ontwikkelen, dan kan worden overwogen dit (tijdelijk) in de sectoren woningwet-huur en premie-huur te compenseren.

Indien gewenst kan dan t.z.t. door verkoop van m.n. een deel der aldus extra gebouwde premie-huurwoningen, toch het aandeel koop op het gewenste minimumniveau worden gebracht.

Tabel 6. Te bouwen woningen naar financieringswijze

financieringswijze	aandeel in %
woningwet - huur	55
premie - huur	10
extra gesubsidieerde koop (premie A)	10
normaal gesubsidieerde koop (premie B)	13
gelimiteerde vrije sector (met gemeentegarantie)	7
duurdere vrije sector*	5
Totaal	100%

* waarvoor ruim de helft individueel gebouwd

De verdeling naar grootte

Uitgaande van een voorkeur en een woningtoewijzingscriterium die beide neerkomen op 1 tot 2 kamers meer dan het aantal leden waaruit een huishouden bestaat, alsmede de taakstellende verdeling van de bevolking naar huishoudensgrootte, kan voor Almere-Buiten de voorlopige woninggrootteverdeling worden opgesteld. Hierbij dient tevens rekening te worden gehouden met het aandeel van de categorie koopwoningen en het voornemen in Almere-Buiten ook "doorstromers" uit overig Almere te huisvesten. In beide gevallen is er sprake van een behoefte aan relatief ruime woningen. Tabel 7 geeft de verdeling van de woningen naar grootte voor zowel de huur- als de koopsector, uitgaande van 65% huurwoningen en 35% koopwoningen.

Tabel 7. De woninggrootte in Almere-Buiten in %

woninggrootte*	huur	koop	totaal
tot 3 kamers; tot 3,5 V.E.**	20	5	25
4 kamers; 4,5 V.E.	25	10	35
5 kamers; 5,5 V.E.	15	15	30
6 of meer kamers; — 5,5 V.E.	5	5	10
totaal	65%	35%	100%

* V.E. = Verblijfs Eenheid

** inclusief aangepaste bejaardenwoningen

Mocht het niet mogelijk blijken voldoende kleine koopwoningen te (doen) ontwikkelen, dan behoeft dit niet in de huursector te worden gecompenseerd. De betrokken kleine huishoudens moeten dan natuurlijk wel in de gelegenheid worden gesteld een grotere koopwoning te verkrijgen.

De verdeling naar woonvorm

In dit verband gaat het om de verhouding tussen eengezins- en meergezinshuizen. Als vuistregel wordt elders veelal een maximum van 10% voor het aandeel van de gestapelde woningen aangehouden. In dit percentage is de 1e woonlaag inbegrepen. Het aandeel van deze categorie te Almere-Buiten kan worden bepaald tegen de achtergrond van de te verwachten bevolkingssamenstelling. In dit verband is vooral de verdeling van de huishoudens naar grootte van belang. Deze kan worden gekoppeld aan de volgende voorkeursverdeling (10).

Alleenstaanden	60% laagbouw — 40% gestapeld
Tweepersoonshuishoudens	80% laagbouw — 20% gestapeld
Overige huishoudens	95% laagbouw — 5% gestapeld

Dit levert voor Almere-Buiten een percentage te stapelen woningen op van 17 à 18%. Als werkgetal kan voorlopig 15% worden aangehouden (inclusief de 1e woonlaag). Voor deze gestapelde woningen geldt, dat zoveel mogelijk moet worden getracht de speciale voordelen van deze woonvorm uit de verf te laten komen. Daarom moet bijzondere aandacht

worden besteed aan privacy, uitzicht en bewoningscomfort. Een ligging aan de randen van de woonbuurten en de stadsrand is hierbij voor de potentiële bewoners van gestapelde woningen zeker zo aantrekkelijk als bij centrumvoorzieningen.

De huisvesting van bejaarden en lichamelijk gehandicapten

De behoefte aan huisvesting voor de bevolkingsgroep ouder dan 65 jaar loopt qua aard sterk uiteen. Om daaraan te voldoen moet voor deze groep een breed assortiment van huisvestingsvoorzieningen worden gerealiseerd. In het kader van dit hoofdstuk gaat het om het bepalen van het aandeel van de woningen speciaal aangepast voor bejaarden. De overige huisvestingsvoorzieningen voor bejaarden wordt in hoofdstuk 7 behandeld.

Geraamd wordt, dat landelijk rond 1985 de ouderen gehuisvest zullen zijn volgens kolom 1 in tabel 8 (11). Voor Almere-Buiten kan vooralsnog de verdeling volgens kolom 2 uitgangspunt zijn. Bij het bepalen van deze verdeling heeft een rol gespeeld, dat de zelfstandigheid van de 65-plussers zoveel mogelijk moet worden gestimuleerd en bovendien in Almere-Buiten t.o.v. de landelijke gemiddelden in de eerste ontwikkelingsfasen relatief vitale ouderen zullen wonen.

Tabel 8. 65-plussers naar huisvestingsvorm (in % totaal)

huisvestingsvorm	1. verwachting landelijk	2. verdeling Almere-Buiten
in normale woningen	6,5	65
in aangepaste woningen incl. serviceflat	25	25
in verzorgingstehuizen	8	7
in verpleegtehuizen, zieken- huizen e.d.	4,5	3
totaal	100%	100%

In Almere-Buiten zal naar verwachting rond 1990 ca. 11% van de bevolking ouder dan 65 jaar zijn. Uitgaande van een gemiddelde woonbezetting van 1,5 voor deze categorie en de bovenstaande verdeling, komt het aandeel van de aangepaste bejaardenwoningen en serviceflats voor ouderen uit op 5% van het totaal aantal woningen.

Wanneer voorts ca. 0,5% van de woningvoorraad geschikt (te maken) is voor bewoning door lichamelijk gehandicapten, kan de behoefte aan huisvesting voor deze categorie ruimschoots worden opgevangen.

De verdeling van de woningen naar woningdichtheid

Bij het bepalen van een wenselijke woningdichtheidsverdeling spelen verschillende uitgangspunten en overwegingen een rol. Te denken valt aan met name het regeringsbeleid aangaande nieuwe woongebieden rond halten van hoogwaardig openbaar vervoer, de woningdifferentiatie (vooral de aandelen woningwet en kleine woningen), criteria voor de loopafstanden tot de voorzieningen en de gewenste kwaliteit van het woonmilieu.

In het begin van dit hoofdstuk is voorgesteld uit te gaan van een gemiddelde woningdichtheid in het zuiver woongebied van ongeveer 35 woningen per ha. Hierbij is verwezen naar bijlage 3 voor achtergrondinformatie en een nadere motivering. Uit deze zelfde bijlage volgt ook een indicatieve woningdichtheidsverdeling.

Deze ziet er als volgt uit.

Tabel 9. Verdeling van de woningvoorraad naar dichtheid en ruimte-behoefte per categorie

dichtheid in zuiver woongebied	aandeel in %	aantal won.	zuiver woon- gebied/ woning	oppervl. woon- gebied	aandeel in totale oppervl.
tot 25 won./ha	17	2.600	500 m ²	130 ha	30%
25-35	15	2.250	330	75	17
35-45	53	7.900	240	190	43
45-55	15	2.250	200	45	10
totaal	100%	15.000	293 m²	440 ha	100%

Bij de vertaling van deze dichtheidsverdeling in een kaartbeeld moet rekening worden gehouden met het volgende.

Als regel ligt bij relatief hoge woningdichtheden het accent op relatief kleine huurwoningen, deels in gestapelde vorm. Deze woningen worden doorgaans bewoond door relatief kleine huishoudens. Daardoor levert een hogere woningdichtheid veelal maar weinig winst in inwonersdichtheid op (12).

Wordt plaatselijk, bij voorbeeld rond voorzieningenpunten, een hoge inwonersdichtheid nagestreefd, dan heeft doorgaans een verhoging van de woningdichtheid maar tot op zekere hoogte effect. Worden de voorgenomen kenmerken van de in Almere-Buiten te bouwen woningen in relatie gebracht met ervaringen met de gemiddelde woningbezetting per woningtype, woninggrootte e.d., dan lijkt de conclusie mogelijk, dat de inwonersdichtheid van de hogere dichtheidscategorieën nagenoeg vergelijkbaar zal zijn. Deze zal namelijk rond de 100 inwoners per ha liggen.

Bij de ruimtelijke verdeling van de woningdichtheden moet bovendien worden bedacht, dat kleine huishoudens lang niet altijd nabij voorzieningenpunten of in centra wensen te wonen. Naar schatting geeft hier slechts 1/3 deel de voorkeur aan.

Het bovenstaande pleit voor een kaartbeeld, waarbij rond de N.S.-hallen de laagste woningdichtheden zo weinig mogelijk worden toegepast. Verder kan de verdeling over het plangebied tamelijk neutraal zijn en overwegend worden bepaald door stedenbouwkundige overwegingen. Het streven naar differentiatie in woonmilieus speelt hierbij een belangrijke rol. Bovendien is het wenselijk om hogere dichtheden ook plaatselijk aan de randen van het stedelijk gebied toe te passen. In het hoofdcentrum zal mede uit overwegingen van stedelijkheid de hoogste woningdichtheids-categorie moeten worden aangehouden, zonder daarbij de nadruk te leggen op kleine woningen.

Uit tabel 9 blijkt een totale behoefte aan zuiver woongebied voor 15.000 woningen van ca. 440 ha.

Overige woonvoorzieningen

Naast ruimte voor 15.000 woningen is het wenselijk in het plangebied reserveringen op te nemen voor woonwagens en woonboten.

Voor woonwagenbewoners moet worden gerekend op een behoefte aan 3 subcentra. De oppervlakte per centrum bedraagt, exclusief werkterreintjes, ca. 0,5 ha, hetgeen voldoende is voor maximaal 10 standplaatsen. Voorts kan er voor woonschepen voorlopig 3 ha worden gereserveerd, hetgeen toereikend is voor ca. 50 boten.

5.4. Kostenbeheersing

Het wordt wenselijk geacht bij de opstelling van (stede)bouwkundige plannen in hoge mate kostenbewust te werk te gaan. Alleen dan kan de hoogte van de huur- en koopprijzen in de hand worden gehouden en wor-

den gezorgd voor aanvaardbare kosten van onderhoud van woning en woonomgeving. Bovendien noopt de financieel-economische situatie van dit moment ertoe met schaarse middelen hetzelfde of liever nog zelfs meer dan voorheen te doen. En dat tegen de algemene stroom in van steeds hogere stichtingskosten.

In dit hoofdstuk wordt aandacht gevraagd voor een aantal aspecten die worden beïnvloed door stedenbouwkundige plannen en doorwerken in de stichtingskosten en daarmee in de hoogte van de huren en de koopprijzen alsmede in de exploitatiekosten.

Omdat deze aspecten als regel bij elk uitwerkingsplan terugkomen is behandeling in dit structuurplan zinvol.

Bij de nadere uitwerking van de deelgebieden dient uit een oogpunt van kosten vooral aandacht te worden besteed aan: de wijze van verkavelen, parkeren en ontsluiten in relatie met de wijze en mate van schakelen van de woningen en de omvang van de bouwblokken, de wijze waarop het groen wordt gespreid, de oppervlakte openbare verharding, de woningdichtheid, het aandeel uit te geven terrein alsmede de toepassing van open water en terreinhoogteverschillen in het zuiver woongebied.

Voor deze aspecten kunnen vanuit huidige inzichten en ervaringen de volgende algemene en zeer globale aanbevelingen worden geformuleerd.

- De voorkeur gaat uit naar relatief eenvoudige, regelmatige en consequent doorgevoerde verkavelingen met zoveel mogelijk aaneengesloten openbaar groen en verharding.
- De oppervlakte verharding (vooral de dure typen zoals de hoofdontsluiting) minimaliseren. Scheiding en concentratie van verkeerssoorten, het stimuleren van parkeren op eigen erf, zoveel mogelijk tweezijdig gebruik van wegen en paden alsmede beperking van de breedteprofielen hiervan en éézijdige ontsluiting van de woningen kunnen hiertoe bijdragen.
De oppervlakte verharding dient als gemiddelde in ieder geval beneden de 30% van het zuiver woongebied te blijven.
- Maak het aandeel van het uit te geven terrein zo groot mogelijk. Hiervoor zijn de volgende globale indicaties te geven: ca. 75% bij een woningdichtheid beneden de 25 woningen per ha; 50 tot 60% bij een dichtheid van 25-45 per ha en 40 à 50% bij nog hogere dichtheden.
- Terughoudendheid bij de toepassing van terreinhoogteverschillen en open water in het zuiver woongebied. Zoveel mogelijk taluds toepassen bij de afwerking van de oevers en het opvangen van terreinhoogteverschillen (i.p.v. grondkerende voorzieningen).

Ten slotte moet worden opgemerkt, dat de kostenbeheersing begint met het tijdig stellen van duidelijke randvoorwaarden en uitgangspunten. Het doorvoeren van vereenvoudigingen en bezuinigingen achteraf leidt tot vertraging in de planvorming en vaak ook tot kwaliteitsvermindering van het ontwerp en uiteindelijk tot hogere kosten dan aanvankelijk haalbaar zou zijn geweest.

5.5. Typering van woonmilieus

Er zijn vele middelen beschikbaar om verschillende woonmilieus te realiseren. Te denken valt bij voorbeeld aan de wijze van verkavelen, ontsluiten en parkeren, de woningdichtheid, de afstand tot en de wijze van integreren van voorzieningen en andere functies zoals werken, alsmede aan het kleur- en materiaalgebruik, woonvorm, woningtype en diverse vormgevingsvarianten. Voor het bereiken van herkenbare en werkelijk verschillende woonmilieus is het nodig per niveau waarop variatie wenselijk is zorgvuldig de middelen tot het bereiken daarvan uit te kiezen. Hierbij dient er te worden ingespeeld op de kenmerken en potenties van het betrokken deelgebied en de omgeving ervan. Deze aanleidingen komen naar voren uit het stedenbouwkundig plan en zullen in het kader van de

planbeschrijving worden toegelicht.

Aanleidingen vanuit het sociaal-planologisch onderzoek voor verschillen in woonmilieus zijn op structuurplanniveau (nog) schaars. Voor de grotere deelgebieden zijn op grond van de huidige informatie te motiveren:

- Een zo stedelijk mogelijk woonmilieu, d.w.z. woningen in relatief hoge dichtheden en gemengd met stedelijke voorzieningen. Naar schatting heeft 10-20% van de stedelijke bevolking hiervoor belangstelling. Gezien het alternatief dat Almere-Stad biedt voor de liefhebbers van meer stedelijke woonmilieus, de omvang en het karakter van Almere-Buiten, kan dit percentage voor deze kern vooralsnog op ca. 5% worden gesteld.
- Een woonmilieu gekenmerkt door een meer suburbane woonkwaliteit: relatief lage dichtheden, veel groen, overwegend eengezinshuizen, een rustige en veilige woonomgeving, ligging aan de rand van een kern e.d.
- Een overgangsvorm tussen de vorige twee typen, namelijk een woonmilieu, dat de voordelen combineert van zoveel mogelijk voorzieningen binnen een korte afstand van de woning en tegelijk zoveel mogelijk tegemoetkomt aan wensen m.b.t. woning en nabije woonomgeving. De gemiddelde woningdichtheid zal hierbij een tussenpositie innemen.

Een nadere aanvulling van deze heel globale aanzet tot een aanbod van verschillende woonmilieus zal worden gegeven in de hoofdstukken 11 en 12.

Als inspiratiebron bij de voorbereiding van concrete woningbouwprojecten kan de publicatie "Woonwijzer" van het Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening dienen. In deze brochure worden tien wijzen van wonen beschreven die resulteren uit een onderzoek naar woonstijlen.

6. Werken

6.1. Wonen én werken

Als onderdeel van de groeikern Almere moet Almere-Buiten de overloop van de bevolking en werkgelegenheid uit het noordelijk deel van de Randstad helpen opvangen. Eén van de hoofddoelstellingen voor Almere is, dat dit in onderling evenwicht moet gebeuren. Er moeten dus in Almere-Buiten voldoende en geschikte arbeidsplaatsen worden gerealiseerd voor allen die bereid en in staat zijn een beroep uit te oefenen. Opvang van werkgelegenheid past in het groeikernenbeleid. Hierbij spelen een aantal overwegingen een rol. Ten eerste de wens om binnen de Nederlandse samenleving het recht op werk zoveel mogelijk te honoreren. Ten tweede gebeurt dit vanuit de behoefte aan integratie van wonen en werken ter wille van een afwisselend en levendig woonmilieu. Voorts is de noodzaak de dagelijkse, meestal gedwongen, verplaatsingen in de vorm van pendel in aantal en lengte te beperken, van belang. Daarvoor dient niet alleen het aantal arbeidsplaatsen groot genoeg te zijn, doch moet ook de aard van de werkgelegenheid worden afgestemd op de kenmerken van de lokale beroepsbevolking. Anders treden ondanks een voldoende aantal arbeidsplaatsen toch nog omvangrijke pendelstromen op. Tenslotte is inherent aan het groeikernenbeleid, dat vestigingsmogelijkheden moeten worden geboden aan bedrijven en instellingen, die elders kampen met ruimtegebrek en een slechte bereikbaarheid of die hinder opleveren voor hun directe omgeving. Om de doelstelling voldoende en geschikte werkgelegenheid te kunnen realiseren, staan een aantal middelen ter beschikking. De belangrijkste beleidsinstrumenten die lokaal kunnen worden aangewend zijn thans:

- Nationale wettelijke regelingen om de investeringen te stimuleren en te sturen. Het gaat in dit verband om de Wet Investeringsrekening (W.I.R.) en de Selectieve Investeringsregeling (S.I.R.). In het kader van de W.I.R. kunnen basispremies en richtinggevend toelagen voor investeringen worden toegekend, waarbij groeikernen en groeisteden speciale voordelen genieten in de vorm van ruimtelijke ordenings c.q. verplaatsingstoelagen.
- Realisatie van goede nationale, regionale en lokale verkeers- en vervoersvoorzieningen. Belangrijke ontwikkelingsinstrumenten voor Almere-Buiten vormen de spoorlijn en Rijksweg 6, die voor deze kern tijdig gereed zullen komen.
- Realisatie van geschikte woningen en voorzieningen en een aantrekkelijk woonklimaat.
- Het bij voortduur beschikbaar hebben van voldoende en geschikte terreinen met duidelijk geformuleerde vestigingsvoorwaarden. Vrije keuze voor erfpacht dan wel eigendom van de grond, alsmede uitbreidingsmogelijkheden spelen hierbij een belangrijke rol.
- Het voeren van een actieve en gerichte werving en het bieden van duidelijke en vlotte vestigingsprocedures. Hiervoor is enige kennis vereist van de economische ontwikkelingen in de regio.
- Het (doen) bouwen van kantoor- en bedrijfsruimten voor diverse categorieën kleine ondernemingen voor de verhuur.
- Het scheppen van vertrouwen in de ontwikkeling door het bieden van duidelijke en volledige informatie over de plannen voor Almere-Buiten en de uitvoering daarvan.

Het accent zal bij de economische ontwikkeling van Almere-Buiten voorts nog moeten worden gelegd op het aantrekken van voldoende werkgelegenheid. Mocht de vestiging van bedrijven en instellingen even voorespoedig verlopen als nu elders in Almere, dan zal in toenemende mate selectie van ondernemingen mogelijk zijn op grond van criteria zoals bij voorbeeld het aantal arbeidsplaatsen voor vrouwen, opleidings- en beroepsniveau van gevraagd personeel, variatie in grootte en aard van de bedrijven en instellingen enz. Het spreekt tenslotte voor zich, dat alle bedrijven en instellingen moeten voldoen aan de voorwaarden die gesteld

worden in het kader van een goed milieubeheer.

Voordat de werkgelegenheidsdoelstelling zal worden uitgewerkt in concrete ruimtelijke voorstellen voor de opvang van bedrijven en ondernemingen, zal eerst een korte schets van het regionale kader worden gegeven.

6.2. Het regionale kader

Almere-Buiten zal een onderdeel vormen van een economisch stelsel, dat in reikwijdte ver boven deze kern en geheel Almere uitgaat. Ruimtelijk gezien kan dit stelsel worden aangeduid met het begrip "regionaal kader". Het regionale kader van Almere-Buiten zal zich op twee niveaus laten gelden. Ten eerste ondergaat deze kern invloeden vanuit het noordelijk deel van de Randstad, terwijl ten tweede een functie vervuld zal worden binnen het stadsgewest Almere en de regio Flevoland. Het regionale kader, geplaatst in het tijdspectief, levert de volgende factoren op die van belang zijn voor de economische ontwikkeling van Almere-Buiten.

- a. Wanneer Almere-Buiten wordt ontwikkeld is in Flevoland reeds een arbeids- en afzetmarkt van formaat aanwezig. Zo zullen in Flevoland rond 1985 ruim 40.000 beroepspersonen woonachtig zijn. Voor bedrijven en instellingen die gevoelig zijn voor verplaatsing vanwege toelevering, personeelsvoorziening, dienstverlening van aanverwante bedrijven en omvang van de afzetmarkt, zijn inmiddels gunstige vestigingsomstandigheden aanwezig.
- b. Almere-Buiten zal de eerste kern in Flevoland zijn, die dankzij het rond 1985 gereed zijn van Rijksweg 6 en de spoorweg, van meet af aan van deze gunstige vestigingsfactoren kan profiteren.
- c. De randligging van Almere-Buiten, gevoegd bij de gunstige verkeersligging en -voorzieningen, zowel binnen de noordvleugel als binnen het stadsgewest Almere betekent, dat de kans op evenredige vertegenwoordiging van bedrijfsklassen en economische sectoren niet zo groot zal zijn. Dit spreekt des te sterker tegen de achtergrond van de ontwikkelingsfase van geheel Almere.
- d. Tevens zullen er wellicht door de randligging activiteiten worden opgeroepen die verband houden met de agrarische, recreatieve en natuurwetenschappelijke bestemmingen in het aangrenzend landelijk gebied. Zo zal er bij voorbeeld behoefte bestaan aan bedrijventerrein dat geschikt is voor agrarische dienstverlening.
- e. Er zal een intensieve uitwisseling worden opgeroepen van beroepspersonen tussen de kernen van Almere onderling en met de aangrenzende gemeenten (m.n. Amsterdam en Lelystad). De ligging van Almere-Buiten gevoegd bij de goede verkeers- en vervoersvoorzieningen, zal de bewoners van deze kern een bijzonder grote vrijheid geven bij het kiezen van een arbeidsplaats elders. Dit gevoegd bij de mogelijkheid voor beroepspersonen uit de omgeving in Almere-Buiten te gaan werken, zal een hoog niveau van forensisme in de hand kunnen werken.

De specifieke ligging van Almere-Buiten naast Almere-Stad en het grote bedrijvenpark De Vaart (een voorziening voor geheel Almere), behoeft nader aandacht.

Almere-Stad is de centrale verzorgingskern voor het stadsgewest Almere. In deze kern zal het merendeel van de stedelijke voorzieningen worden gesitueerd die op het niveau van geheel Almere zullen functioneren. Almere-Stad zal dan ook zeker vergeleken met de overige kernen grotere en exclusieve dienstverlenende bedrijven aantrekken. Dit behoeft echter een taakverdeling dan wel specialisatie per kern niet uit te sluiten. Tegenover een verzorgende functie van Almere-Stad op het niveau van geheel Almere zou te Almere-Buiten bij voorbeeld een accent op stuwende dienstverlening gericht op centraal en West-Nederland kunnen staan. Zo liggen er in deze kern goede kansen voor de bedrijfstak transport, opslag en communicatie. Nader onderzoek op dit punt is gewenst.



Met betrekking tot het grote bedrijvenpark De Vaart ligt een nauwe relatie met Almere-Buiten voor de hand. Vooral de ruimte-extensieve, minder goed inpasbare, omvangrijke en meer milieugevoelige bedrijven zullen op De Vaart een plaats krijgen. Bepaalde bedrijfsklassen en -sectoren, bij voorbeeld de (bouw)nijverheid, kunnen hierdoor gemakkelijk op De Vaart in relatief sterke mate tot ontwikkeling komen, terwijl aan de andere kant hierdoor elders in Almere tegenovergestelde accenten kunnen ontstaan. Zo zou hierdoor in Almere-Buiten een accent op (gespecialiseerde) dienstverlening in relatie tot landbouw, veredelingsindustrie, internationaal transport-, bank- en verzekeringswezen, vrijetijdsbesteding en toerisme, waarvan een belangrijk deel in kantoorgebouwen, kunnen worden opgeroepen. Het is hierbij goed mogelijk, dat bedrijven gebruik zullen maken van de gelegenheid de produktie-afdeling op De Vaart onder te brengen en de meer representatieve kantoorafdeling te vestigen in Almere-Buiten, bij voorbeeld nabij een der N.S.-stations of meer representatief in het groen.

Op het bedrijvenpark De Vaart is voor uitgifte maximaal ca. 400 ha beschikbaar, hetgeen het scheppen van ongeveer 15.000 arbeidsplaatsen mogelijk maakt.

Doordat een aanzienlijk deel van de werkgelegenheid voor de diverse kernen van Almere op De Vaart zal zijn gelegen, mogen deze arbeidsplaatsen bij de berekening van de ruimtebehoefte voor bedrijvigheid in deze kernen in mindering worden gebracht. In het hoofdstuk Gegevens voor de planvorming is als uitgangspunt vermeld, dat het aantal arbeidsplaatsen per kern maximaal 25% mag afwijken van de plaatselijke beroepsbevolking. Gezien de nauwe ruimtelijke relatie van Almere-Buiten met De Vaart is er alle reden voor deze kern dit maximum aan te houden. Dus voorsnog zal worden aangenomen, dat 25% van de arbeidsplaatsen voor Almere-Buiten op De Vaart zal zijn gesitueerd. De werkgelegenheidsvoorzieningen te Almere-Buiten kunnen aldus worden afgestemd op 75% van de beroepsbevolking. De reeds vermelde intensieve uitwisseling van beroepspersonen tussen de kernen onderling en de omgeving zal inhouden, dat ruim de helft van het laatstgenoemde percentage bij deze uitwisseling zal zijn betrokken.

6.3. De werkgelegenheid

De beroepsbevolking

Om het benodigd aantal arbeidsplaatsen te kunnen berekenen, is inzicht nodig in de te verwachten omvang van de beroepsbevolking. Worden verwachtingen m.b.t. het arbeidsaanbod in Nederland tussen 1975 en 2000 (1) in relatie gebracht met de bevolkingstaakstelling voor Almere-Buiten, dan resulteert een economisch deelnemingspercentage van ca. 40%. Voor 40% van de bevolking dient dus een arbeidsplaats beschikbaar te zijn, hetzij in Almere-Buiten, hetzij in overig Almere. Voor vrouwen en mannen afzonderlijk bedragen de deelnemingspercentages respectievelijk ca. 25 en 55. Bij een bevolkingsomvang van 40.000 personen zijn er in Almere-Buiten aldus ca. 16.000 beroepspersonen te verwachten, waarvan ca. 5.000 vrouwen en ca. 11.000 mannen.

De economische structuur

De beschrijving van het regionale kader geeft aanleiding te veronderstellen, dat de dienstensector (relatief) sterk vertegenwoordigd zal zijn in Almere-Buiten. Dit accent zal mede worden opgeroepen door de nauwe onderlinge betrokkenheid van De Vaart en Almere-Buiten. Het bedrijvenpark De Vaart is bij uitnemendheid geschikt voor de sector (bouw)nijverheid. Het aandeel van de (bouw)nijverheid te Almere-Buiten kan daardoor - alweer relatief - aanzienlijk lager komen te liggen.

Voor de bouwnijverheid komt daar nog bij, dat ten tijde van de ontwikkeling van Almere-Buiten elders in Almere en in Lelystad hiervoor een ope-



rationeel industrieel apparaat aanwezig is. Dit zal voldoende capaciteit bezitten om ook een flink deel van de bouwproductie in Almere-Buiten voor haar rekening te nemen. Het aandeel van de sector land- en tuinbouw zal in het totaal van de werkgelegenheid van ondergeschikte betekenis zijn.

Tegen de achtergrond van het regionale kader, de nauwe relatie met De Vaart waar 25% van de arbeidsplaatsen voor Almere-Buiten zullen worden gerealiseerd en landelijke verwachtingen omtrent de economische ontwikkeling (2), is voor Almere-Buiten het volgende structuurbeeld afgeleid. Ter vergelijking is het verwachte landelijke beeld toegevoegd (3).

Tabel 10. In Almere-Buiten werkzame beroepsbevolking naar sector omstreeks 1990

Bedrijfssector	Almere-Buiten	Nederland
land- en tuinbouw	2	4
nijverheid	17	21
bouwnijverheid	6	7
diensten en overheid	75	68
totaal	100%	100%



Het aantal arbeidsplaatsen

Van de totaal ca. 16.000 voor de bevolking van Almere-Buiten te realiseren arbeidsplaatsen, zullen er ongeveer 4.000 (25%) op De Vaart worden ontwikkeld. Voor de overige 12.000 arbeidsplaatsen zal ruimte in Almere-Buiten moeten worden gereserveerd. Om de ruimtebehoefte gespecificeerd naar locatie te kunnen berekenen, volgt onderstaand eerst de verdeling naar sector. De dienstensector is hierbij nader uitgewerkt.

Tabel 11. Benodigd aantal arbeidsplaatsen per sector te Almere-Buiten (eindfase)

sector	aantal arbeidsplaatsen
1. land- en tuinbouw	250
2. nijverheid	2.050
3. bouwnijverheid	700
4. diensten en overheid,	9.000
waarvan in:	
a. kantoorgebouwen	4.400
b. detailhandel + aanverwant	1.200
c. onderw., med./maatsch. zorg, soc. cult. enz	1.600
d. bedrijven en ondernemingen	1.800
totaal	12.000

6.4. De terreinbehoefte

Bedrijventerrein

De sectoren nijverheid en bouwnijverheid alsmede een deel der diensten (tabel 11, 4d) worden ondergebracht op bedrijventerreinen. Het gaat in dit verband om 4.550 arbeidsplaatsen. Hieraan kunnen nog een beperkt aantal arbeidsplaatsen in kantoorgebouwen worden toegevoegd.

Binnen Almere-Buiten bestaat er behoefte aan 3 typen bedrijventerreinen: middelschalig, kleinschalig en verspreide locaties. Middelschalige terreinen hebben een oppervlakte van 10-50 ha en zijn als regel aan de randen van het stedelijk gebied gelegen. Kleinschalige terreinen worden opgenomen in de woonbuurten en meten doorgaans 2-10 ha. Tenslotte bestaat er vooral in het centrumgebied behoefte aan verspreide locaties voor m.n. ambachtelijke bedrijven. De verdeling van de arbeidsplaatsen op bedrijventerreinen over middelschalige, kleinschalige en verspreide terreinen bedraagt globaal respectievelijk 55, 40 en 5%.

Het benodigde bruto terreinoppervlak bedraagt respectievelijk ca. 76, 34 en 2,3 ha. Voor een nadere verantwoording: zie bijlage 4.

Voorts is er behoefte aan een steunpunt voor de agrarische activiteiten in Zuidelijk Flevoland in de vorm van een (stuk) bedrijventerrein speciaal voor dienstverlenende activiteiten zoals een graansilo, loonwerkersbedrijf en een bedrijf voor gewasbescherming. Hiervoor is een extra reservering van 10 ha bruto gewenst, die optimaal bereikbaar moet zijn vanuit het landelijk gebied.

Ruimte voor kantoren

Voor de ca. 4.400 in kantoorgebouwen te ontwikkelen arbeidsplaatsen, is een gevarieerd aanbod van locaties nodig. Voorlopig kan worden uitgegaan van drie soorten locaties: in het hoofd- of nevencentrum op loopafstand van een N.S.-halte, een ligging in of aan het groen met een representatief karakter en verspreid. Bij deze laatste categorie gaat het om overwegend kleine kantoren op klein- of middelschalig bedrijventerrein en in de buurtcentra. Van de arbeidsplaatsen in kantoren komt ca. 50% in het hoofdcentrum, ca. 20% in het nevencentrum en ca. 15% op kantorenterrein. De rest valt onder de categorie verspreid.

In het hoofdcentrum is voor kantoorgebouwen 6 ha bruto nodig, in het nevencentrum 2,7 ha, terwijl ca. 10 ha kantoorterrein beschikbaar moet zijn (zie verder bijlage 4).

Ruimte voor overige werkgelegenheid

De ruimte voor arbeidsplaatsen in winkels, sociaal-culturele voorzieningen, scholen, medische en maatschappelijke voorzieningen e.d. komt tot uitdrukking in de diverse voorzieningen die in hoofdstuk 7 worden behandeld. Het gaat in dit verband om ongeveer 2.800 arbeidsplaatsen, die overwegend in het hoofdcentrum en de buurtcentra zullen worden gerealiseerd.

Tenslotte is het wenselijk om nog enkele algemene reserveringen voor met name werkgelegenheidsdoeleinden op te nemen. Tijdens de ontwikkeling van Almere(-Buiten) kunnen zich nieuwe ontwikkelingen aandienen. Dit zal vooral in de dienstensector het geval kunnen zijn. Ook is het mogelijk, dat ontwikkelingen in een bepaalde sector of bedrijfstak veel sterker door zullen zetten dan thans is te voorzien. Dit zou bij voorbeeld kunnen gebeuren op het gebied van onderwijs, research en medische en maatschappelijke zorg. Hierop moet worden ingespeeld met een aantal kwalitatief gevarieerde reserveringen.

Situering van bedrijven uit milieuoogpunt

Bedrijven kunnen vervuiling, lawaai, stank en/of gevaar veroorzaken. Bedrijven kunnen variëren in grootte, bouwkundige afmetingen, aantal werknemers per eenheid grondoppervlak, aantrekking van verkeer enz. Daarom zijn richtlijnen nodig voor de situering van bedrijven. Hiermee kan worden bepaald op welk type bedrijfsterrein (kleinschalig, middel-

schalig enz.) en op welke afstand van andere bestemmingen een bedrijf het beste kan worden gevestigd. Een middel om de vestiging van bedrijven op deze wijze te regelen wordt gevormd door zgn. Staat van Inrichtingen. Deze staat brengt een koppeling tot stand tussen het bestemmingsplan en de hinderwet. Hierin zijn de meeste algemeen voorkomende bedrijven of gedeelten daarvan opgenomen. Aangegeven is of ze goed, slecht of geheel niet inpasbaar zijn in de woonomgeving en wat de afstand t.o.v. aangrenzende woonbebouwing eventueel zou moeten zijn. Dit maakt het o.m. mogelijk de bedrijventerreinen te voorzien van een zonering.

Aan het werken met de Staat van Inrichtingen kleven een aantal nadelen (4). Zo speelt bij voorbeeld bij de ruimtelijke ordening ook de verkeer-saanttrekkende werking van bedrijven een rol, terwijl dit in de staat niet is verdisconteerd. Voorts komen veel bedrijfsvormen niet voor op de Staat van Inrichtingen of zijn ze opgebouwd uit diverse onderdelen. Ook geeft de Staat van Inrichtingen geen antwoord op de vraag of een bedrijf, dat erin slaagt hinder en gevaar volledig in te dammen, planologisch aanvaardbaar is geworden.

Vooralsnog vormt de Staat van Inrichtingen echter een bruikbaar hulpmiddel bij de situering van bedrijven uit milieuoogpunt. Dit naast de Hinderwet als controle-instrument, terwijl ook de Wet Geluidhinder van toepassing is in gevallen, dat geluidhinder kan worden verwacht, alsmede de Wet inzake de luchtverontreiniging. Tenslotte in dit verband nog een enkele opmerking over energie. Voor zover het de vestiging van industrieën betreft, zou kunnen worden nagegaan of via het vestigingsbeleid energiezuinige bedrijven kunnen worden aangetrokken en energiebesparende maatregelen kunnen worden gestimuleerd.

Wellicht biedt de energietoeslag uit de Wet Investerings Rekening hiervoor mogelijkheden. Er kan worden gedacht aan vooral de volgende mogelijkheden tot energiebesparing:

- een uit energie-oogpunt zuinige bedrijfsvoering;
- investeringen in energiezuinige produktie- of ondersteuningsmiddelen;
- warmte-kracht koppeling
- het benutten van laagwaardige (afval)warmte;
- een zuinig materiaalgebruik.

Een nadere uitwerking van deze mogelijkheden is uitermate zinvol. Hierbij zou kunnen worden getracht te komen tot een onderlinge energetische afstemming van bedrijven. Vooral de warmte-kracht koppeling verdient prioriteit in de industrie, omdat de bedrijfstijd hiervan aanzienlijk gunstiger is dan in geval van toepassing van stadsverwarming, waar slechts gedurende de koude maanden co-productie kan worden uitgevoerd.

7. Welzijnsvoorzieningen

7.1. Voorzieningen en welzijn

In dit hoofdstuk worden voorzieningen beschreven, die een rol spelen op het gebied van de educatie, de medische en maatschappelijke zorg, de recreatie en cultuur en de commerciële dienstverlening.

De overheid kan door het (doen) realiseren van voorzieningen op de genoemde terreinen de voorwaarden scheppen voor het ontstaan van een veelzijdig en prettig woon- en werkklimaat. Daardoor kan de ontplooiing van de bevolking van Almere-Buiten worden mogelijk gemaakt en gestimuleerd. Dit laatste is een belangrijke beleidsdoelstelling. Bij de verwezenlijking daarvan, dient de overheid eventuele onrechtvaardige verschillen weg te nemen, opdat ontplooiing voor iedereen mogelijk wordt. Op gang brengen en continueren van activiteiten, stimulering van deelname aan (nieuwe) initiatieven, levering van financiële middelen of bijdragen, coördinatie van activiteiten, instellingen en regelingen, zijn belangrijke taken voor de lokale overheid. De overheid dient hierbij vooral voorwaarden-scheppend te werk te gaan. Dit betekent nadruk op het aangeven van de kaders en de voorwaarden waarbinnen de burger individueel of in groepsverband zelf inhoud kan geven aan het begrip welzijn. Het bieden van keuzemogelijkheden speelt daarbij een belangrijke rol.

Wanneer binnen de grenzen van het financieel, economisch en organisatorisch haalbare wordt ingespeeld op de uiteenlopende behoeften van bewoners en bedrijven, zal het wonen in Almere-Buiten meer kunnen betekenen dan er alleen gehuisvest of werkzaam zijn. Wonen wordt dan tevens het deel uitmaken van een lokale samenleving en ontplooiing op grond van eigen aanleg en belangstelling.

De voorzieningen voor educatie, recreatie en cultuur, medische en maatschappelijke zorg worden gerekend tot de meer specifieke welzijnsvoorzieningen. Voor deze niet-commerciële voorzieningen draagt de overheid een bijzondere verantwoordelijkheid. Deze verantwoordelijkheid is met name tot uitdrukking gekomen in de Knelpuntennota (1) en het in 1977 ingediende wetsontwerp Kaderwet voor het specifieke welzijn (2). Op het gebied van de welzijnsvoorzieningen dient de overheid het initiatief te nemen.

M.b.t. de commerciële dienstverlening, waarbij het vooral gaat om winkels en horecabedrijven, kan de overheid zich overwegend bepalen tot het begeleiden van de ontwikkelingen. Particulier initiatief vervult in dit geval een belangrijke functie. Ook commerciële dienstverlening speelt een belangrijke rol bij de mate van welbevinden van bewoners en bedrijven in Almere-Buiten. Vandaar ook de behandeling hiervan in een hoofdstuk over welzijnsvoorzieningen.

Voordat op de verschillende welzijnsvoorzieningen zal worden ingegaan, eerst nog een opmerking over de relatie ervan met energie. Alle nog te behandelen accommodaties vragen om energie. Sommige zelfs veel zoals bij voorbeeld het zwembad. Bij het ontwerp van de diverse accommodaties dient mede aandacht te worden gegeven aan energetische aspecten. Hier bij zou o.m. kunnen worden gezien of het mogelijk is eventuele warmte-overschotten van bedrijven te benutten.

7.2. Educatie

Een belangrijke doelstelling voor de ontwikkeling van Almere is, zoals reeds gesteld, dat deze nieuwe stad de individuele ontplooiing van hen die er verblijven moet stimuleren. Dit kan in belangrijke mate worden bereikt, door het bieden van voorzieningen voor onderwijs en vorming.

Het onderwijs stelt zich immers de persoonlijke ontplooiing en ontwikkeling, de maatschappelijke voorbereiding alsmede de ontwikkeling van kennis en vaardigheden nodig voor de uitoefening van een beroep ten doel. De betrokken voorzieningen dienen dan ook tegen de achtergrond van deze doelstelling te worden gerealiseerd.

Onderwijsontwikkelingen en -vernieuwingen

Naast de constatering, dat de deelname aan het onderwijs de laatste decennia sterk is toegenomen (thans volgt ca. 25% van de Nederlandse bevolking onderwijs), zijn er een aantal tekortkomingen in het onderwijs te signaleren. Zo is er sprake van grote verschillen in deelname tussen de verschillende inkomens- en beroepsgroepen, mannen en vrouwen alsmede bewoners van stad en platteland.

Voorts moet de keuze voor specifieke vormen van het voortgezet onderwijs veelal te vroeg worden gedaan en is het moeilijk om gedurende de opleiding van richting te veranderen. Daarnaast blijkt het aanbod vanuit het onderwijs steeds minder aan te sluiten op de vraag van de arbeidsmarkt. De samenleving wordt steeds complexer, verworven kennis veroudert snel en er moet vaker van baan worden gewisseld. Bij dit alles wordt de bevolking kritischer en verlangt men meer medeverantwoordelijkheid. Voor de meeste van deze knelpunten en problemen wordt getracht oplossingen te bieden in de Contourennota (3), waarin een mogelijke organisatie van het toekomstig onderwijs wordt behandeld.

Voor de ontwikkeling van Almere-Buiten zijn, mede gezien het huidige stadium van meningsvorming, vooral van belang:

- Er komt een basisschool voor 4 - 12 jarigen, waarin het huidige kleuter en lager onderwijs zijn geïntegreerd.
- Hoewel de middenschool nog in een experimenteel stadium verkeert en een beslissing hierover voorlopig niet is te verwachten, tekent zich een tendens af in de richting van een leeftijdsschool voor 12/13- tot 15/16 jarigen. Deze zou in grote lijnen het huidige M.A.V.O. en L.B.O. kunnen vervangen.

M.b.t. het vervolgonderwijs wordt gestudeerd op de mogelijkheid van een opdeling van dit onderwijs over een bovenschool voor 15/16- tot 18/19 jarigen, hoger onderwijs en een "open school". Het gaat bij de open school om wederkerend, buitenschools onderwijs als essentieel onderdeel van het stelsel van onderwijs, scholing en vorming. De nadruk zal daarbij liggen op deelname van volwassenen met onvoldoende en verouderde opleiding en op groepen en personen in bijzondere maatschappelijke situaties, zoals werklozen, ouderen en personen behorend tot de zogenaamde etnische minderheden.

De ontwikkelingen op het gebied van het vervolgonderwijs zijn nog lang niet uitgekristalliseerd en kunnen daardoor bij de planvorming voor Almere-Buiten nog geen rol spelen. Voor alle ontwikkelingen op educatief terrein geldt, dat de onzekerheden de boventoon voeren. Toch zal onderstaand onder het nodige voorbehoud een poging worden gedaan de thans het meest voor de hand liggende organisatie van het onderwijs te vertalen in voor een structuurplan onmisbare ruimtereserveringen. Deze reserveringen dienen door aard, omvang en situering zo ongevoelig mogelijk te zijn voor de wijze waarop het onderwijs uiteindelijk in Almere-Buiten wordt georganiseerd.

Het regionale kader

De vraag welke onderwijsvoorzieningen Almere-Buiten zal krijgen, moet mede worden gezien vanuit de ontwikkeling van geheel Almere. Wanneer de omvang van het bevolkingsdraagvlak te Almere-Buiten de stichting aldaar van een bepaalde onderwijsvoorziening niet mogelijk maakt, zal deze kern voor die voorziening als regel afhankelijk zijn van de centrale verzorgingskern Almere-Stad, het regionaal verzorgende centrum Lelystad of zelfs van andere steden als Amsterdam. Overigens behoeft realisatie van een onderwijsvoorziening met een regionale functie te Almere-Buiten niet te worden uitgesloten. Zo geeft de centrale ligging van deze kern binnen Flevoland, de goede bereikbaarheid per openbaar vervoer en de nabijheid van het grote bedrijventerrein De Vaart aanleiding tot de keuze van Almere-Buiten als vestigingsplaats voor een school voor Middelbaar Technisch Onderwijs.

Het leerlingenaanbod in Almere-Buiten en de benodigde scholen

Met behulp van de bevolkingsgegevens beschreven in hoofdstuk 3 en leeftijdsspecifieke deelnemingspercentages, is voor Almere-Buiten een schatting gemaakt van het toekomstig leerlingenaanbod.

M.b.t. het basisonderwijs (kleuter en lager onderwijs) komt bij een taakstellende bevolkingssamenstelling de deelname uit op ca. 11%* van de totale bevolking. Bij een volledig vrije immigratie (trendmatig), zou dit percentage uitkomen op ca. 15%. Deze cijfers gelden voor de langere termijn. Ter vergelijking: in Lelystad bedraagt de deelname aan het basisonderwijs thans ca. 20%.

Uitgaande van een deelnemingspercentage van 11, gemiddeld 25 leerlingen per klas en 9 klassen per kleuter-basisschool, kan worden berekend, dat in Almere-Buiten na voltooiing 20 scholen nodig zijn. Dat geldt dus bij een geleide immigratie zoals voorgenomen. Bij een trendmatige ontwikkeling zouden er 27 basisscholen nodig zijn. Om bij de stedenbouwkundige ontwikkeling t.z.t. niet voor verrassingen komen te staan, kan in het kader van de ruimtereserveringen worden uitgegaan van het gemiddelde, dat is afgerond 24 scholen. Dit komt neer op gemiddeld 1 negenklassige kleuter-basisschool per 625 woningen. Van elke 3 basisscholen zullen er vooralsnog 2 openbaar of neutraal en 1 bijzonder zijn. In het totaal zijn 2 speciale scholen begrepen. Per 2 basisscholen kan er 1 gymlokaal met schoolsportveld worden gerealiseerd. Voor zowel 1 basisschool als een gymlokaal met schoolsportveld is een ruimtereservering van 0,5 ha nodig.

Een soortgelijke benadering als bij het basisonderwijs kan voor het voortgezet onderwijs (M.A.V.O., H.A.V.O., V.W.O. EN L.B.O.) worden gevolgd. Als basis voor de bepaling van de ruimtebehoefte, kan worden gerekend met een deelnemingspercentage van 7,2% zijnde het gemiddelde van 6,5 (taakstellende bevolkingssamenstelling) en 7,9 (trend). In een voltooid Almere-Buiten levert dit ca. 2900 leerlingen op. Mocht de ontwikkeling gaan in de richting van leeftijds- of middenscholen, dan zal maximaal 70% (2000) hiervan een dergelijke school bezoeken. De aantallen rechtvaardigen het aanhouden van twee ruimtereserveringen, die qua omvang voldoende moeten zijn voor de realisatie van een scholengemeenschap, dus ca. 3 ha (inclusief eventuele veldsportvoorzieningen).

Hierbij wordt in het midden gelaten of deze al of niet worden opgesplitst in kleinere categorale scholen. Er kan dus worden gerekend op 2 scholen of schoolcomplexen, waarvan één een bijzondere zou kunnen zijn, die mede een functie kan vervullen voor nabijgelegen kernen. Aan een zekere uitwisseling van leerlingen van het voortgezet onderwijs tussen de kernen van Almere onderling valt niet te ontkomen. Dit zal ook op Almere-Buiten van toepassing zijn en zeker wanneer één der scholen een bijzondere wordt. Dit pleit voor reserveringen die goed bereikbaar zijn per (brom)fiets en openbaar vervoer.

Voorts dient er een reservering te worden opgenomen voor een M.T.S. met een regionale functie. Hiervoor dient 3 ha te worden gereserveerd in de nabijheid van één der N.S.-halten.

Overige voorzieningen voor onderwijs en vorming

Terwijl de kennis snel veroudert, aanpassingen aan de woon- en werksituatie veelvuldig nodig zijn en meer medeverantwoordelijkheid wordt gevraagd, zijn de mogelijkheden voor onderwijs na het normale dagonderwijs tamelijk beperkt gebleven. Thans wordt getracht via een systeem van permanente educatie hierin verbetering te brengen. Activiteiten die in het kader van permanente educatie (open school) worden ontplooid zijn gericht op om- en bijscholing, tweede kansonderwijs voor volwassenen, creativiteit en kunstzinnige vorming, sociale vaardigheden, voorlichting enz. Voor veel van de betrokken activiteiten zijn geen speciale voorzieningen nodig. Ze kunnen namelijk plaatsvinden in scholen, kerkgebouwen, horecaverblijven e.d. Meestal zal dit een of andere vorm van multifunctionaliteit voor de betrokken accommodaties met zich meebrengen. In enkele gevallen is wel specifieke accommodatie nodig, zoals bij voor-

* Inclusief het speciaal onderwijs (L.O.M., Z.M.O.K. en/of M.L.K.).

beeld een bibliotheek, vormingscentrum of centrum voor kunstzinnige vorming. Aangezien bij deze voorzieningen het accent meestal ligt op een functie voor de vrijetijdsbesteding, zal hieraan in de volgende paragraaf aandacht worden besteed. Voor een vormingscentrum (filiaal) dient 0,3 ha te worden gereserveerd.

7.3. Recreatie en culturele ontplooiing

Recreatieve activiteiten hebben betrekking op vrijetijdsbesteding. Onder vrije tijd kan globaal de tijd worden verstaan die overschiet na het (huishoudelijk) werk en het volgen van onderwijs.

Voor de hoeveelheid vrije tijd zal in de toekomst vooral een rol spelen de grotere belangstelling voor part-time of deeltijdarbeid, de groter worden de belangstelling voor vervroegde uittreding uit het beroepsleven en een bescheiden tendens tot arbeidstijdverkorting: een kortere werkweek of werkdag. Dit laatste wordt thans vooral ingegeven door de wens het beschikbare werk eerlijker te verdelen over de gegadigden daarvoor. Voorts speelt bij de hoeveelheid vrije tijd ook de afnemende huishoudensgrootte een rol, waardoor minder tijd en energie in het huishouden behoeft te worden gestoken. Mede dankzij de minder rooskleurige economische vooruitzichten, is een toename van de hoeveelheid vrije tijd te verwachten bij een gelijk- of zelfs achterblijven van het inkomen.

De vrije tijd kan voor een deel worden besteed aan onderwijs en vorming, aan sociale activiteiten of aan, en daarvoor wordt de animo steeds groter, doe het zelf-activiteiten. Hiermee treedt een transfer op van vrije tijd naar tijdsbesteding met een nuttigheidskarakter. Voorts kan een aanzienlijk deel van de vrije tijd verloren gaan in het woon-werk-verkeer.

Ten behoeve van de besteding van de vrije tijd in Almere-Buiten, zijn een groot aantal uiteenlopende voorzieningen van belang. Deze worden onderstaand behandeld. Het gaat hierbij om voorzieningen buiten de woning. Om te beginnen zal worden ingegaan op de recreatieve functie van het groen.

Groen in het woongebied

Tot het groen in het woongebied worden de groenvoorzieningen gerekend, die op minder dan 500 meter lopen van de woningen zijn gelegen en die een belangrijke functie vervullen in het dagelijks leven van de bewoners. De inrichting van het groen in het woongebied is daarom vaak kleinschalig, terwijl de nadruk ligt op de gebruiksfunctie: wandelen, spelen, zitten, huisdieren uitrusten e.d. Voorts vervult het groen een belangrijke rol als middel om vorm en sfeer aan het woongebied te geven, als beschermer van de privacy en als brenger van beschutting.

Het groen in het woongebied kan globaal in twee categorieën worden ingedeeld: blokgroen en buurtgroen. Het blokgroen wordt gerekend tot de oppervlakte zuiver woongebied en bestaat overwegend uit aankledingsgroen en eenvoudige speelgelegenheid. De oppervlakte hiervan dient tot een minimum te worden beperkt door zoveel mogelijk terrein uit te geven aan de bewoners. Het buurtgroen bestaat uit groensingels, speelweiden, trapveldjes, buurtparkjes e.d. Voor elke inwoner is hiervan 12 à 13 m² nodig, dus voor geheel Almere-Buiten totaal 50 ha. Blok- en buurtgroen kunnen plaatselijk ruimtelijk worden gecombineerd. Dit verhoogt de gebruikswaarde en draagt bij aan de mogelijkheid tot een efficiënt beheer en onderhoud.

Groen buiten het woongebied

Onder groen buiten het woongebied valt het groen, dat niet persé binnen 500 meter van de woning en direct tussen of aangrenzend hieraan behoeft te zijn gelegen. Alhoewel de afstand tot de gebruikers hierdoor min of meer wordt vrijgelaten moet toch, mede gezien het wenselijke karakter van Almere-Buiten, worden gestreefd naar een zo kort mogelijke afstand. Dit kan worden bereikt door een relatief sterke spreiding van dit groen.

Het bovenbuurtse groen zal doorgaans worden gekenmerkt door een relatief grootschalige opzet en plaatselijk een sterke specialisatie, doordat hierin sportcomplexen, een zwembad, begraafplaats, volkstuinen e.d. kunnen worden opgenomen. Voor een uitputtende opsomming van de voorzieningen in de groene sfeer zijn verwezen naar bijlage 1, onder "Gespreide voorzieningen en infrastructuur".

Voor het beeld van de stad speelt het bovenbuurtse groen een belangrijke rol: het scheidt en verbindt de verschillende stadsdelen en legt relaties met het buitengebied. Exclusief de in dit groen op te nemen bestemmingen (zie bijlage 1), is er per inwoner buiten het woongebied 40 m² groen nodig (totaal 160 ha). Evenals blok- en buurtgroen kunnen buurten bovenbuurtsgroen plaatselijk ruimtelijk worden samengevoegd.

Zowel voor het groen in als buiten het woongebied geldt, dat de wijze van spreiden en beplanten alsmede de maatvoering en de vormgeving mede moeten worden afgestemd op beperking van aanlegkosten en een efficiënt beheer en onderhoud.

De educatieve functie van het groen

Van de diverse functies die het groen in een stad vervult is er één die extra aandacht verdient: de educatieve. Het groen als drager van een gevarieerde flora en fauna biedt de stadsbewoner de gelegenheid kennis te nemen van en vertrouwd te raken met de natuur. Dit is erg belangrijk in een stedelijke samenleving waarin de afstand tot de natuur steeds groter wordt. Alhoewel elke vierkante meter groen in de stad doorgaans een educatieve functie kan vervullen is speciale aandacht op zijn plaats. Deze speciale aandacht kan tot uitdrukking komen in de assortimentskeuze, variatie in schaal, in verschillen tussen een open en meer gesloten beplanting en ook in het treffen van bijzondere voorzieningen. Tot die bijzondere voorzieningen kunnen een kinderboerderij, een biologisch centrum en schooltuinen worden gerekend.

Kinderboerderijen zijn voornamelijk bestemd voor de lagere klassen van het basisonderwijs. Er zal in Almere-Buiten behoefte bestaan aan zeker 1 en mogelijk 2 van dergelijke voorzieningen. Biologische centra vervullen een belangrijke rol voor de hogere klassen van het basisonderwijs. In Almere-Buiten zal behoefte bestaan aan één zo'n centrum. Met de bovenstaande voorzieningen is voorlopig een reservering van te zamen 5 ha gemoeid.

Volkstuinen

Landelijk gezien neemt de animo voor het houden van een volkstuin nog steeds toe. De nieuwe woongebieden tot dusverre in Flevoland gerealiseerd zijn wat dit betreft koplopers. Lelystad vormt hiervan een sprekend voorbeeld. De oppervlakte volkstuin per inwoner is hier nu ruim tweemaal zo groot als de huidige landelijke streefnorm van 5 m² bruto per inwoner. Het verdient de aanbeveling in Almere-Buiten vooralsnog 12 m² bruto per inwoner te reserveren voor volkstuindoelinden. Hiermee kan volgens de huidige inzichten de behoefte zowel in kwantitatief als kwalitatief opzicht ruimschoots worden opgevangen. De totale behoefte aan volkstuinen komt hiermee uit op ongeveer 50 ha. Deze oppervlakte heeft in principe betrekking op twee typen tuinen.

Ten eerste de nutstuin, die zowel in de woonomgeving kan zijn gelegen (ca. 50 m² netto per tuin) als op complexen (100-150 m² netto tuinoppervlak). Ten tweede de verblijfstuin: een volkstuin met overnachtingsgelegenheid (300 m² per tuin).

Voor Almere-Buiten kan vooralsnog worden uitgegaan van een behoefte aan nutstuinen, waarbij de mogelijkheid kan worden opengelaten van de reserveringen t.z.t. een deel om te zetten in dan wel een definitieve bestemming te geven in als respectievelijk verblijfstuin.

Daarvoor dient een deel der volkstuinen een op zich zelf staande ligging te krijgen. De zone tussen de Lage Vaart en Rijksweg 6 biedt hiertoe goede mogelijkheden. Van de totale reservering van 50 ha kan een beperkt gedeelte buiten het plangebied worden gesitueerd, bij voorbeeld op het

bedrijvenpark De Vaart. Voor de volkstuinten in complexen gaat de voorkeur als regel uit naar een complexgrootte van ca. 5 ha bij een gelijkmatige spreiding over het stedelijk gebied. Ongeveer 10% van de totale oppervlakte kan worden verwerkt in de woonomgeving.

Waterrecreatie

Waterrecreatie in de meest ruime betekenis is een geliefde vrijetijdsbesteding. Vissen, zwemmen, roeien, zeilen, schaatsen of louter verblijven aan de waterkant zijn erg populair. Flevoland biedt een grote verscheidenheid aan voorzieningen en mogelijkheden: randmeren en jachthavens, vaarten en visplaatsen, IJsselmeer, zandwinplassen enz.

Figuur 10 biedt informatie over de diverse vaardoelen in Flevoland. Al deze vaardoelen zijn vanuit Almere-Buiten te bereiken, terwijl deze kern voor recreatieve passanten een aantrekkelijke pleisterplaats zal kunnen zijn. Er is becijferd, dat rond 1990 jaarlijks 7 à 8.000 pleziervaartuigen Almere-Buiten via de Lage Vaart zullen passeren. In Almere-Buiten moeten daarom voorzieningen worden getroffen om enerzijds de (motor)bootbezitters uit deze kern in de gelegenheid te stellen een ligplaats dichtbij huis te verkrijgen en anderzijds de passanten aanlegmogelijkheden te bieden. Op grond van de huidige inzichten zijn voor Almere-Buiten bij een maximale omvang ruim 200 ligplaatsen nodig voor bewoners die met hun als regel gemotoriseerde boot voornamelijk de binnenwateren als vaargebied zullen kiezen. Hiervoor is een jachthaven met een wateroppervlak van ca. 2 ha nodig. Een directe relatie is met de Lage Vaart nodig en met het hoofdcentrum wenselijk.

Voor de meer kleinschalige vormen van waterrecreatie zal Almere-Buiten gevarieerde mogelijkheden kunnen bieden. De Lage Vaart en de ruime aanwezigheid van open water in de kern bieden kansen voor de hengelsport, spelevaren en schaatsen. Voor deze laatste sport bestaat bovendien behoefte aan een reservering voor een natuurijsbaan (ca. 3 ha bruto).

Om in te zwemmen zijn de waterlopen in de stad en de Lage Vaart in principe niet geschikt. Zwemmers kunnen in Almere-Buiten toch op verantwoorde wijze aan hun trekken komen. Er zullen voldoende inwoners aanwezig zijn om de stichting van een groot openluchtbad en een klein overdekt zwembad te rechtvaardigen. Dit zou als een combibad kunnen worden opgezet. Hiervoor is een centraal gelegen reservering nodig van ongeveer 5 ha.

Veldsportvoorzieningen

Op het gebied van de sport tekenen zich nu al een drietal ontwikkelingen af (4):

- de deelname aan de sportbeoefening neemt nog steeds toe;
- er is sprake van een groeiende belangstelling voor binnensporten;
- de interessen voor sportieve recreatie dan wel recreatieve sport neemt toe.

Voor de veldsport is in zijn algemeenheid niet meer dan een lichte groei te verwachten. Het accent zal daarbij op voetbal en tennis liggen. Wordt in Almere-Buiten 12,5 m² bruto per inwoner voor de veldsportvoorzieningen (exclusief tennis) gereserveerd, dan kunnen alle ontwikkelingen worden opgevangen (totaal 50 ha). Het verdient de aanbeveling uit een oogpunt van efficiënt onderhoud en het functioneren van de sportverenigingen, deze oppervlakte te verdelen over een viertal complexen. De mogelijke samenstelling van deze complexen is samen met het bruto ruimtegebruik in het hierna volgende overzicht aangegeven.

Figuur 10: recreatieve vaardoelen



- | | |
|---|-------------------------------|
| 1 almere-buiten en de vaart | 8 swifterbant |
| 2 bosstrook met zandwinplassen langs de lage vaart | 9 noorderplassen, pampushout |
| 3 hollandse hout, zeilplas, 't bovenwater, lelystad-haven | 10 almere-stad, centrale plas |
| 4 lelystad, en de bossen rondom (gelderse hout, overijsselse hout, visvijver) | 11 almere-haven |
| 5 natuurpark | 12 almeerder hout |
| 6 larserbos | 13 vaartbos, trekkersveld |
| 7 dronten | 14 harderbos |
| | 15 biddinghuizen |
| | 16 ketelhaven |

complex 1	complex 2	complex 3	complex 4
.5 voetbalvelden .2-3 handbalv. .2-3 korfbalv.	.5 voetbalvelden	.6 voetbalvelden .2-3 hockeyv. .mogelijkheid voor grasatletiek- baan	.5 voetbalvelden
.kantines/kleed- accommodatie	.kantine/kleed- accommodatie	.kantines/kleed- accommodatie	.kantine/kleed- accommodatie
ca. 15 ha	ca. 10 ha	ca. 15 ha	ca. 10 ha

Tennis is een sport met een sterk recreatief accent. Mede daarom wordt voorgesteld de voorzieningen hiervoor zoveel mogelijk nabij de woon- of centrumgebieden te situeren. Er zal behoefte bestaan aan een viertal tenniscomplexen met 6 tot 8 banen per complex. Hiervoor is viermaal 1,5 ha nodig (bruto). Het verdient de aanbeveling één van deze complexen te realiseren als een openbare, dus niet verenigingsgebonden, voorziening op een centrale plaats in Almere-Buiten. Dit complex zou dan op dezelfde wijze kunnen worden geëxploiteerd als bij voorbeeld een zwembad. Wellicht is zelfs een gecombineerde exploitatie van deze beide voorzieningen mogelijk.

Overdekte sportaccommodatie

Onder onderwijsvoorzieningen zijn reeds de gymlokalen ter sprake geweest en bij de waterrecreatie een overdekt zwembad. De overige overdekte sportaccommodatie betreft sporthallen en -zalen en voorts gespecialiseerde voorzieningen als bij voorbeeld een tennis- of badmintonhal. Het punt van verzadiging m.b.t. de behoefte aan sporthallen en -zalen blijkt steeds verder op te schuiven. De bestaande zaalsporten als volleybal, basketbal en turnen winnen in populariteit, terwijl zaalvoetbal, -hockey en handbal sterk in opkomst zijn. Deze laatste sporten werden voorheen vrijwel uitsluitend in de openlucht beoefend. Rekening houdend met deze tendens, bestaat er in Almere-Buiten behoefte aan zeker een drietal niet gespecialiseerde sporthallen en evenveel sportzalen.

Deze sportzalen kunnen doorgaans (een) gymloka(a)l(en) voor het basisonderwijs vervangen en passen in de reserveringen daarvoor. Per hal is een reservering nodig van ca. 0,7 ha bruto. In de situering van de sporthallen en sportzalen dient tot uitdrukking te komen, dat deze voorzieningen mede een belangrijke functie vervullen voor het voortgezet onderwijs.

Voorts dient enige ruimte te worden gereserveerd voor gespecialiseerde hallen (tennis, squash, badminton, bowling e.d.). Een reservering van totaal ca. 1 ha is hiervoor vooralsnog voldoende.

Tenslotte moet worden overwogen in hoeverre het wenselijk is om een centrum voor kleine zaalsporten te stichten, vooral voor de zogenaamde krachtsporten. Wellicht is het tevens wenselijk om voorzieningen voor de denksporten te treffen. Deze zouden dan wel voor geheel Almere moeten fungeren gezien het grote vereiste bevolkingsdraagvlak hiervoor.

Overige sportvoorzieningen

In dit verband gaat het om accommodaties voor paardensport, midgetgolf, auto- en motorcross alsmede diverse uiteenlopende activiteiten.

Voor de paardensport zijn reserveringen wenselijk voor een openlucht pony- en paardenmanege (te zamen minimaal 5 ha). Auto- en motorcross-activiteiten vragen een terrein van ongeveer 4 ha. Gezien het hindelijke karakter van deze activiteiten, kan hiervoor aan een plek op het aangrenzende bedrijvenpark De Vaart worden gedacht. Dan zijn er nog een groot aantal uiteenlopende activiteiten waarvoor voorzieningen als een trimbaan, trapvelden, rolschaatsbaantjes e.d. nodig zijn. Deze voorzieningen maken als regel deel uit van het zuiver woongebied of de groenvoorzie-

ningen en behoeven daarom in het kader van dit structuurplan geen nadere programmering.

Sociaal-culturele voorzieningen

Voor de ontwikkeling van een locale samenleving is het van wezenlijk belang, dat voor de diverse sociaal-culturele activiteiten een sociaal-organisatorisch kader wordt geboden. Hierbij kan worden gedacht aan verenigingen, subsidieregelingen, beroepskrachten, vrijwilligers e.d.

Tevens moeten de hiervoor benodigde accommodaties worden gebouwd. Op deze accommodaties en de ruimtebehoefte hiervan, zal dieper worden ingegaan.

Op het niveau van de eigen woonbuurt bestaat behoefte aan een buurthuis als kristallisatiepunt voor alle buurtgerichte en -gebonden activiteiten. Dit is een voorziening voor de gehele bevolking, m.u.v. een categorie jongeren, die er soms de voorkeur aan geeft zich afzonderlijk te vermaken. Buurthuizen vervullen een belangrijke rol in het dagelijks leven. Ze bieden onderdak aan de jeugd, 65-plussers, aan hen die op zoek zijn naar een baan, aan het verenigingsleven, actiewerk, creativiteitsbeoefening en aan het opbouwwerk. Een buurthuis dient daarom zoveel mogelijk voor elke bewoner binnen loopafstand beschikbaar te zijn. Van belang in dit verband is het minimum-bevolkingsdraagvlak voor zo'n voorziening. Dit ligt thans rond de 5.000 inwoners. Bij dit inwonertal kan 500 à 600 m² bruto vloeroppervlak worden gerealiseerd. Hiermee is een terreinreservering van ca. 1.200 m² gemoeid. Overwogen kan worden de buurthuizen te integreren in accommodaties met meer dan één functie. Een goed voorbeeld hiervan is de combinatie buurthuis/k.b.o.-school. De mogelijkheden hiertoe dienen van geval tot geval te worden bezien.

Voor jongeren vanaf 14 jaar zijn specifieke voorzieningen nodig. Rekening moet worden gehouden met een behoefte aan 1 jongerencentrum per 10 à 15.000 inwoners. De ruimtebehoefte van een jongerencentrum is, indien afzonderlijk gerealiseerd, vergelijkbaar met die van de eerder genoemde buurthuizen. In tegenstelling tot deze buurthuizen, die alle centraal in de woonbuurten behoren te liggen, gaat voor de jongerencentra de voorkeur uit naar een centrale ligging in het hoofdcentrum of een meer afgelegen plek, bij voorbeeld aan de stadsrand. Voor met name de jongeren, maar ook de andere leeftijdsgroepen, is tevens de beschikbaarheid van voorzieningen als bars, café's, sportkantine e.d. van belang. Op het niveau van de gehele kern zal er behoefte bestaan aan een cultureel centrum (in het hoofdcentrum). Van zo'n cultureel centrum zou een centrum voor kunstzinnige vorming deel uit kunnen maken, eventueel als dependance van een centrale voorziening te Almere-Stad. Voor het cultureel centrum dient ca. 0,6 ha te worden gereserveerd. Voorts bestaat er op stadsdeelniveau behoefte aan een tweetal bibliotheekfilialen en enkele reserveringen voor kerkgebouwen. Hiervoor dient respectievelijk tweemaal 2.000 m² en driemaal 2.500 m² te worden gereserveerd. Tevens dient in het hoofdcentrum rekening te worden gehouden met de realisatie van zeker één maar mogelijk twee bioscopen.

In de diverse sociaal-culturele accommodaties zal ongetwijfeld expositieruimte worden opgenomen. Het is wellicht aantrekkelijk voor de levendigheid in deze kern alsmede de sociaal-economische dynamiek te trachten in Almere-Buiten een voorlichtings- en expositiecentrum gericht op energie tot stand te brengen. Dit zou een nationale manifestatie kunnen zijn, waar alle vormen van energie-opwekking, energie-overdracht, technieken van energiebesparing en allerlei aanverwante aspecten toegankelijk worden gemaakt voor een zo breed mogelijk publiek.

Aangezien op zo'n manifestatie zeker windmolens thuis horen, is een royale reservering gewenst. Een gunstige ligging t.o.v. een N.S.-halte en een aansluitpunt op Rijksweg 6 ligt voor de hand.

Alhoewel peuteropvangcentra even goed bij de onderwijsvoorzieningen kunnen worden behandeld, tot slot nog een enkel woord over deze voorzieningen. Uitgaande van een belangstellingspercentage van 50% der 2-

en 3-jarigen, zijn 8 à 10 peuterspeelzalen nodig met een opvangcapaciteit van 75 peuters elk. Wordt er gekozen voor een lagere capaciteit per centrum, dan wordt uiteraard het aantal groter. Voor 75 peuters is een bruto vloeroppervlak nodig van ongeveer 120 m² plus een buitenspeelruimte van ca. 80 m² (400 m² bruto terreinoppervlak). Peuterspeelzalen lenen zich goed voor een koppeling aan de basisscholen of de buurthuizen.

Voorts zal er behoefte bestaan aan enkele kinderdagverblijven voor de opvang van kinderen van bijvoorbeeld buitenshuis werkende of winkellende ouders.

7.4. Medische en maatschappelijke zorg

Het gaat in deze paragraaf om zorg en hulpverlening op het gebied van het lichamelijke, geestelijke en sociale welzijn. Evenals bij de andere welzijnsfacetten, zal de aandacht in het kader van dit structuurplan vooral uitgaan naar de materiële voorzieningen en de ruimtereserveringen hiervoor. Hierbij moet uiteraard een rol spelen, dat het terrein van de medische en maatschappelijke zorg in het middelpunt van de belangstelling staat. Vooral de verantwoordelijkheden en initiatieven van de lokale overheid vormen onderwerp van discussie. Vanwege de in deze sector aanwezige dynamiek moet de ruimtelijke ontwikkeling en inrichting van Almere-Buiten nieuwe ontwikkelingen in dezen een kans geven. Dit kan vooral worden bereikt door rekening te houden met een zo groot mogelijke decentralisatie van de medische en maatschappelijke zorg, met behoud van de voordelen van samenwerkingsverbanden tussen de diverse gezondheids- en welzijnswerkers. Meer aandacht voor preventieve activiteiten en voor thuiszorg en zelfstandigheid van hen die een beroep doen op medische en/of maatschappelijke zorg zal daarbij een belangrijke rol spelen.

Voor Almere-Buiten dienen zich, volgens de huidige inzichten, de volgende ruimtebehoevende voorzieningen aan.

Medische centra

Globaal zal per 6.000 tot 9.000 inwoners behoefte bestaan aan een medisch centrum. Hulpverleners van verschillende disciplines werken hierbij in één gebouw, ontmoeten elkaar dagelijks en werken voor dezelfde groep bewoners. Totaal zijn 5 tot 7 van dergelijke centra nodig in Almere-Buiten, waarvan er één als hoofdpoot zal moeten fungeren (G.G.D., ambulance, spreekuur specialisten e.d.). Het ligt voor de hand deze post in het hoofdcentrum te situeren. In enkele gevallen kan een medisch centrum met een apotheek worden gecombineerd. Hiervan zullen er 2 à 3 nodig zijn. Een doorsnee medisch centrum meet ca. 1.500 m² b.v.o., ofwel 3.000 m² bruto terreinoppervlak.

Verzorgingstehuizen en verpleeghuis

Het streven is erop gericht de bejaarde zo lang mogelijke zelfstandig te laten wonen. Hierop zijn ook experimenten als bij voorbeeld Focusprojecten gericht. Zo'n Focusproject bestaat uit een aantal aangepaste woningen, die in een directe 24-uurs zorgrelatie staan met een dienstencentrum. De ontwikkelingen op dit terrein dienen nauwlettend te worden gevolgd. Vooralsnog moeten voldoende reserveringen voor verzorgingstehuizen worden veiliggesteld. Deze tehuizen kunnen worden gecombineerd met een dienstencentrum en enkele zorg- of aanleunwoningen.

Uit tabel 8 (hoofdstuk 5) valt op te maken, dat voorlopig voor 7% der 65-plussers een plaats in een verzorgingstehuis beschikbaar moet zijn. Uitgaande van kleine tehuizen van ongeveer 90 bedden en de taakstellende leeftijdsverdeling voor Almere-Buiten, zijn er 3 à 4 reserveringen nodig. Per verzorgingstehuis is ca. 2 ha bruto nodig, hetgeen combinatie met een aantal aanleunwoningen alsmede een dienstencentrum toelaat.

De ligging van deze reserveringen dient zo gevarieerd mogelijk te zijn: in het groen, in het hoofdcentrum, in een woonbuurt.

Als dependance van het in Almere-Stad te realiseren ziekenhuis, is het wellicht mogelijk in Almere-Buiten een verpleegtehuis te realiseren. Hiervoor is een ruimtereservering van ca. 2 ha nodig. Indien gewenst kan hierop een verpleeghuis met ongeveer 150 bedden worden gerealiseerd.

Categorale voorzieningen

In dit verband gaat het om voorzieningen van zeer specifieke aard en voor een beperkte bevolkingsgroep. Voorbeelden hiervan zijn dagverblijven voor lichamelijk en geestelijk gehandicapten (zowel voor kinderen als voor ouderen), gezinsvervangende tehuizen, diverse bureaus en centra voor opvang van verslaafden, thuislozen, etnische minderheden, moeilijk opvoedbare of lerende jeugd enz. Deze voorzieningen zullen ook zoveel mogelijk te Almere-Buiten aanwezig moeten zijn. Programmering van deze voorzieningen, die gedeeltelijk van accommodaties primair gesticht voor andere doeleinden (m.n. de medische centra) gebruik zullen maken, voert in het kader van dit structuurplan te ver.

7.5. Winkelvoorzieningen en horeca

In de afgelopen periode is de positie van de kleine winkels en ambachten zorgelijk geworden, vooral in oude woongebieden en in de kleine buurtwinkelcentra. Een steeds kleiner wordend bevolkingsdraagvlak en een verouderde opzet van de winkels is hiervan veelal de belangrijkste oorzaak. Landelijk gezien is daardoor tot voor kort het aantal verkooppunten afgenomen. Een hoopgevende ontwikkeling treedt thans op m.b.t. de zogenaamde winkelsteunpunten. Hiermee worden modern opgezette kleine supermarkten bedoeld, die bij een duidelijk afgebakend verzorgingsgebied en een voldoende bevolkingsdraagvlak (minimaal 1.000 huishoudingen) een goede toekomst hebben. Zo'n buurtsupermarkt, die zich richt op de verzorging met dagelijks benodigde goederen, vervangt in zekere zin de oude winkel op de hoek. Waar het bevolkingsdraagvlak en de ligging dat rechtvaardigen, is het zelfs mogelijk door toevoeging van een aantal kleine winkels, die overigens ook overwegend moeten zijn gericht op de dagelijkse verzorging, een beperkt buurtwinkelcentrum te bieden (5).

Een spectaculaire groei doet zich thans voor in de Doe het zelf-sector. De omzetten en het aantal verkooppunten nemen in deze sector sterk toe en er wordt verwacht, dat deze ontwikkeling zal aanhouden. Concentratie van de detailhandel gericht op Doe het zelf-activiteiten lijkt waarschijnlijk, bij voorbeeld in de vorm van warenhuizen waarin zoveel mogelijk branches betrokken bij creatieve of "nuttige" vrijetijdsbesteding in en rond het huis worden samengebracht. Enkele voorbeelden hiervan zijn: woninginrichting, verf, behang, naaimachines, zaden, modelbouw, tuingereedschap, sanitair, parket, elektrotechnische benodigdheden en bouwmaterialen.

Vermeldenswaard is ook de opkomst van detailhandelsvestigingen op niet daartoe bestemde plaatsen, waarbij vooral aan bedrijventerreinen kan worden gedacht. De willekeur waarmee dit meestal gebeurt levert de nodige problemen op, zowel planologisch als voor de detailhandel zelf, die met een soms te sterke concurrentie wordt geconfronteerd. Toch passen dit soort vestigingen doorgaans niet in winkelcentra door bij voorbeeld grote parkeerruimte, gewenste lage grondprijzen en relatief goedkope bouwvormen. De ontwikkeling moet daarom planmatiger geschieden, waarbij aan concentratie van dit type vestigingen kan worden gedacht, wellicht in aansluiting op een stadscentrum. Almere-Buiten kan zich daarbij richten op de al genoemde Doe het zelf-dienstverlening, waarvoor de hiervoor gemaakte opmerkingen zeker op gaan.

Over het regionale kader, vooral gevormd door het stadsgewest Almere, valt nog het volgende op te merken. De meerkernige opzet van Almere

* Percentage consumenten dat in Almere-Buiten zijn bestedingen doet + het deel dat van elders komt.

met als centrale verzorgingskern Almere-Stad betekent voor Almere-Buiten een eenvoudiger winkelapparaat dan te Almere-Stad. Voorzieningen die passen bij het inwonertal van Almere-Buiten worden in deze kern gerealiseerd. Voorzieningen met een verzorgingsbereik groter dan deze kern van 40.000 inwoners, komen overwegend te Almere-Stad. De afvloeiing van de koopkracht in Almere-Buiten zal dan ook groter zijn dan de toevloeiing. De koopkrachtbinding* te Almere-Buiten zal naar verwachting na verloop van tijd ca. 90% bedragen voor de dagelijks benodigde goederen en ca. 65% voor de overige artikelen. Hierbij is de invloed van een mogelijk Doe het zelf-centrum in Almere-Buiten buiten beschouwing gelaten.

Winkels en winkelvloeroppervlak

Om de ontwikkelingen op het gebied van de winkelvoorzieningen mogelijk te maken (ruimtereserveringen) en te kunnen begeleiden (onder- en overbewinkeling tegengaan), is een globale berekening van het benodigde winkelvloeroppervlak nodig.

Uitgaande van een aantal veronderstellingen over het aantal consumenten, koopkrachtbinding, toonbankbestedingen, vloerproductiviteit en verhouding tussen bruto en netto vloeroppervlak, kan voor Almere-Buiten een behoefte aan ca. 35.000 m² b.v.o. worden berekend. Deze oppervlakte voor detailhandelsactiviteiten is toereikend voor de 40.000 inwoners die Almere-Buiten uiteindelijk zal tellen. Dit maakt de realisatie mogelijk van rond de 140 winkels, waarvan er ongeveer 120 een plaats kunnen krijgen in het hoofdcentrum.

Van het totale winkelvloeroppervlak in Almere-Buiten zal ca. 26.000 m² b.v.o. tot de sector "niet dagelijkse artikelen" en ca. 9.000 m² tot de "dagelijkse artikelen" behoren (respectievelijk ca. 75% en ca. 25%). Om tot een reservering voor winkelvoorzieningen te komen, is het nodig tevens een raming te maken van de vele andere activiteiten die in een winkelcentrum thuis horen. Hierbij kan worden gedacht aan winkelambachten (kappers, hakkenbar, chemische reiniging), horecabedrijven en zakelijke dienstverlening (bankfilialen, reis- en uitzendbureaus, autorijschool). Voor deze in een winkelcentrum horende activiteiten c.q. dienstverlening, dient een ophogingsfactor van ca. 15% te worden aangehouden. Aldus kan worden gerekend op een extra bedrijfsploeroppervlak van 5.000 à 6.000 m². Hiermee komt het totaal voor winkel- en aanverwante activiteiten op ruim 40.000 m² b.v.o.



Op de verdeling van het vloeroppervlak over de in Almere-Buiten te onderscheiden centra zal in een volgend hoofdstuk worden ingegaan. Vooruitlopend hierop kan worden gezegd, dat van het totaal van ca. 40.000 m² b.v.o. ongeveer een kwart zal worden verspreid over het woongebied in de vorm van winkelsteunpunten binnen loopafstand. De rest zal worden geconcentreerd in het hoofdcentrum. Tot de winkelvoorzieningen in het hoofdcentrum zullen wellicht 1 à 2 kleine warenhuizen kunnen behoren. In het hoofdcentrum kan vooralsnog worden uitgegaan van ca. 10% stapeling en een verhouding tussen bebouwd en onbebouwd van 1 : 1. De ruimtebehoefte komt hiermee uit op ongeveer 5 ha (exclusief eventuele speciale Doe het zelf-voorzieningen).

De doe het zelf-sector

Eén der branchegroepen die wellicht een bijzonder perspectief voor Almere-Buiten biedt is de al genoemde snel groeiende Doe het zelf-sector. In het hoofdstuk Wonen is gewezen op de belangrijkste motieven voor actief bezig zijn in de vrije tijd. Onderhoud aan woning, tuin, auto, huishoudelijke apparatuur, zelf inrichten en verbouwen, diverse hobby's met een creatief of educatief accent vragen om evenzovele gerichte dienstverlenende activiteiten.

Juist de dienstverlening op het terrein van de Doe het zelf-sector heeft tot op heden nogal de neiging ad hoc zonder veel lijn terecht te komen op diverse uiteenlopende en verspreide plaatsen: aan randen van winkelcentra, op bedrijventerreinen, verspreid (en veelal niet legitiem) in de woonbebouwing. De dynamiek in de betrokken sector, alsmede de stimulerende werking die van een concentratie van op Doe het zelf-gerichte dienstverlening kan uitgaan, vragen in Almere-Buiten om een meer planmatige en geïntegreerde aanpak. Behalve dat zo de gebruikelijke branches binnen de Doe het zelf-sector beter kunnen functioneren, kunnen dan wellicht ook door een breder commercieel draagvlak minder of zelfs tot op heden niet rendabele activiteiten van de grond komen. Hierbij kan worden gedacht aan bij voorbeeld curcusruimten, architectenwinkel, expositie- en demonstratieruimten. Deze aanpak gaat wel het niveau van Almere-Buiten te boven. Daarom moet worden getracht op een gunstig gelegen plek in Almere-Buiten een concentratie van op Doe het zelf gerichte dienstverlenende activiteiten te ontwikkelen met een verzorgende functie voor geheel Almere en zelfs een deel van de regio. Hiervoor kan aan een plaats dichtbij het hoofdcentrum worden gedacht met een (voor-



lopige) bestemming als bedrijventerrein, doch alle potenties van een centrumlocatie. Een voorzichtige schatting omtrent de maximale omvang van een commercieel vrijetijds-centrum levert een wenselijke ruimtereservering op van ongeveer 10 ha (inclusief parkeren). Deze oppervlakte kan, gezien de omvangrijke werkgelegenheidsfunctie van zo'n centrum, drukken op de voor Almere-Buiten geprogrammeerde oppervlakte middel-schalig bedrijventerrein.

Gezien de grote dynamiek op het gebied van de Doe het zelf-markt, het nogal bijzondere karakter van de voorgestelde aanpak en de daardoor aanwezige grote onzekerheden, is nader onderzoek dringend gewenst.

Horecabedrijven

Met uitzondering van een categorie semi-commerciële bedrijven als buffetten en kantines van kantoren, ondernemingen en sportaccommodaties, gaat het bij horecabedrijven om commerciële voorzieningen. De horecabedrijven spelen een belangrijke rol voor het sociaal-culturele leven en de vrijetijdsbesteding en dragen bij aan de levendigheid en aantrekkelijkheid van centra.

Een niet onbelangrijke functie voor een bouwproject als Almere-Buiten en het nabij gelegen bedrijvenpark De Vaart is bovendien de logiesverstrekkende functie. In dit verband is vooral goedkope logiesaccommodatie als pensions van belang.

Om de ontwikkelingen op het gebied van de horecabedrijven op dezelfde manier als de detailhandel te kunnen begeleiden en om de benodigde ruimte globaal aan te kunnen geven, is een globale kwantificering van de horecafunctie te Almere-Buiten nodig. Voor een nieuw woongebied als Almere-Buiten geldt indicatief het volgende (6).

Voor de specifieke en zuiver commerciële horecabedrijven, m.u.v. de logiesverstrekkende, kan als vuistregel worden aangehouden, dat per 1.000 inwoners gemiddeld één bedrijf nodig is. De gezamenlijke oppervlakte moet hierbij rond de 0,13 m² b.v.o. per inwoner liggen. Dit betekent voor geheel Almere-Buiten afgerond ca. 5.000 m², verdeeld over globaal 40 bedrijven. Globaal de helft hiervan zal kunnen worden verwerkt in winkelprojecten en wellicht iets meer dan de helft in het hoofdcentrum. Dat is gemiddeld 120 m² b.v.o. per bedrijf.

Voor de overige horecasectoren, te weten de logiesaccommodatie en de semi-commerciële, is een kwantificering nu niet verantwoord. Wellicht bestaan er mogelijkheden voor enkele eenvoudige logiesverstrekkende bedrijven (bij voorbeeld een pension en een motel). Voor de semi-commerciële horecavoorzieningen is eerder beperking dan stimulering op zijn plaats. De explosieve groei hiervan bedreigt de commerciële sector en draagt ook niet altijd bij aan de verwezenlijking van stedenbouwkundige doelstellingen.

8. Technische voorzieningen

In dit hoofdstuk zal worden ingegaan op een aantal min of meer technische voorzieningen, zoals rioleringen, open waterlopen, gas- en waterleidingen en verwerking van vaste afvalstoffen (1). Tevens zal aandacht worden besteed aan hergebruik van materialen. Voor zover nodig en mogelijk verschaft afbeelding 11 aanvullende informatie over de technische voorzieningen.

8.1. Waterafvoer

Bij de keuze van een rioleringsstelsel voor Almere-Buiten kan in principe worden gekozen voor een gescheiden of een gemengd stelsel.

Bij het gescheiden stelsel wordt het regenwater, dat op verharde oppervlakken valt via een eigen buizenstelsel naar de stadsgrachten afgevoerd. Het huishoudelijk en bedrijfsafvalwater wordt via een ander buizenstelsel, bestaande uit vrijvervalleidingen, rioolgemalen en persleidingen afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie op het bedrijventpark De Vaart. Bij het gemengde stelsel wordt zowel het regenwater als het afvalwater naar de rioolwaterzuivering afgevoerd, behoudens een beperkt gedeelte, dat bij zware regenval via overstortputten naar het oppervlaktewater wordt afgevoerd.

In Lelystad, Almere-Haven en Almere-Stad wordt het gescheiden rioleringsstelsel toegepast. Dit stelsel geeft goede resultaten voor de kwaliteit van het grachtwater en zal ook voor Almere-Buiten goed toepasbaar zijn.

Thans bestaat de behoefte om op grond van de meest recente gegevens en inzichten een vergelijkende studie te maken van beide systemen. Een dergelijke studie wordt verricht en is nu (april 1980) nog niet geheel afgerond. De voorlopige conclusie van dit onderzoek is, dat kwalitatief gezien ook een gemengd rioolstelsel kan worden toegepast. Een definitieve beslissing zal op een nadere uitwerking van het onderzoek kunnen worden gebaseerd. Hierbij zullen ook kostenvergelijkingen voor de aanleg en exploitatie worden betrokken. Voorlopig is er echter nog geen aanleiding in Almere-Buiten van een tot heden in Almere toegepast gescheiden stelsel af te stappen.

Bij een gescheiden rioleringsstelsel, zal voor een voldoende bergend vermogen ongeveer 3% van het bruto stedelijk gebied door open water moeten worden ingenomen. De waterkwaliteit zal hierbij geen problemen opleveren, mits het aantal foutieve aansluitingen beperkt blijft. Bij een gemengd stelsel is niet het bergend vermogen, maar de verblijftijd van het grachtwater maatgevend voor het wateroppervlak. Dit leidt voor het gemengde stelsel tot een benodigd wateroppervlak van 1 à 1,5% van het bruto stedelijk gebied. Vergroting van het grachtoppervlak eist in dit geval voorzieningen voor doorspoeling.

Het open waterpeil zal in Almere-Buiten als regel 5.80 m – N.A.P. bedragen. Dit is 0.40 m hoger dan het polderpeil (Lage Vaart) van 6.20 m – N.A.P. Daardoor kunnen de stadsgrachten vrij lozen op het polderwater. De minimale breedte van een stadsgracht bedraagt op de waterspiegel gemeten 8 m, bij een waterdiepte van 1.20 m. Voorts moet als regel worden gerekend op taluds met een helling van 1:5. Het onderhoud van de grachten kan vanaf het water en vanaf de kant geschieden. In beide gevallen moet op de oever voldoende ruimte beschikbaar zijn voor de afvoer vanuit het water en van de taluds afkomstig afval.

In verband met het beschikbare verval voor de regenwaterafvoerbuizen, mag bebouwd gebied nooit verder dan 600 m van een open waterloop zijn gelegen. Derhalve bedraagt de maximale afstand tussen twee stadsgrachten 1.200 m.

Bij een gemengd stelsel wordt de onderlinge grachtafstand bepaald door de technische en economische aspecten met betrekking tot het drainagestelsel.

Naast waterstaatkundige functies, zoals berging en afvoer van overtollig water, en milieufuncties, zoals het op natuurlijke wijze verwerken van verontreiniging, vervullen de stadsgrachten ook sier- en recreatieve functies. Bij deze laatste functies kan worden gedacht aan oeverrecreatie, vissen, spelevaren met kleine bootjes, schaatsenrijden en mogelijk ook aanlegplaatsgelegenheid voor woonboten en pleziervaartuigen. Oevers met een recreatieve of gebruiksfunctie kunnen afhankelijk de aard hiervan op verschillende manieren worden ingericht. Enkele voorbeelden zijn: oevers met een rietkraag, wilgenoevers, speeloevers en grindstranden. Ook is het mogelijk plaatselijk de oevers aan bewoners van direct aangrenzende woningen uit te geven.

8.2. Nutsvoorzieningen

Voor het functioneren van Almere-Buiten zijn nutsvoorzieningen onontbeerlijk. Een bedrijfszekere leverantie van m.n. drinkwater, electriciteit en gas is een vanzelfsprekende zaak. Voor deze leverantie zijn nutsleidingen nodig: electriciteitsleidingen, telefoonkabels, centrale-antennesystemen, gasleidingen enz. Gelet op de veelheid van de noodzakelijke nutsleidingen, is het wenselijk deze zoveel mogelijk in een gemeenschappelijke leidingstrook onder te brengen (in een gemeenschappelijke sleuf). Hierdoor wordt de kans op beschadiging door werkzaamheden van derden verkleind en bovendien het ruimtebeslag beperkt. Verder verdient het de aanbeveling de daartoe geëigende leidingen als een ringleidingssysteem te ontwerpen. Dit heeft het voordeel, dat bij storingen nog altijd leverantie via een andere weg mogelijk is.

Gasdistributie

De distributie van aardgas geschiedt vanaf het gasontvangststation op De Vaart. Vanuit dit station verbindt een hoge druk transportleiding meerdere over het gebied verspreide gaskaststations. Per kaststation kunnen 300 à 400 woningen worden aangesloten. In de kaststations wordt de voedingsdruk teruggebracht tot de afleveringsdruk.

In verband met de kans op storingen worden de gaskaststations met ringleidingen verbonden, zodat bij leidingbreuk overal de gasdruk kan blijven gegarandeerd.

Mocht (plaatselijk) stadsverwarming worden toegepast, dan vervalt (daar) het gasdistributienet. In dat geval moet gebruik worden gemaakt van elektrische kooktoestellen. Warm water voor huishoudelijk gebruik kan dan worden geleverd door de stadsverwarming.

Electriciteitsvoorziening

De electriciteitsvoorziening van Almere-Buiten zal aanvankelijk geschieden vanaf een onderstation in Almere-Stad, gelegen op het bedrijventerrein ten westen van de Hoge Vaart. Door de realisatie van een warmtekrachtcentrale ten behoeve van de stadsverwarming in Almere-Stad op of nabij het bedrijventerrein De Vaart, zal t.z.t. ook kunnen worden aangesloten op een onderstation bij deze centrale.

Electriciteitsvoorziening vanaf Almere-Stad betekent, dat 10 à 12 hoofdkabels van 10 kV via de leidingenstraat langs de Stadsautoweg 5 op meerdere plaatsen aan de westzijde Almere-Buiten binnen komen.

De 10 kV kabels verspreiden zich over het gehele gebied en vormen de verbindingen naar trafo-ruimten. Er is één trafo-ruimte nodig voor 110 à 120 woningen.

Gehele of gedeeltelijke electriciteitslevering vanaf het onderstation op De Vaart levert geen andere opzet op wat betreft de situering van de trafo-ruimten. De 10 kV kabels zullen dan vanaf de noordzijde Almere-Buiten binnen kunnen komen.

Het verdient de aanbeveling bij het ontwerp van het electriciteitsnet rekening te houden met een eventuele (latere) inpassing van kleine, decentrale warmte/kracht-eenheden en windturbines. Dit geldt voor zowel de



Figuur 11: technische gegevens

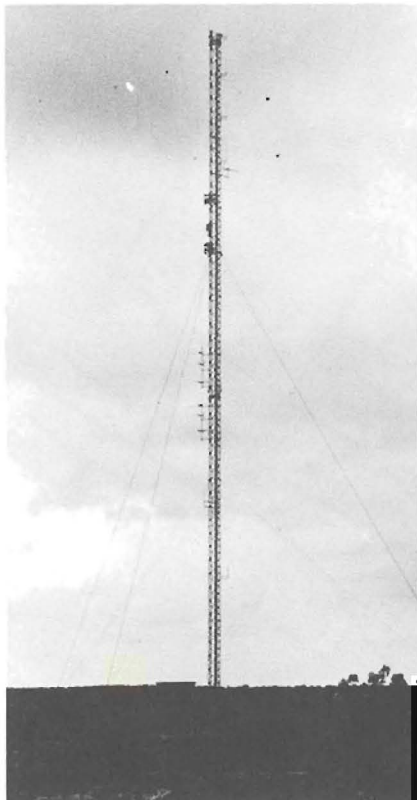


woongebieden, voorzover met een relatief lage woningdichtheid, als voor de bedrijventerreinen.

Ten zuiden van de Lage Vaart loopt een 380 kV hoogspanningsleiding, die deel uitmaakt van het landelijk koppelnet van elektriciteitscentrales. Dit koppelnet wordt beheerd door de Samenwerkende Electriciteits Producenten (S.E.P.). Een strook van 36 meter ter weerszijden van de hartlijn van de hoogspanningsleiding is met zakelijk recht belast. Alle werkzaamheden in deze strook moeten ter kennis van de S.E.P. worden gebracht en behoeven in de meeste gevallen goedkeuring.

Drinkwatervoorziening

Drinkwater wordt gewonnen op het pompstation Fledite in Zuidelijk Flevoland. De distributie in Almere-Buiten geschiedt via één of meerdere hoofdleidingen vanaf de in aanleg zijnde reinwaterkelder nabij het ooste-



lijk kernencomplex. Van hieruit wordt het water met hoge druk in het leidingennet van de stad gepompt. Vanaf de hoofdleidingen zullen secundaire leidingen voor de distributie zorgen. De capaciteit van het leidingensysteem zal worden afgestemd op een toekomstig gebruik van 160 à 200 l/inwoner/dag.

Daarbij is tevens voldoende capaciteit aanwezig voor het onttrekken van water voor brandbestrijding.

Telefoon

In Almere-Buiten zullen twee telefooncentrales worden gebouwd. Hiervoor is per centrale een reservering nodig van 6 à 700 m² bruto. De centrales zijn met een maasvormig ondergronds kabelnet verbonden met de overige centrales in Almere en aangesloten op de hoofdcentrale in Almere-Haven.

Ook het bedrijventpark De Vaart zal op de eerste centrale in Almere-Buiten worden aangesloten. Vanaf de centrales gaat een stervormig opgezet verbindingssnet naar de verdeelkasten, vanwaar weer stervormig per kast ca. 200 woningen zullen worden aangesloten. Elke woning zal een telefoonaansluiting krijgen.

Over het zuidoostelijk deel van het plangebied loopt een straalverbinding tussen Lelystad en Hilversum. In een bijbehorende strook van ca. 200 m breed is de maximale bebouwingshoogte 55 m.

Centraal Antenne Systeem

Alle woningen worden aangesloten op een centrale antenne inrichting, die wordt aangelegd door de P.T.T. De centrale antenne voor geheel Almere en het versterkstation staan opgesteld ten oosten van Almere-Haven. Het systeem maakt desgewenst lokale t.v.-uitzendingen mogelijk.

8.3. Verwerking van vaste afvalstoffen

Bij de stadsreiniging dient een doeltreffende en hygiënische wijze van afvalverwijdering, zowel van het huisvuil als van het straatvuil, voorop te staan. Hierbij spelen ook aspecten als milieubesef, sociale controle en hergebruik van materialen een rol.

In Almere-Buiten zal als algemeen principe gelden, dat de vuilaanbieding en -inzameling zo dicht mogelijk bij de bron (woning, bedrijf enz.) kan geschieden. De wijze van inzameling zal daarbij conventioneel zijn, dus met behulp van emmers, zakken en/of containers. In gevallen dat (mini)containers worden toegepast, zullen doorgaans voorzieningen moeten worden getroffen voor de plaatsing (berging, erf, openbare weg). Hierbij moet ook aandacht worden geschonken aan de grotere rommelkansen rond de containers, terwijl meergezinshuizen extra aandacht vragen.

Zowel bij de toepassing van emmers of zakken als bij (mini)containers bestaan mogelijkheden tot het gescheiden inzamelen van huisvuil. Dit maakt hergebruik van materialen mogelijk. De meest in het oog springende mogelijkheden tot het nuttig hergebruiken van het stadsvuil bieden op dit moment de volgende materialen:

- afbreekbare organische stoffen (in vorm van compost);
- oud papier;
- het cellulosebestanddeel van de afvalstoffen (o.m. afvalhout);
- afvalolie;
- ijzer en ijzerverbindingen;
- non-ferro metalen;
- glas;
- vuilverbrandingsslakken.

De mogelijkheden tot het hergebruik van bouw- en sloopafval zijn van plaats tot plaats verschillend. Als mogelijkheden voor het hergebruik van steen-, puin- en betonafval, alsmede van vuilverbrandingsslakken kun-

nen worden genoemd: aanleg van rijwiel- en wandelpaden, aanleg van parkeerterreinen, funderingen voor wegen, geluid- en windwallen. Ook bestaat er sinds kort de mogelijkheid om opgebroken asfalt opnieuw voor wegeaanleg te gebruiken. Het is van belang hergebruik van materialen zo veel mogelijk te stimuleren.

Het ingezamelde vuil zal, voorzover niet opnieuw te gebruiken, aanvaankelijk kunnen worden afgevoerd naar een gecontroleerde stortplaats nabij Lelystad. Na omstreeks 1985 zal afvoer naar een stortplaats in Zuidelijk Flevoland mogelijk zijn. Op langere duur zal het vuilaanbod in de regio zo groot worden, dat het mogelijk economisch aantrekkelijk wordt vuilverbranding toe te passen. Dit kan eventueel in combinatie met een scheidingsinstallatie gebeuren.

Het bouwafval uit Almere-Buiten kan worden gedeponeerd op gecontroleerde puinstortplaatsen. Na afdekking met aarde worden deze stortplaatsen ingepast in het landschap.



9. Voorzieningencentra en verzorgings gebieden

9.1. De verzorgingsstructuur

Iedere stad of gedeelte daarvan kent één of meerdere centra van een bepaald niveau. Een centrum wordt in dit verband opgevat als een concentratie van uiteenlopende voorzieningen als winkels, winkelambachten, dienstverlenende bedrijven, kantoren en vrijetijdsvoorzieningen. Niveau wil zeggen, dat al naar gelang de omvang en samenstelling van het centrum en de grootte van het verzorgingsgebied sprake is van een stads-, stadsdeel-, wijk- of buurtcentrum.

Te zamen vormen deze centra, voor zover ze binnen één stedelijk gebied aanwezig zijn, doorgaans een hiërarchisch geordende verzorgingsstructuur. Hoe groter een stedelijk verband, hoe gevarieerder deze structuur kan zijn.

Almere-Buiten vormt een onderdeel van het stadsgewest Almere met als centrale verzorgingskern Almere-Stad. Binnen geheel Almere neemt Almere-Buiten met een capaciteit van 40.000 inwoners een relatief bescheiden plaats in. Mede gezien de nabijheid van Almere-Stad dient de verzorgingsstructuur te Almere-Buiten eenvoudig te zijn. Een overzichtelijke verdeling van de voorzieningen over centra met een duidelijke functie en een goed afgebakend verzorgingsgebied komt ten goede aan zowel de bewoners als de bedrijven en instellingen. Het risico van een onoverzichtelijke en te gecompliceerde centrumopbouw is, dat onderdelen hiervan onvoldoende bezoekers weten te trekken of koopkracht kunnen binden en daardoor niet rendabel kunnen functioneren. De gewenste levendigheid komt zo bovendien in gevaar.

Voor Almere-Buiten gaat daarom de voorkeur uit naar een bediening op niet meer dan twee niveaus. Ten eerste bediening op het niveau van zo klein mogelijke verzorgingsgebieden door buurtcentra en ten tweede als aanvulling hierop één verzorgingscentrum op kernniveau. In dit laatste centrum - het hoofdcentrum - moeten zoveel mogelijk voorzieningen boven het buurniveau worden samengebracht.

9.2. De afstand tussen woning en voorziening

Een tweeslagstelsel met enerzijds een bediening binnen loopafstand door vrijwel dagelijks te gebruiken voorzieningen en anderzijds een zo groot mogelijke concentratie van voorzieningen boven het buurniveau, sluit goed aan bij het favoriete koop- en verplaatsingsgedrag van bewoners (1). Over het algemeen treffen bewoners graag voorzieningen binnen loopafstand aan die een belangrijke rol spelen in het dagelijks leven. Op deze wijze kunnen alle leden van een huishouden op de meest gemakkelijke en spontane wijze gebruik maken van de voorzieningen die in het woongebied een belangrijke functie vervullen.

De vraag die vervolgens in het kader van het structuurplan voor Almere-Buiten rijst luidt: wat is een aanvaardbare loopafstand en welke voorzieningen moeten en kunnen binnen deze afstand worden geboden. Bestudering van een aantal onderzoeksresultaten op het gebied van verplaatsingsgedrag m.b.t. frequent bezochte voorzieningen maakt de volgende conclusies mogelijk:

- boven de 500 meter neemt de bereidheid tot lopen sterk af;
- voor enkele categorieën is deze afstand korter, namelijk voor 70-plussers en kleuters maximaal 400 meter;
- tussen de 400 en 500 meter begint het aandeel van de fiets sterk toe te nemen;
- uit een oogpunt van maximalisatie van het gebruik van het openbaar busvervoer dient de loopafstand vanuit het merendeel der woningen naar de bushaltes niet meer dan 400 meter te bedragen.

Als maximale werkelijk te lopen afstand die structurerend werkt op het structuurplan komt uit deze conclusies 500 meter naar voren.

Binnen een stedelijk gebied, dat is onderverdeeld in samenhangende eenheden met behulp van deze maat, kunnen de belangen van kwetsbare groepen bewoners en het openbaar vervoer als regel in het kader van de nadere uitwerking worden veiliggesteld. Zo kan bij voorbeeld door de spreiding van de basisscholen de loopafstand voor schoolkinderen worden beperkt, terwijl bejaardenwoningen op een gunstige afstand van de buurtvoorzieningen kunnen worden gesitueerd.

Binnen een loopafstand van maximaal 500 meter dient elke bewoner zoveel mogelijk voorzieningen aan te treffen die een rol spelen in het dagelijks leven. Zoveel mogelijk wil zeggen, dat wel aan de gebruikelijke voorwaarden voor de stichting en exploitatie moet worden voldaan. Daarvoor moeten o.m. een bepaald aantal inwoners of huishoudens in het verzorgingsgebied aanwezig zijn. Een te lage woningdichtheid kan in dit verband tot problemen aanleiding geven.

Voorzieningen die minder vaak en veelal planmatiger worden bezocht treft de bewoner graag in een zo groot mogelijke concentratie aan. De verplaatsing wordt in dat geval overwegend uitgevoerd per (brom)fiets, auto of openbaar vervoer, waardoor de afstandsgevoeligheid tot een bepaalde grens (globaal te stellen op 2.000 m) gering is. Bezoek aan verschillende voorzieningen wordt vaak gecombineerd, waardoor het karakter ervan tot meer dan een economische handeling kan worden. Gedoeld wordt in dit verband op centrumbezoek als recreatieve activiteit: winkelen i.p.v. kopen. Gezien de omvang van Almere-Buiten (maximaal 40.000 inwoners) wordt voor deze kern gekozen voor één centrum waar zoveel mogelijk voorzieningen met een betekenis die uitgaat boven het buurniveau, zullen worden samengebracht.

Voorts zijn er ook voorzieningen waarvoor de ruimtelijke nabijheid van andere voorzieningen niet van belang is of zelfs ongewenst kan zijn door mogelijke hinder of een te groot ruimtebeslag. Voorbeelden hiervan zijn sportcomplexen, volkstuinen, maneges en een deel van de overdekte sportaccommodaties. Bij dit laatste voorbeeld speelt ook het aantal voorzieningen een rol. In veel gevallen zijn er te weinig accommodaties om elke buurt hiervan te voorzien, terwijl er toch voor de kern meerdere kunnen worden gerealiseerd.

Voor deze laatste categorie voorzieningen moet van geval tot geval het wenselijke spreidingspatroon worden gezien. Minimalisering van afstand t.o.v. de gebruikers moet hierbij een belangrijke rol spelen.

Naast buurtvoorzieningen binnen loopafstand en geconcentreerde voorzieningen in één hoofdcentrum, zal in Almere-Buiten aldus sprake zijn van een derde categorie voorzieningen: gespreide voorzieningen boven het buurniveau.



9.3. Buurtvoorzieningen en verzorgingsgebieden

Bovenstaand is reeds enkele malen gesproken over de buurt als verzorgingsgebied door voorzieningen in de sfeer van de dagelijkse behoeften. Het streven naar een zo groot mogelijke spreiding in dit verband zal altijd worden beperkt door de vereiste bevolkingsdraagvlakken. Onderstaand overzicht van voorzieningen die binnen loopafstand zouden moeten worden gerealiseerd moge dit illustreren. Het draagvlak is hierbij uitgedrukt in huishoudens (woningen) en mede afgestemd op de verwachte bevolkingssamenstelling van Almere-Buiten.

buurtvoorzieningen	globaal draagvlak (gem.)	
openbare of neutrale basisschool (9-klassig)	940 (	
bijzondere basisschool (9-klassig)	1.875 (	1 : 625
gymlokaal	1.250	
peuterspeelzaal	1.500	
buurtsupermarkt (ca. 600 m ² b.v.o.)	vanaf 1.000	
postagentschap	1.300	
buurthuis	vanaf 1.800	
medisch centrum	2.200	- 3.200

Voorts zijn er nog een aantal voorzieningen waarvoor nu geen norm is aan te geven, maar die toch een belangrijke rol kunnen spelen in het woongebied zoals een politiepost, bankfiliaal, buurtcafé of snackbar en uiteraard de bushalte.

Om tot een afbakening van samenhangende verzorgingsgebieden te komen, is het nodig te zoeken naar combinaties van buurtvoorzieningen. Deze combinaties dienen zodanig te worden gekozen, dat elk verzorgingsgebied (buurt) een zo volledig mogelijk pakket aan voorzieningen binnen loopafstand krijgt. Hierdoor kan aan de buurtcentra werkelijk inhoud worden gegeven. Hierbij zijn overigens soms concessies nodig m.b.t. de bereikbaarheidscriteria, gezien de omvang van voor sommige voorzieningen benodigde bevolkingsdraagvlakken en voor de Almere-Buiten gekozen woningdichtheid.

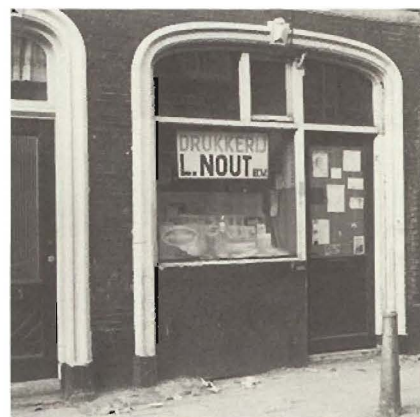
Dit geldt voor het medisch centrum, terwijl dit probleem ook kan optreden bij de scholen voor het bijzonder onderwijs en de buurthuizen.

Optimaal voor Almere-Buiten is een geleding van het woongebied in buurten met een gemiddelde omvang van 1.200 à 1.300 woningen. Telkens dienen daarbij drie buurten zodanig te worden gekoppeld, dat ze te zamen kunnen profiteren van die buurtvoorzieningen, die niet in elke buurt kunnen worden gerealiseerd, zoals bij voorbeeld een medisch centrum. Figuur 12 geeft dit schematisch weer. Geheel Almere-Buiten zou aldus kunnen worden onderverdeeld in twaalf buurten en vier buurtcombinaties elk bestaande uit drie gekoppelde buurten.

Deze schematische opzet zal nader worden uitgewerkt en toegelicht in het kader van de planbeschrijving. Uiteraard kan de samenstelling van de buurtcentra worden aangevuld met voorzieningen als een politiepost, jongeren centrum, ambachtelijke bedrijven, kleine kantoren e.d. Bovendien kan er bij een randligging of meer woningen dan de gemiddelde buurtomvang worden overwogen de winkelfunctie enigszins aan te vullen.

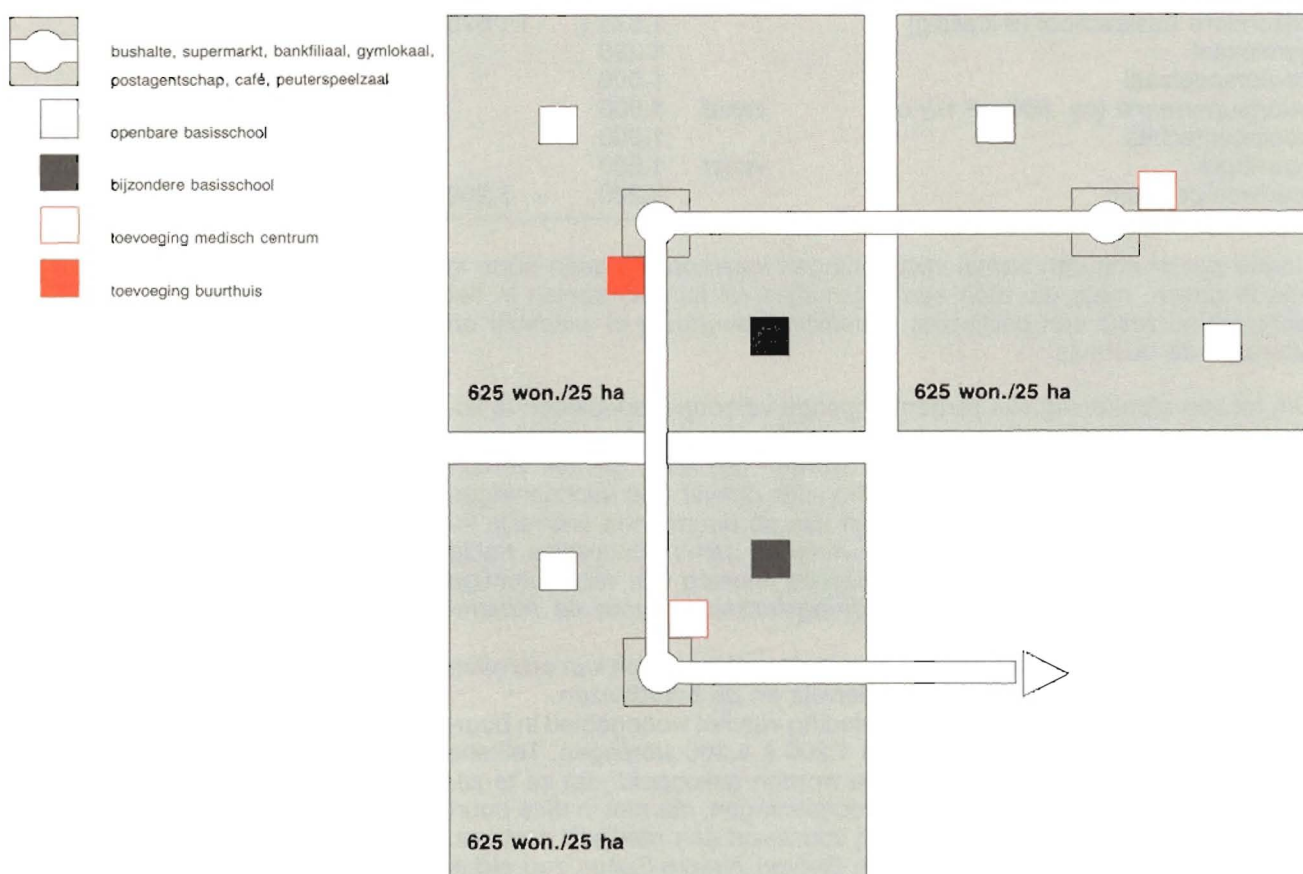
Om de toekomstmogelijkheden voor de buurtcentra zo weinig mogelijk te beperken, is een ruimtereservering per buurtcentrum van gemiddeld 1 ha bruto (inclusief parkeren) gewenst. T.z.t. kan worden gezien wat de exacte samenstelling van de buurtcentra moet worden. Eventuele ruimtelijke marges kunnen worden opgevuld met bij voorbeeld kantoren.

Ten slotte in dit verband nog een opmerking over het begrip "buurt". In-



middels moge duidelijk geworden zijn, dat in het kader van dit structuurplan wordt gestreefd naar samenhangende en afgeronde verzorgingsgebieden. Hiermee worden duidelijke aanleidingen geschapen tot afbakening van het eigen woongebied. Of de bewoners de aldus aangedragen geleding ook als zodanig zullen ervaren moet echter worden afgewacht. Het eigen beeld dat de bewoner van zijn buurt heeft hoeft niet samen te vallen met de geleding volgens het structuurplan. Waar het om gaat is, dat de bewoner over zoveel mogelijk aanknopingspunten beschikt voor het plaatsen van zijn woongebied in het geheel van Almere-Buiten. De buurtcentra en hun (enigszins theoretische) verzorgingsgebieden vormen hiertoe een goed hulpmiddel.

Figuur 12



9.4. Voorzieningen boven het buurtniveau

In de vorige paragraaf zijn de buurtvoorzieningen behandeld. In deze paragraaf komen de voorzieningen boven het buurtniveau aan de orde, te weten de (hoofd)centrumvoorzieningen met als verzorgingsgebied de gehele kern en de verspreide voorzieningen, die doorgaans een functie vervullen voor een deelgebied of een stadsdeel (meerdere woonbuurten).

Centrumvoorzieningen

De voorzieningen die voor concentratie binnen het hoofdcentrum van Almere-Buiten in aanmerking komen zijn de overige (dus het merendeel der) winkelvoorzieningen, kantoren, sociaal-culturele en vrijetijdsvoorzieningen, centrumgebonden dienstverlenende bedrijven en instellingen, wellicht enkele onderwijsvoorzieningen, een aantal woningen in een op

het centrummilieu afgestemde woonvorm en de voor al deze voorzieningen benodigde parkeergelegenheid en ontsluiting. Het is wenselijk, dat het hoofdcentrum aansluit op de belangrijkste N.S.-halte en samenvalt met de best bereikbare plek van Almere-Buiten.

In directe aansluiting op het hoofdcentrum dient ruimte te worden gereserveerd voor een concentratie van dienstverlening gericht op Doe het zelf-bezigheden. Deze reservering kan in het kader van dit structuurplan de bestemming "middelschalig bedrijventerrein" krijgen (zie ook 7.5.). Het is van belang, dat de centrumgebieden van Almere-Buiten de nodige flexibiliteit bezitten. Tevens moeten er in deze gebieden plekken aanwezig zijn, die uiteenlopende kwaliteiten en potenties bezitten. Dit is nodig om ook op de langere termijn verschillend geaarde centrumvoorzieningen een plaats te kunnen geven, of mogelijkheden te scheppen voor ac-



commodaties waarvan de komst wel gewenst is maar nu nog niet zeker, zoals bij voorbeeld een school voor het middelbaar beroepsonderwijs. Bovendien moet er ruimte zijn voor het opvangen van nog geheel onbekende ontwikkelingen. Zo vraagt de ene voorziening een representatieve ligging aan het stadsgroen, de volgende om nabijheid van publiektrekkende functies en weer een andere om een korte loopafstand naar een N.S.-station.

Hierop kan het beste worden ingespeeld door enerzijds een concentratiegebied waar alle voorzieningen een plaats kunnen krijgen waarvan de komst min of meer zeker is en die kunnen profiteren van elkaars nabijheid en aldus kunnen zorgen voor een zo levendig mogelijk hoofdcentrumgebied en anderzijds door een uitloper van dit hoofdcentrum in de vorm van een nevencentrumgebied. In deze uitloper kunnen vooral voorzieningen een plaats krijgen die relatief ruimte-extensief zijn of die wellicht op de

langere termijn tot de mogelijkheden voor Almere-Buiten behoren. Dit nevencentrumgebied zou kunnen worden gekenmerkt door werkgelegenheid in de kantorensector, onderwijsvoorzieningen van een meer dan lokaal belang, voorzieningen op het gebied van de medische en maatschappelijke zorg en de vrijetijdsbesteding. Winkels zullen hierbij ontbreken, aangezien deze m.u.v. de buurtverzorgende winkelsteunpunten worden geconcentreerd in het hoofdcentrumgebied. Voor het nevencentrum kan worden gedacht aan een reservering van totaal ongeveer 20 ha, waarin begrepen een reserve. De planvorming van het nevencentrumgebied kan worden losgekoppeld van het hoofdcentrumgebied, hetgeen functionele en ruimtelijke relaties overigens geenszins uitsluit.

Voor een overzicht van de globale samenstelling van het hoofdcentrumgebied en het nevencentrum zij verwezen naar bijlage 1.

Gespreide voorzieningen

De derde onderscheiden categorie van voorzieningen met een terreinextensief gebruik, zal verspreid over het stedelijk gebied een plaats moeten krijgen. Situeringmogelijkheden zijn aanwezig tussen de deelgebieden (buurten, bedrijventerreinen, centrumgebied) of aan de randen van het stedelijk gebied. In een enkel geval kan zelfs aan een ligging buiten het plangebied worden gedacht. Zo kan wellicht een beperkt deel van de oppervlakte volkstuinen op het bedrijvenpark De Vaart worden gesitueerd. In zijn algemeenheid zal er telkens sprake zijn van een ligging in het groen. Ook over deze voorzieningen en het bijbehorende ruimtebeslag geeft bijlage 1 nadere informatie.

10. Vervoer en verkeer

10.1. Het vervoers- en verkeersbeleid (1)

Vervoer en verkeer vormen als regel geen activiteiten op zichzelf, maar zijn afgeleide activiteiten opgeroepen door het wonen, het werken en de aanwezige voorzieningen. Het grondgebruik en de infrastructuur zijn in feite bepalend voor de omvang van het vervoer en voor het vervoerspatroon.

In structuurplannen voor stedelijke gebieden dient aandacht te worden besteed aan het vervoer en verkeer, omdat deze enerzijds voorwaarden vormen voor, maar anderzijds tegelijkertijd ook beperkingen opleggen aan het functioneren van de verschillende activiteiten. Daarom is in een structuurplan voortdurend sprake van een wisselwerking tussen de ordening van gebouwen en terreinen en de ordening van verkeers(= verplaatsings)ruimten.

Genoemde ordeningen ontstaan door uitgangspunten op het gebied van de bebouwing (woningbouwprogramma, spreiding van de voorzieningen) en de groenvoorzieningen enerzijds en het vervoer en verkeer anderzijds. Bij de beoordeling van de vervoers- en verkeersstructuurvarianten wordt dan ook voortdurend teruggekoppeld op zowel de uitgangspunten in het vervoers- en verkeersbeleid, als op de uitgangspunten en prioriteiten in het beleid m.b.t. de andere facetten.

Hieruit volgt ook, dat bij de structurering van de voorzieningen voor de diverse verkeerssoorten niet alleen kan worden volstaan met een theoretische benadering. Het is vaak nodig om vooruit te kijken naar het ontwerp. Uit deze werkwijze blijkt of eventuele uitgangspunten moeten worden bijgesteld in verband met de haalbaarheid c.q. de uitvoerbaarheid van de verschillende varianten.

Het beleid

Het vervoers- en verkeerssysteem dient een veilige en doelmatige verplaatsing van personen en goederen mogelijk te maken.

De verkeersveiligheid is een centraal thema bij het ontwerp van de vervoers- en verkeersstructuur. In verband hiermee dient te worden gestreefd naar een opdeling van het plangebied in verkeersgebieden en verblijfsgebieden. Verder is een hiërarchische ordening in de ontsluitingsstructuur van zowel de gehele kern als van de deelgebieden gewenst.

In verband met overwegingen inzake het ruimtegebruik, de kwaliteit van de omgeving (het milieu) en het energieverbruik dienen voor het gebruik van de verschillende vervoerswijzen een aantal prioriteiten te worden gesteld. Binnen de kern prioriteit voor de voetgangers en de fietsers, bij afstanden boven 2 km aan het openbaar vervoer.

Bij de relaties met de andere kernen van Almere een voorkeur voor het openbaar vervoer en van en naar Almere de hoogste prioriteit aan het openbaar vervoer, met name de rail.

De verkeersstructuur zal herkenbare relaties moeten leggen met het centrum van Almere-Buiten, met de Flevolijn, met Almere-Stad, het bedrijventpark De Vaart en met het grootschalige open buitengebied.

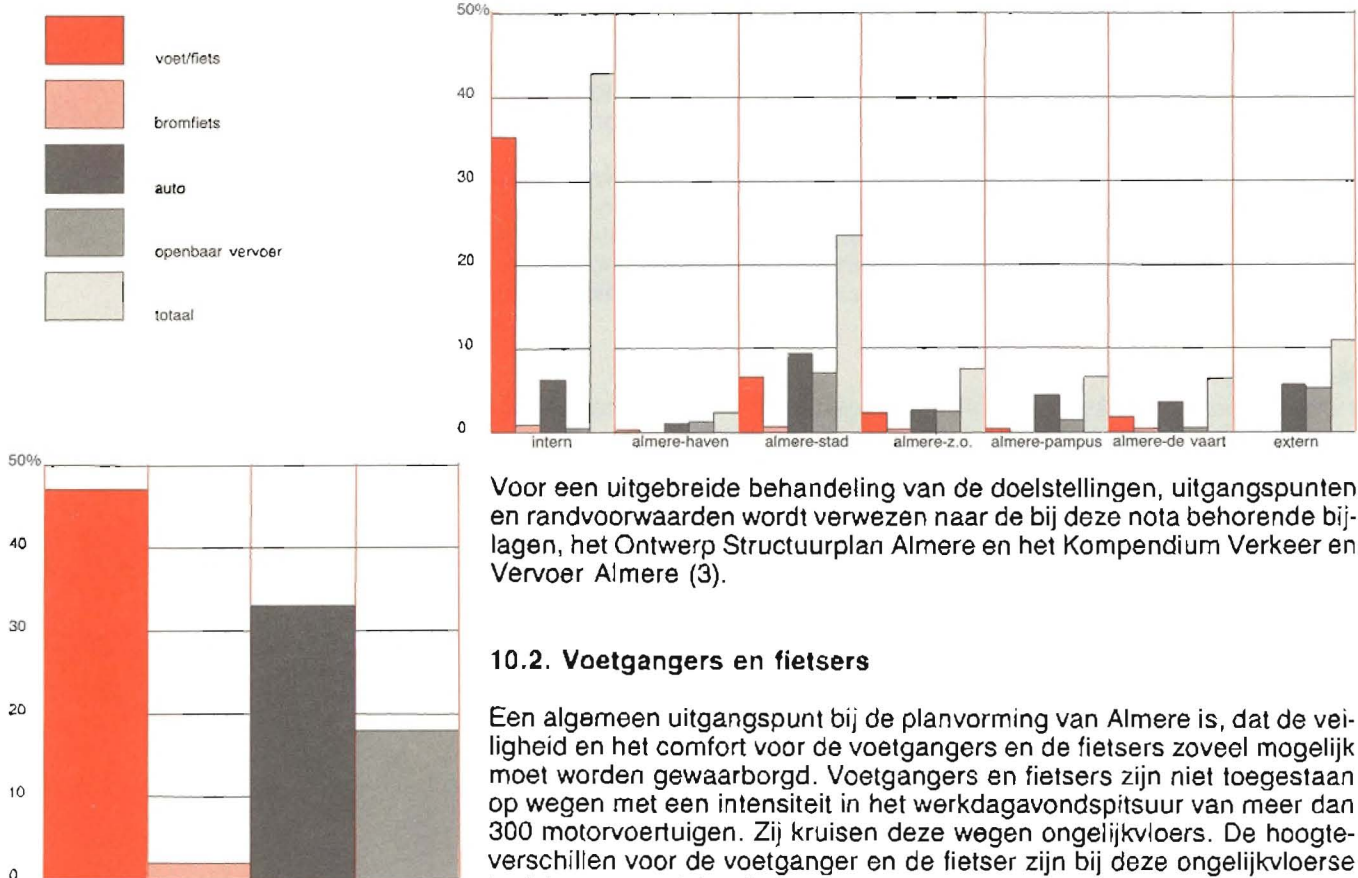
Bij het ontwerp van de verkeersinfrastructuur dient rekening te worden gehouden met capaciteitsvergroting. Dit is vooral van belang wanneer het vervoers- en verkeersbeleid in zijn taakstelling (beperking van het autogebruik) te kort zou blijken te schieten.

Ten behoeve van de kwaliteitsbewaking van het ontwerp van de verkeersstructuur en het tegengaan van vertragingen bij de uitvoering ervan, dient op het niveau van het structuurplan reeds voorzover mogelijk aandacht te worden geschonken aan kostenaspecten. Met name moet hierbij worden gedacht aan het ruimtegebruik (oppervlakte van de verharding, geluidzônes, ruimtereserveringen enz.), de kosten van de infrastructuur (in het bijzonder de kunstwerken) en de kosten verbonden aan de beperking van de geluidhinder.

Voor geheel Almere is voor het planjaar 2000* een vervoers- en verkeersstudie uitgevoerd (2). Het doel van deze studie was een algemene cijfermatige onderbouw te verkrijgen voor detailstudies met betrekking tot het langzaam verkeer, het openbaar vervoer en de auto. Overeenkomstig het voor Almere te voeren vervoers- en verkeersbeleid, zijn in deze studie hoogwaardige infrastructuur voor het langzaam verkeer en voor het openbaar vervoer opgenomen. In de volgende paragrafen wordt voor een aantal vervoerswijzen gebruik gemaakt van de uitkomsten van de studie. Figuur 13 geeft een algemeen beeld van de personenverplaatsing op een werkdag met Almere-Buiten als oorsprong of bestemming. Uit deze afbeelding blijkt niet alleen het grote aandeel van de voet/fietsverplaatsingen binnen Almere-Buiten zelf, maar ook in relatie met Almere-Stad, het oostelijk kerncomplex en het bedrijventpark De Vaart.

Figuur 13a:

verdeling van personen verplaatsingen (per dag) van en/of naar almere-buiten in %



Voor een uitgebreide behandeling van de doelstellingen, uitgangspunten en randvoorwaarden wordt verwezen naar de bij deze nota behorende bijlagen, het Ontwerp Structuurplan Almere en het Kompendium Verkeer en Vervoer Almere (3).

10.2. Voetgangers en fietsers

Een algemeen uitgangspunt bij de planvorming van Almere is, dat de veiligheid en het comfort voor de voetgangers en de fietsers zoveel mogelijk moet worden gewaarborgd. Voetgangers en fietsers zijn niet toegestaan op wegen met een intensiteit in het werkdagavondspitsuur van meer dan 300 motorvoertuigen. Zij kruisen deze wegen ongelijkvloers. De hoogteverschillen voor de voetganger en de fietser zijn bij deze ongelijkvloerse kruisingen te minimaliseren.

Barrièrewerking door verkeersruimten of grootschalige groenzones dient zoveel mogelijk te worden vermeden of verzacht.

Belangrijk is de overzichtelijkheid en de logische opbouw van het hoofdstelsel voor de voetganger en de fietser. Dit is niet alleen om als het ware vanzelf de weg te kunnen vinden, maar ook om een simpel en doeltreffend bewegwijzeringssysteem mogelijk te maken. Verder dient het verschil tussen de werkelijk af te leggen afstand en de hemelsbrede afstand zo klein mogelijk te zijn, waaruit een fijnmazig stelsel van routes voor de voetganger en de fietser volgt.

Kwantitatieve overwegingen, in de zin van verkeersbelasting op de paden, zijn voor de structurering van het padenstelsel van belang.

Bij de fietsritten kan het volgende onderscheid worden gemaakt:

- Ritten op buurniveau, gericht op het buurncentrum, de centrale bus-halte en andere voorzieningen in de buurn.

- b. Ritten op (Almere-Buiten) stadsniveau, gericht op het hoofd- en het nevenstadscentrum, de N.S.-stations, werkgebieden en andere voorzieningen op stadsniveau.
- c. Externe ritten, d.w.z. met als oorsprong of bestemming Almere-Stad, het oostelijk kerncomplex, het bedrijventpark De Vaart en het landelijk middengebied van Zuidelijk Flevoland. De aansluitpunten hiervoor zijn aangegeven in figuur 14.

Voor de voetgangers kan in principe dezelfde indeling naar ritttype worden aangebracht. Daar echter de te voet afgelegde afstanden als regel de kilometer niet te boven gaan, zullen voetritten van de typen b. en c. slechts sporadisch voorkomen.

Het rijgedrag van de fietsers in de verschillende categorieën verschilt niet wezenlijk. Vanuit de gebruiker van het padenstelsel en vanuit de omgeving is er geen aanleiding om een rangorde in het systeem aan te brengen. De bundeling van verkeersstromen, die meestal samengaat met een rangorde in het verkeerssysteem is strijdig met de in dit geval gewenste fijnmazigheid.

De fiets en de auto concurreren met elkaar in de afstandsklasse van 0,5 km tot 3 à 4 km. De structurering van het routestelsel zal dus moeten geschieden rond de ritten van de typen b. en c., waarbij het routestelsel op buurtniveau een aanvullend karakter heeft.

De praktijk heeft geleerd, dat duidelijke routesystemen voor de voetganger en de fietser op stadsniveau nog al eens verloren gaat in het buurtontwerp. Het ligt daarom voor de hand om voor de veiligstelling van het systeem voor de voetganger en de fietser aansluiting te zoeken bij de maatvoering (op structuurplanniveau) van de buurten en bij de overige infrastructuur op stadsniveau. Dit voor zover deze de veilige verkeersafwikkeling van de voetgangers en de fietsers niet nadelig beïnvloeden. Een koppeling met de openbaar vervoersinfrastructuur (de busbaan) en met het waterlopenstelsel lijkt een logisch gevolg.

Een en ander leidt tot een hoofdroustelsel met een maaswijdte van 300 à 400 m, op enkele belangrijke punten aan te vullen met diagonalen, met name in de omgeving van het centrum. Deze incidentele diagonalen zijn niet alleen belangrijk voor een reële afstandsverkortung, maar geven bovendien de fietser het gevoel, dat er met zijn belangen rekening is gehouden. Het primaire net kan worden aangevuld met een secundair, vanuit de buurt ontworpen systeem (gericht op het buurtcentrum en de bushalte).

In het voorgaande is voortdurend sprake geweest van fiets- en voetroutes. Dit houdt in, dat het hoofdsysteem voor de voetganger en de fietser niet per definitie uit vrijliggende paden hoeft te bestaan. Gezien de als regel lage intensiteit op de auto-ontsluiting, is de combinatie van het systeem voor het langzaam verkeer met de buurt- en woonstraten mogelijk, voorzover dit geen afbreuk doet aan de gestrektheid van de routes. De voordelen voor bij voorbeeld het ruimtegebruik en de verlichting liggen voor de hand.

Een combinatie van een woonerf met een route moet worden vermeden, gezien de inrichtingseisen voor de woonerven, die niet te rijmen zijn met de doorstromingseisen vanuit de fietser.



Figuur 14:
randvoorwaarden
voetgangers en fietsers

10.3. Bromfietsers

Evenals de fietsers behoren de bromfietsers tot het langzaam verkeer. De reden, dat de bromfietsers apart worden genoemd, is de moeilijke onderbrenging in het verkeerssysteem. Enerzijds wordt hij in veel gevallen als fietser behandeld: geen rijbewijs nodig en op fietspaden toegestaan. Anderzijds is de bromfiets een motorvoertuig, dat (soms veel) lawaai maakt en waarvoor een valhelm verplicht is. In snelheid ligt hij tussen de fiets en de auto in.

Daar de bromfietser tot de meest kwetsbare verkeersdeelnemers behoort, is een menging met de auto op de stadsautowegen uit veiligheids-overwegingen niet acceptabel. Wel ligt het bij de fiets voegen voor de hand. Bij een opzet van het routesysteem zoals in paragraaf 10.2. beschreven is dit mogelijk. De negatieve karakteristieken van de bromfiets kunnen worden geneutraliseerd door relatief ruime profielen van het fiets-systeem (combinatie met openbaar vervoersbanen en waterlopen) en door de combinatie met buurt- en woonstraten. In een enkel geval zal het niet te vermijden zijn de bromfiets te weren in situaties waar de fiets wel wordt toegelaten. Te denken valt aan recreatieve routes en aan geluidsgevoelige situaties.

10.4. Openbaar vervoer

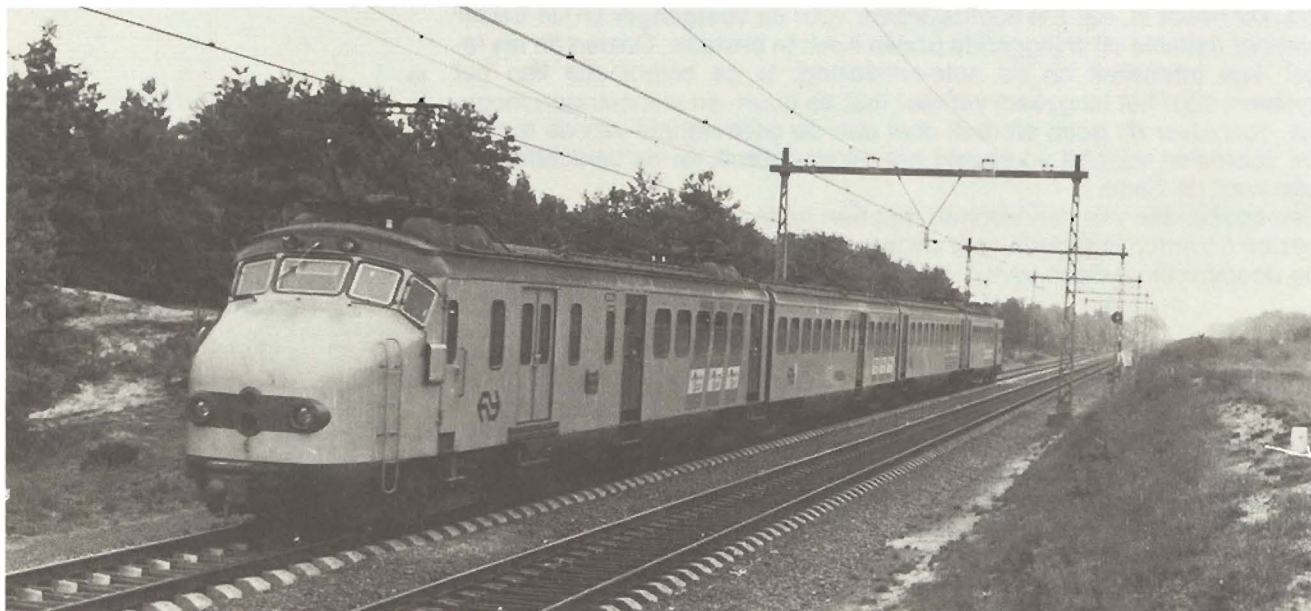
De structuur van het openbaar vervoer in Almere-Buiten dient zodanig te worden opgezet, dat voor de reiziger op afstanden boven ca. 2 km een zeer aantrekkelijk vervoersalternatief voor de privé-auto wordt geboden. Het openbaar vervoer (o.v.) in Almere-Buiten kan niet los worden gezien van het o.v. in de andere kernen van Almere. In verband hiermee is bij de opzet van het o.v. in Almere-Buiten aansluiting gezocht bij het reeds in de andere structuurplannen van Almere geprojecteerde o.v. en met de wijze van uitvoering hiervan.

Voor een optimaal functioneren van het o.v. dienen de verschillende niveaus van het o.v. zoveel mogelijk op elkaar te worden afgestemd. Deze niveaus zijn: nationaal (de Flevolijn), regionaal (streekbussen) en lokaal.

De Flevolijn

De Flevolijn krijgt twee stations in Almere-Buiten: "Almere-Buiten West" en "Almere-Buiten Oost". Volgens de huidige plannen krijgen beide stations een gelijke bediening. Het invloedsgebied van station Almere-Buiten West zal echter groter zijn dan dat van Almere-Buiten Oost, omdat de belangrijkste vervoersstromen vanuit Almere-Buiten op het westen zijn gericht.

Het tracé van de spoorlijn ligt vast. Alle kruisingen met de spoorlijn zullen ongelijkvloers worden uitgevoerd. Om de scheidende werking van de ongeveer 4 m hoge spoordijk te ondervangen zal er een groot aantal onderdoorgangen moeten worden gerealiseerd. Op het ogenblik gaan de gedachten uit naar twee stuks voor een kernhoofdweg, vijf voor een wijkweg



of een busbaan en een veertiental voor voetgangers en fietsers, waarvan enkele gecombineerd met een gracht. De exacte plaatsbepaling hiervan zal uiteraard pas in verdere fasen van de planvorming plaats kunnen vinden.

Tot het station Oost is de spoorlijn dubbelsporig (met zijperrons voor West). Om exploitatieve redenen zal het station Almere-Buiten Oost waarschijnlijk viersporig worden uitgevoerd. Ten oosten van dit station zullen waarschijnlijk twee opstelsporen aanwezig zijn, terwijl ook rekening dient te worden gehouden met een aftakking van een (personen) spoorlijn naar de eventuele Markerwaard en een aftakking van een stamlijn voor goederenvervoer naar het bedrijvenpark De Vaart.

De voetbreedte van de spoordijk in het westelijk deel van het plangebied is ca. 25 m (bij West i.v.m. de zijperrons breder). Bij en ten oosten van het station Oost zal rekening moeten worden gehouden met voetbreedtes tot een maximum van 55 à 60 m. In de zone van 50 m ter weerszijden van de as van de spoorbaan is de woningbouw alleen mogelijk indien speciale maatregelen worden getroffen (4).

Om het gebruik van de trein te bevorderen is het van belang de routes voor het langzaam verkeer te oriënteren op de beide stations.

Vanwege de ook boven al genoemde westelijke gerichtheid van de externe vervoersstromen van Almere-Buiten, ligt het voor de hand om de verknoping van de diverse niveaus van het o.v. (trein en lokale en interlokale bus) bij het westelijke station te laten plaatsvinden.

Deze gerichtheid zou er ook toe kunnen leiden, dat de parkeergelegenheid voor de P & R (Parkeer en Reis) bij het westelijke station wordt gesitueerd. Uit een oogpunt van ruimtebeslag kan dit ongewenst zijn.

Mede in samenhang met de situatie in Almere-Stad, zal dit facet nog nader worden gezien.

De locatie van de beide stations is mede afhankelijk van de stedelijke invulling van Almere-Buiten. En situering, waarbij binnen een werkelijke loopafstand van 800 m een zo groot mogelijk aantal inwoners, arbeidsplaatsen en voorzieningen voorkomt, is gewenst. De afstand tussen de stations dient minimaal 1800 m te bedragen.

De genoemde bereikbaarheidseisen m.b.t. het langzaam verkeer en het o.v. voor het station Almere-Buiten West gelden ook voor het hoofdcentrum van Almere-Buiten. Dit feit vormt een belangrijke aanleiding voor de bundeling van het station West met het hoofdcentrum. Hierbij zij aangetekend, dat een situering van het station naast het (relatief kleine) centrum voldoende zal zijn. Een volledige integratie in het centrum is niet noodzakelijk.

Streekbus

Waarschijnlijk zal een streekbuslijn Almere-Buiten doorkruisen.

Deze lijn verbindt Almere-Stad met Lelystad via Almere-Buiten en De Vaart. Inpassing van deze streekbuslijn in de structuur van Almere-Buiten is bij voorbaat veilig gesteld door de reeds benodigde infrastructuur voor de lokale o.v.-lijnen.

Locaal openbaar vervoer

In Almere wordt het lokale o.v.-net opgebouwd uit transversale lijnen. Dergelijke lijnen lopen als regel vanuit een buurt of kern via het hoofdcentrum van Almere (Almere-Stad) naar een andere buurt of kern.

Bij een dergelijke netopbouw wordt het aantal overstapbewegingen zoveel mogelijk beperkt.

Voor Almere-Buiten zijn van belang (zie figuur 15):

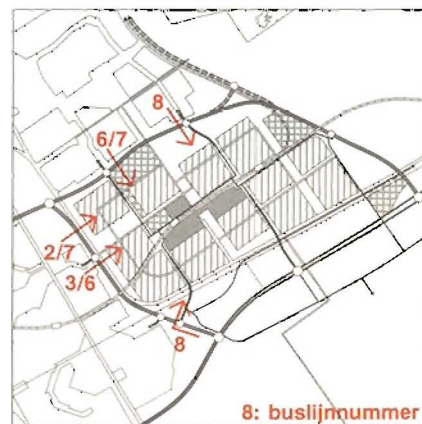
lijn 2: Almere-Pampus – Almere-Stad – Almere-Buiten

lijn 3: Almere-Pampus – Almere-Stad – Almere-Buiten

lijn 6: Almere-Haven – Almere-Stad – Almere-Buiten – De Vaart

lijn 7: Almere-Pampus – Almere-Stad – Almere-Buiten – De Vaart

lijn 8: Oostelijk Kernencomplex – Almere-Stad – Almere-Buiten – De Vaart

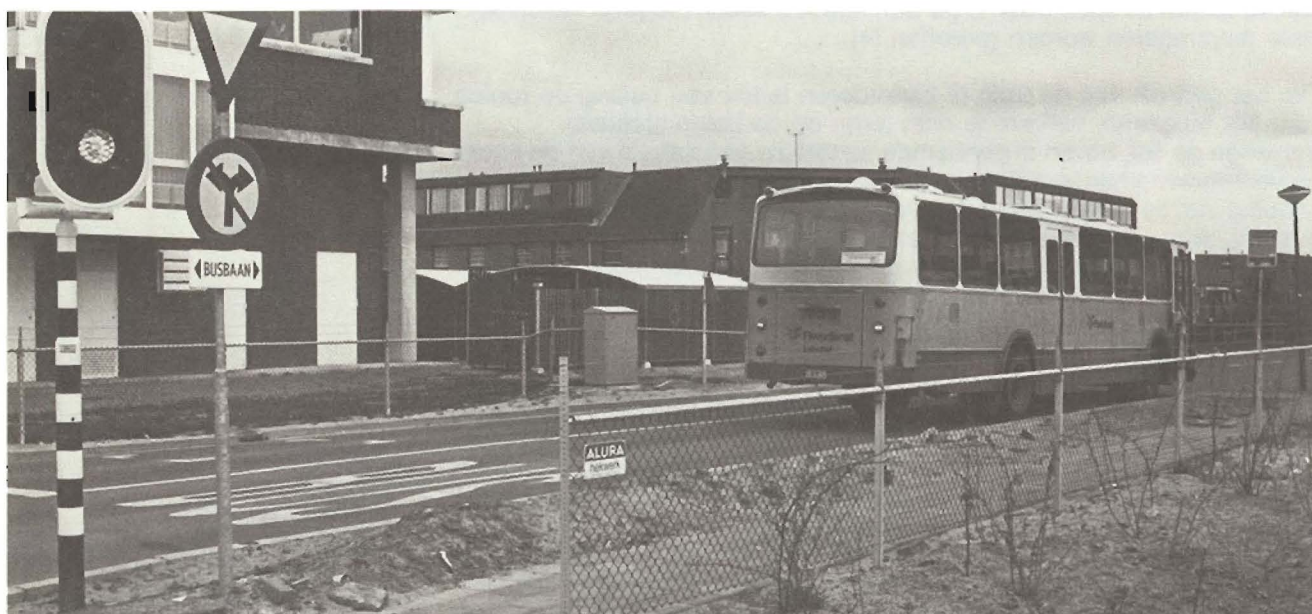


Figuur 15:
randvoorwaarden
lokaal openbaar vervoer

Het is voor een goede en regelmatige dienstuitvoering noodzakelijk, dat als regel over een vrije busbaan wordt beschikt. Het laten vervallen van vrije busbanen kan alleen dan wanneer in de spitsuren een voldoende hoge rijsnelheid kan worden gegarandeerd. Dit uiteraard onder voorwaarden met betrekking tot de verkeersveiligheid, de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer en een goede bereikbaarheid van de halten van het openbaar vervoer.

Het bovenstaande komt er in de praktijk op neer, dat alleen rustige kernhoofdwegen en stadsautowegen in de busroute kunnen worden opgenomen. Buurtwegen, die als regel een erffunctie hebben en waar lage snelheden worden nagestreefd, zijn niet geschikt voor busroutes i.v.m. de gewenste hoge snelheid van het o.v.

In verband met het bevorderen van het gebruik van het lokale o.v. dient ook voor Almere-Buiten rekening te worden gehouden met de algemeen



in Almere gehanteerde regels voor loopafstanden en invloedsgebieden. Het blijkt, dat de o.v.-relaties van Almere-Buiten vooral zijn gericht op Almere-Stad. Het ligt dan ook voor de hand om voor de structurering van het lokale o.v.-net van Almere-Buiten hiervan uit te gaan en het net op te bouwen rond de lijnen 2 en 3.

Het (loop)invloedsgebied van een buslijn is ca. 700 m breed. Gezien de breedte van het plangebied van Almere-Buiten (loodrecht op de spoorbaan) van ca. 2,5 km is een opdeling hiervan in drie of vier stroken denkbaar. Het is echter mogelijk gebleken te volstaan met één lijn ten noorden en één lijn ten zuiden van de spoorbaan. Beide lijnen dienen het station West aan te doen, in verband met de belangrijke overstapfunctie van dit station. Dit is het gemakkelijkst te verwezenlijken door de lijnen bij dit station van bedieningsgebied te laten wisselen. Heen- en terugrijden over hetzelfde traject is niet aan te bevelen. Gezien de structuur van Almere-Buiten ontstaan nu twee mogelijkheden (afbeelding 16).

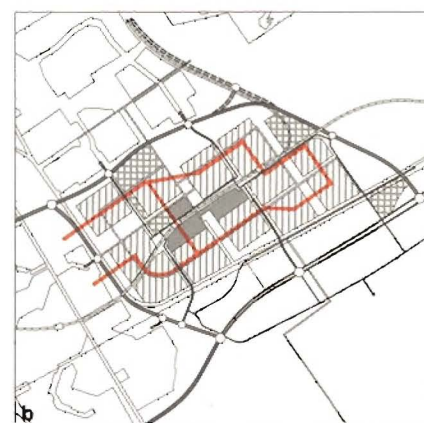
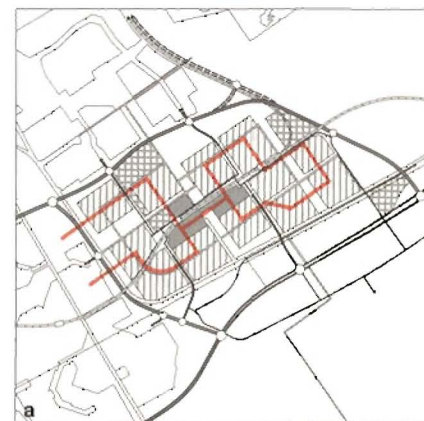
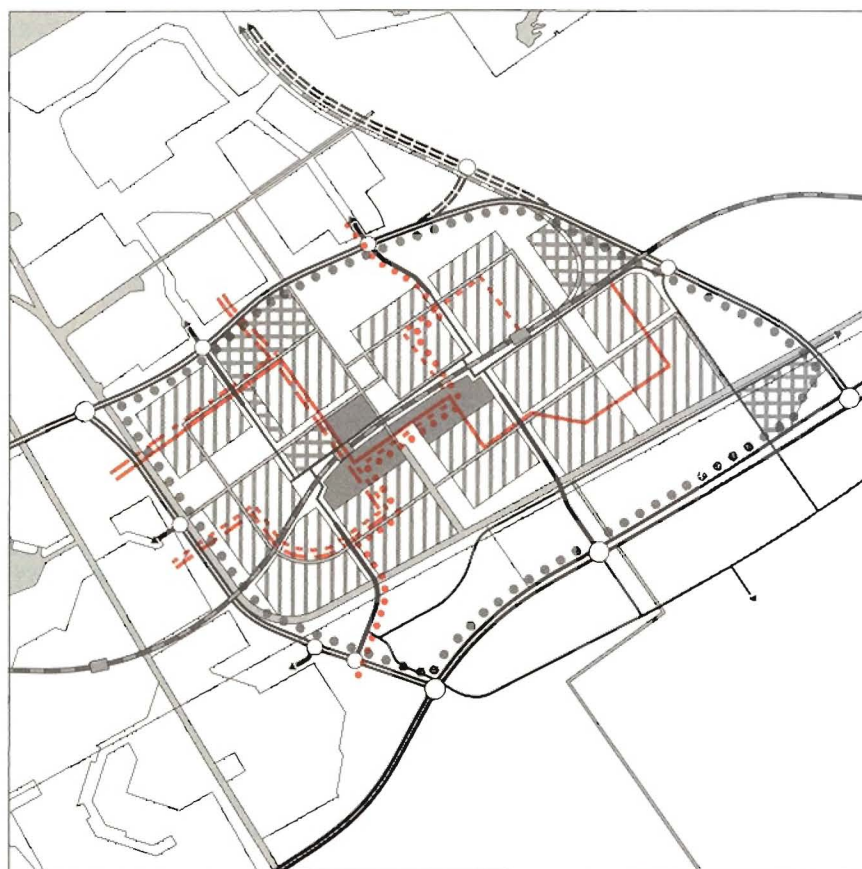
- Een door lijn 2 en 3 gemeenschappelijk gebruikte busbaan ("stambaan"), evenwijdig aan de spoordijk (variant 1).
- Een door lijn 2 en 3 gemeenschappelijk gebruikte busbaan, loodrecht op het spoor (variant 2).

Een afweging met criteria terzake bedieningsniveau, duidelijkheid, flexibiliteit en de lengte van de busbanen en buslijnen leidt niet tot een uitgesproken voorkeur voor een van de varianten.

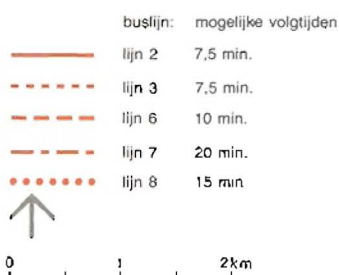
Een overweging, die mede heeft geleid tot de keus van variant 1 is, dat deze beter aansluit bij de gedachte ontwikkeling van de centrale voorzie-

ningen. Een voorwaarde voor een goede werking van deze variant is overigens wel, dat de "driesprong" aan de westzijde van de stambaan in de onmiddellijke nabijheid van het station Almere-Buiten West moet worden gesitueerd. Dit punt is het knooppunt van het o.v. in Almere-Buiten, waar kan worden overgestapt van bus op bus en van trein op bus. Een doorkoppeling van de beide busbanen aan de oostzijde van Almere-Buiten is gewenst. Voor deze koppeling kan eventueel van een gedeelte van de kernhoofdweg gebruik worden gemaakt. In figuur 17 is de structuur van het o.v. in Almere-Buiten weergegeven. Tevens zijn hierbij de uiteindelijke mogelijke frequenties van de buslijnen aangegeven. In eerste instantie zullen op alle lijnen dieselbussen worden ingezet.

Figuur 17



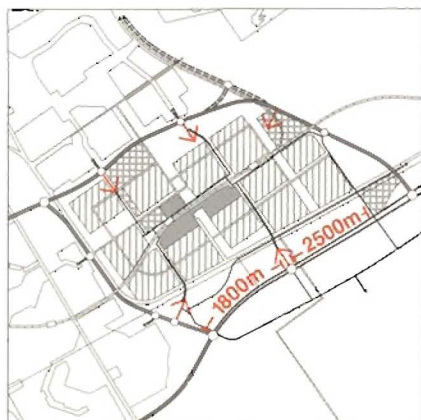
Figuur 16a-b:
a: bus
stambaan evenwijdig aan spoordijk
b: bus
stambaan loodrecht op spoordijk



10.5. Autoverkeer

De ontsluitingsstructuur van Almere-Buiten dient de lage prioriteitstelling ten aanzien van het gebruik van de auto te weerspiegelen. Met name in de directe woonomgeving zal de auto geen bepalend element mogen zijn. Wel dienen in principe alle typen voorzieningen en bebouwing bereikbaar te zijn voor gemotoriseerd verkeer, mede in verband met de aan- en afvoer van goederen.

Omdat zal worden gepoogd een minder gebruik (dus niet het bezit) van de privé-auto te stimuleren, zal de auto-infrastructuur niet mogen worden afgestemd op een vrije trendmatige ontwikkeling van het autoverkeer (trend B). De eerste aanleg van de infrastructuur zal dienen te worden gebaseerd op taakstellende (trend A) normen ten aanzien van het autogebruik (ca. 0,4 motorvoertuig per woning in het werkdagavondspitsuur). In-



Figuur 18:
randvoorwaarden
aansluitingen kernhoofdweg

dien echter in de toekomst mocht blijken, dat het taakstellende beleid slechts ten dele of geheel niet is gehaald, zullen uit veiligheidsoverwegingen uitbreidingen van de infrastructuur noodzakelijk zijn. De ruimtereservering dient te geschieden op basis van ca. 0,6 motorvoertuig per woning gedurende het werkdagavondspitsuur.

Door de opzet van de autoverkeersstructuur moeten er verkeersluwe gebieden ontstaan. Dit kan het beste geschieden door toepassing van een perifeer auto-ontsluitingssysteem. Verkeer zonder bestemming in een bepaald gebied dient er omheen te worden geleid.

Uit een oogpunt van veiligheid dient een rangorde in de auto-ontsluitingsstructuur te worden aangebracht bestaande uit stadsautowegen (SAW), kernhoofdwegen (KHW), wijkwegen, buurtwegen, woonstraten en woonerven (5). De SAW's en de KHW's zijn in principe niet toegankelijk voor voetgangers en (brom)fietzers. De buurtwegen en woonstraten zijn dit wel, evenals de wijkwegen, voorzover de verkeersintensiteit hiervan de grens van ca. 300 motorvoertuigen in het avondspitsuur niet overschrijdt. Het is overigens zaak eventuele woonerven meteen als zodanig te ontwerpen. Gezien de inrichtingseisen die voor woonerven gelden, is de omvorming van een woonstraat in een woonerf meestal niet op eenvoudige (goedkope) wijze mogelijk.

In figuur 18 zijn de randvoorwaarden voor de structurering van het KHW-net voor Almere-Buiten aangegeven.

Bij de opzet van de autoverkeersstructuur dient een evenwicht te worden gevonden tussen enkele soms tegenstrijdige zaken. Enerzijds is er de wens het autoverkeer zo veel mogelijk te spreiden, waardoor de verkeersintensiteit beneden de 300 motorvoertuigen per uur kan blijven.

Dit beperkt het aantal ongelijkvloerse kruisingen met het langzaam verkeer en geeft dit verkeer een zo groot mogelijke bewegingsvrijheid.

Anderzijds bestaat ook de wens het autoverkeer te bundelen, om op deze wijze het aantal plaatsen met mogelijke geluidhinder te beperken. Bovendien wordt hierdoor een efficiënte benutting van de wegen mogelijk.

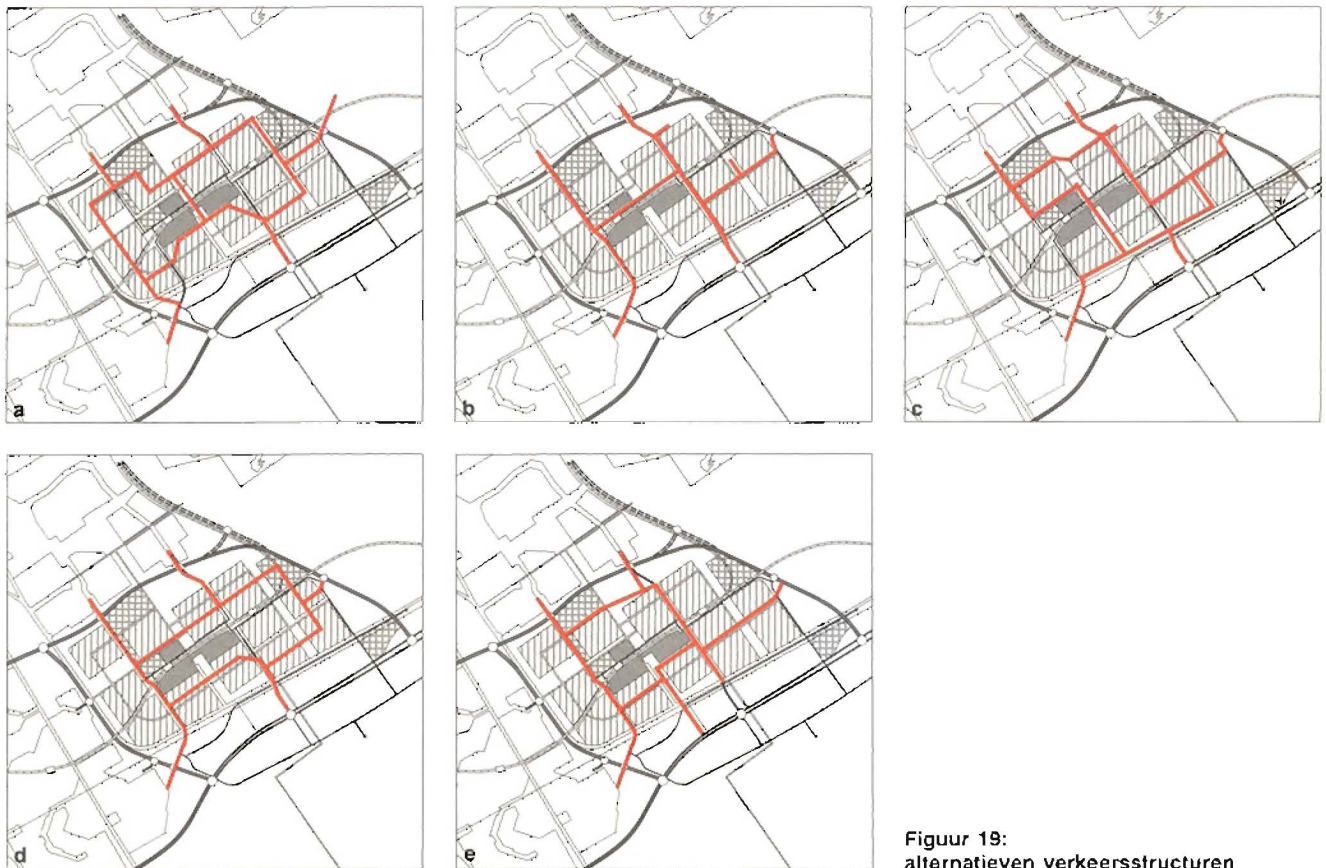
Almere-Buiten is opgebouwd uit buurten van ca. 700 x 700 m met een gemiddelde inhoud van 1200 woningen en een aantal voorzieningen. Deze buurtgrootte, die mede door de eisen van het locale o.v. is gekozen, voldoet aan de bovengenoemde eerste voorwaarde voor de opzet van de autoverkeersstructuur. Bij een ontsluiting vanaf de randen van de buurt bedraagt de ontsluitingsdiepte ca. 700 m. Deze maat is met het oog op het rijgedrag van de automobilist nog net acceptabel. Voor de aansluiting van een buurt op een KHW zijn twee wijkwegen nodig. Bij een gelijke verdeling van het verkeer over beide wegen bedraagt de belasting bij trend A: 200 à 250 en bij trend B: 300 à 400 motorvoertuigen per uur per toegang. De op zich toch al wenselijke vertakking van de buurtontsluitende weg, zo spoedig mogelijk na de afslag van de KHW, maakt de overschrijding van de norm bij de B-trend acceptabel.

Om tot een keus voor de KHW-structuur te komen, zijn de vijf varianten A t/m E uit figuur 19 vergeleken.

De rangschikking van de buurten is voor alle varianten nagenoeg gelijk.

De ontsluiting kan als volgt worden getypeerd.

variant	stadsniveau	buurtniveau
A	centraal	centraal
B	centraal	perifeer
C	perifeer	perifeer
D	centraal	perifeer/centraal
E	perifeer/centraal	perifeer



Figuur 19:
alternatieven verkeersstructuren

Bij de varianten A en D met geheel of gedeeltelijk een centrale ontsluiting op buurtniveau, kan de kernhoofdweg samenvallen met de busbaan, daar de laatste de buurten per definitie centraal ontsluit.

Bij de keuze tussen de vijf varianten zijn criteria gehanteerd met betrekking tot de barrièrewerking, aantal tunneltjes, gewogen weglengte (rijstrooklengte), flexibiliteit en het aantal voertuigkilometers.

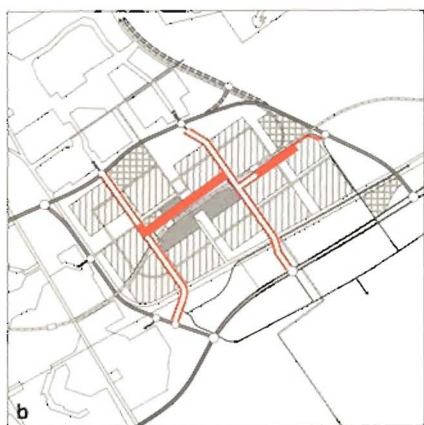
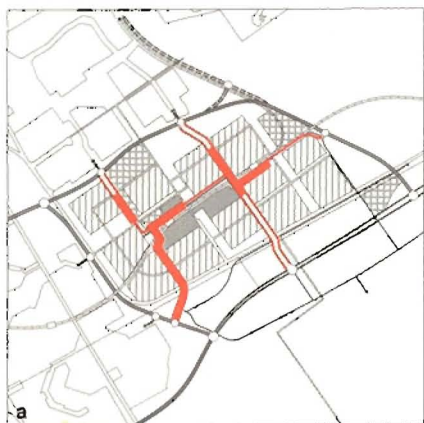
De conclusie luidt, dat uit verkeerskundig oogpunt de wegevariant B de voorkeur verdient voor Almere-Buiten.

Uit de berekening blijkt, dat het centrale karakter van variant B op stadsniveau wellicht iets te sterk is. In de berekeningen is voor de meeste varianten (waaronder B) voor alle KHW's een gelijk rijcomfort (technische term: toedelingssnelheid) aanwezig verondersteld. Daar het acceptabel en gebruikelijk is, dat het rijcomfort midden in de stad minder is dan aan de randen, zonder dat de verkeersveiligheid of de redelijke doorstroming geweld wordt aangedaan, is nog een variant B' doorgerekend. Bij deze B'-variant is de toedelingssnelheid op de balk van de H-vormige ontsluiting en op de daaraan grenzende wegvakken verlaagd. De resultaten van deze berekening zijn in figuur 20 voor trend A en voor trend B aangegeven.

De aangegeven uitvoering van de KHW's is bedoeld als indicatie. Om het bovengeschetste beeld m.b.t. het rijcomfort en het te volgen vervoers- en verkeersbeleid waar te maken, is het echter wel noodzakelijk om iedere aanleg van infrastructuur op de grens van of boven de indicatie voor trend A zeer kritisch te bezien.

10.6. Goederenvervoer

Voor de planvorming van Almere-Buiten zijn mogelijk van belang het goederenvervoer over de weg, per trein en per binnenschip.



Figuur 20 a - b:

-  dubbelbaans
-  enkelbaans
-  enkelbaans (verkeerslichten)

Alle bedrijven zullen ontsloten zijn voor het goederenvervoer over de weg. Voor het goederenvervoer per spoor en per binnenschip is dit niet het geval. Hiervoor dient speciale infrastructuur te worden aangelegd in de vorm van een stamlijn of in de vorm van insteekhavens. In verband met de hiervoor benodigde investeringen gelden voor de aanleg hiervan als regel drempelwaarden m.b.t. de te verwachten vervoersvraag. Voorwaarde voor vervoer per schip en spoor is massaliteit van de goederenstroom.

Mede in verband met de bovengenoemde factoren verdient het de aanbeveling de infrastructuur voor het goederenvervoer per spoor en per binnenschip zoveel mogelijk te concentreren op het bedrijvenpark De Vaart (6). E.e.a. zou moeten worden gekoppeld aan een vestigingsbeleid, dat bedrijven, die mogelijk behoefte hebben aan een aansluiting op het spoor- en/of waternet, verwijst naar De Vaart.

Voor Almere-Buiten zijn geen speciale voorzieningen nodig voor goederenvervoer per spoor en per schip. Een uitzondering vormt het bedrijventerrein, dat mede zal functioneren voor de dienstverlening aan het aangrenzende agrarisch gebied. In dit geval is de mogelijkheid tot vervoer per schip via de Lage Vaart aantrekkelijk.

Ten slotte zal de voor De Vaart benodigde reservering voor een goederenspoorlijn door het plangebied van Almere-Buiten lopen.

10.7. Milieu en energie

Een vervoers- en verkeerssysteem heeft ongunstige neveneffecten op het milieu. De "trefwoorden" in dit verband zijn: verkeers(on)veiligheid, geluidhinder, milieuverontreinigde stoffen, verbruik van schaarse energie, enz. Een en ander is een complex geheel met sterke samenhangen tussen de verschillende sectoren, waarbij "winst" in de ene sector kan leiden tot "verlies" in de andere sector. Onderstaand komen de onderwerpen verkeersonveiligheid, geluidhinder en energiegebruik beknopt aan de orde, waarbij overlappingen niet te vermijden zijn.

Verkeersonveiligheid

De verkeersonveiligheid wordt veroorzaakt door het snelverkeer. Enerzijds door conflicten van dit snelverkeer met de voetganger en de (brom)fiets, maar anderzijds ook door onderlinge conflicten. Bij de planvorming van Almere vormt de bestrijding van de eerste soort conflicten een van de belangrijke doelstellingen en na de vertaling ervan in verblijfs- en verkeersgebieden een belangrijke randvoorwaarde.

Ook de ontmenging van snel- en langzaam verkeer (bij een intensiteit van het snelverkeer van meer dan 300 voertuigen per uur) en de hiërarchische opbouw van het autosysteem zijn het gevolg van deze doelstelling. Het vervoers- en verkeersbeleid voor Almere, dat gericht is op het bevorderen van het lopen en fietsen en het gebruik van het o.v. ten koste van het gebruik van de auto heeft een gunstig effect voor de beide genoemde conflictgroepen.

Concluderend kan worden gesteld, dat op structuurplanniveau door het vervoers- en verkeersbeleid voor Almere en door de daaruit volgende ontwerpuitgangspunten een voldoende basis wordt gelegd voor een relatief verkeersveilige stad. Bij de verdere uitwerking van de plannen is een zekere standaardisatie van de verkeersoplossingen (herkenbaarheid) gewenst.

Geluidhinder

De Wet Geluidhinder onderscheidt twee bronnen, die in het onderhavige kader van belang zijn, namelijk het wegverkeer en het railverkeer.

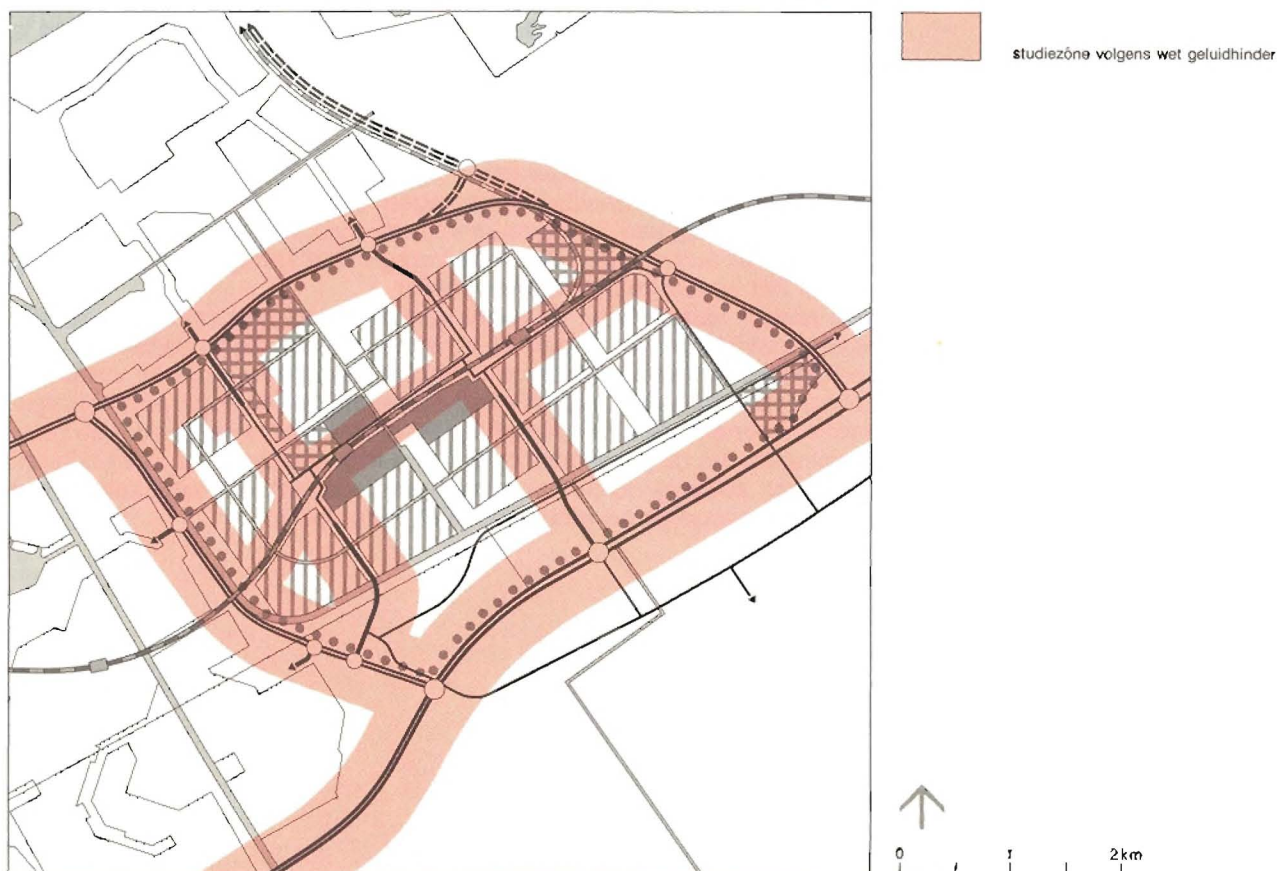
M.b.t. het wegverkeer is de Wet Geluidhinder van belang. De Wet Geluidhinder introduceert geluidzônes langs de wegen. Binnen deze zônes mogen alleen woningen en andere geluidgevoelige objecten worden gebouwd, indien uit onderzoek blijkt, dat de in de Wet vermelde grenswaar-

den niet worden overschreden. In de volgende afbeelding zijn deze zônes aangegeven.

De aangegeven "studiezônes" zijn berekend uitgaande van een aantal veronderstellingen, die tot een hoge geluidsemissie leiden. Eén van deze veronderstellingen is het aanhouden van de maximale verkeersintensiteit op de wegen. De grens van de zônes geeft de punten aan, waar in dat geval het geluidniveau overdag 50 dB(A) zal bedragen.

In het algemeen zullen de verkeersintensiteiten op de wegen rond en in Almere-Buiten in de toekomst lager zijn dan de maximaal mogelijke. Verder biedt de Wet Geluidhinder de mogelijkheid om tijdelijk het berekende geluidniveau met 5 dB(A) te verminderen. Dit omdat de Wet Geluidhinder ervan uitgaat, dat de motorvoertuigen binnen afzienbare tijd stiller zullen worden.

Figuur 21: geluid



Een indicatieve berekening, die ondermeer uitgaat van de vooruitberekende wegbelasting en een weg voorzien van een anderhalve meter hoge geluidwal, leidt tot de in de volgende afbeelding aangegeven zônes, waarbinnen een geluidniveau van 55 dB(A) heerst op 1,5 m hoogte.

De Wet Geluidhinder geldt niet voor wegen waarvoor minder dan 2500 motorvoertuigen per etmaal worden verwacht. De gemiddelde maximum etmaalintensiteit bij de aansluitingen van de buurten op de KHW's bedraagt 2000 m.v.t./etm. bij trend A en ongeveer 3000 m.v.t./etm. bij trend B.

Hieruit volgt, dat als regel de buurtwegen buiten de werkingssfeer van de Wet Geluidhinder vallen.

Voor het railverkeer geldt, dat in de zône van 50 m ter weerszijden van de as de bouw van woningen en andere geluidgevoelige objecten alleen mogelijk is indien speciale maatregelen worden getroffen (7).

Ten slotte in dit verband nog een opmerking over de busbanen. Formeel gezien is op de busbanen in Almere-Buiten de Wet Geluidhinder niet van toepassing. De intensiteit is immers lager dan 2500 motorvoertuigen per dag. Het zou echter tegen de geest van deze wet zijn om hier toch niet enige aandacht aan te besteden. Uit (7) is af te leiden, dat de afstand tussen het hart van de busbaan en de woonbebouwing als regel 12,5 m zou moeten bedragen. Voor de stambaan van het locale o.v. is deze maat ca. 25 m.

Energie

Beperking van het energiegebruik met hieraan gekoppeld beperking van de emissie van milieuverontreinigende stoffen is (naast de verkeersveiligheid) een van de "basiselementen" van het voor Almere te voeren vervoers- en verkeersbeleid met de nadruk op het bevorderen van het lopen en fietsen en het gebruik van het o.v. De praktische uitwerking hiervan dient te zijn, dat het aantal verreden voertuigkilometers van het particuliere autoverkeer vermindert. Daar het voertuigkilometrage het produkt is van het aantal en de lengte van de ritten, is het van belang om in het kader van het bevorderen van het selectieve voertuiggebruik de omrijafstanden van autoverkeer niet groter te maken. De situatie is namelijk denkbaar, waarbij een geringer aantal ritten met een grotere rittlengte een hoger voertuigkilometrage oplevert.

De uit verkeersveiligheidsoverwegingen benodigde hiërarchische opbouw (bundeling) van de structuur voor de auto leidt op zich al tot omwegen voor het autoverkeer. Het is de vraag of het zinnig is verder te gaan, gezien het boven gesignaleerde gevaar.

Een andere variabele bij de voertuigkeuze wordt gevormd door de parkeermogelijkheden en -kosten bij het doelparkeren. Een vervoers- en verkeersbeleid met een duidelijk accent op betaald doelparkeren werkt een selectief voertuiggebruik in de hand zonder mogelijke ongunstige energetische neveneffecten. Een hieruit volgende randvoorwaarde voor de planvorming is, dat de parkeervoorzieningen in gebieden waar doelparkeren voorkomt, zodanig worden ontworpen en ingepast, dat exploitatie ervan op een eenvoudige en efficiënte wijze mogelijk is.

deel B beschrijving

11. Het structuurplan in hoofdlijnen

11.1. Van onderzoek naar ontwerp (1)

In de algemene inleiding (hoofdstuk 1) is gesteld, dat een structuurplan bestaat uit een beschrijving van de meest gewenste ontwikkeling op langere termijn en één of meer kaarten waarin deze ontwikkeling in beeld is gebracht. Voorts gaat het plan vergezeld van een toelichting waarin de aan het plan ten grondslag liggende gedachten en de uitkomsten van het onderzoek zijn samengevat. De toelichting is in het voorgaande deel A behandeld.

In dit tweede deel van de nota gaat het om de beschrijving, d.w.z. om in woord en beeld uitgedrukte voornemens m.b.t. de ruimtelijke ontwikkeling van Almere-Buiten. De wijze waarop aan deze ruimtelijke ontwikkeling vorm en inhoud is gegeven is het resultaat van een nauwe onderlinge wisselwerking tussen de programmatische gegevens voor de toelichting en de inzichten die zijn opgedaan bij het werken aan het ontwerp. Beschrijving en toelichting mogen dan ook niet los van elkaar worden gezien.

In dit hoofdstuk zal de ruimtelijke inrichting van Almere-Buiten in zijn totaliteit worden beschreven. De ruimtelijke samenhang krijgt hierbij ruimschoots aandacht. In hoofdstuk 12 zal vervolgens worden ingegaan op de diverse hoofdbestemmingen of facetten. In hoofdstuk 13 zal ten slotte de wenselijke volgorde van ontwikkelen naar ruimte en tijd worden beschreven.

11.2. Het plan in hoofdlijnen

Bij de planvorming voor Almere-Buiten is een heldere en eenvoudige ruimtelijke opbouw nagestreefd. Ruimtelijke en ontwikkelingsmotieven hebben hierbij een belangrijke rol gespeeld.

Ruimtelijke motieven liggen ten grondslag aan het streven naar een herkenning en oriëntatie opleverende ruimtelijke samenhang van de kern als geheel en in de relatie ervan met de omgeving.

Ontwikkelingsmotieven spelen een rol bij het scheppen van een duidelijk kader voor de besluitvorming en nadere uitwerking. Dit mede ten behoeve van de mogelijkheid voorzieningen, infrastructuur en inplant vroegtijdig te realiseren.

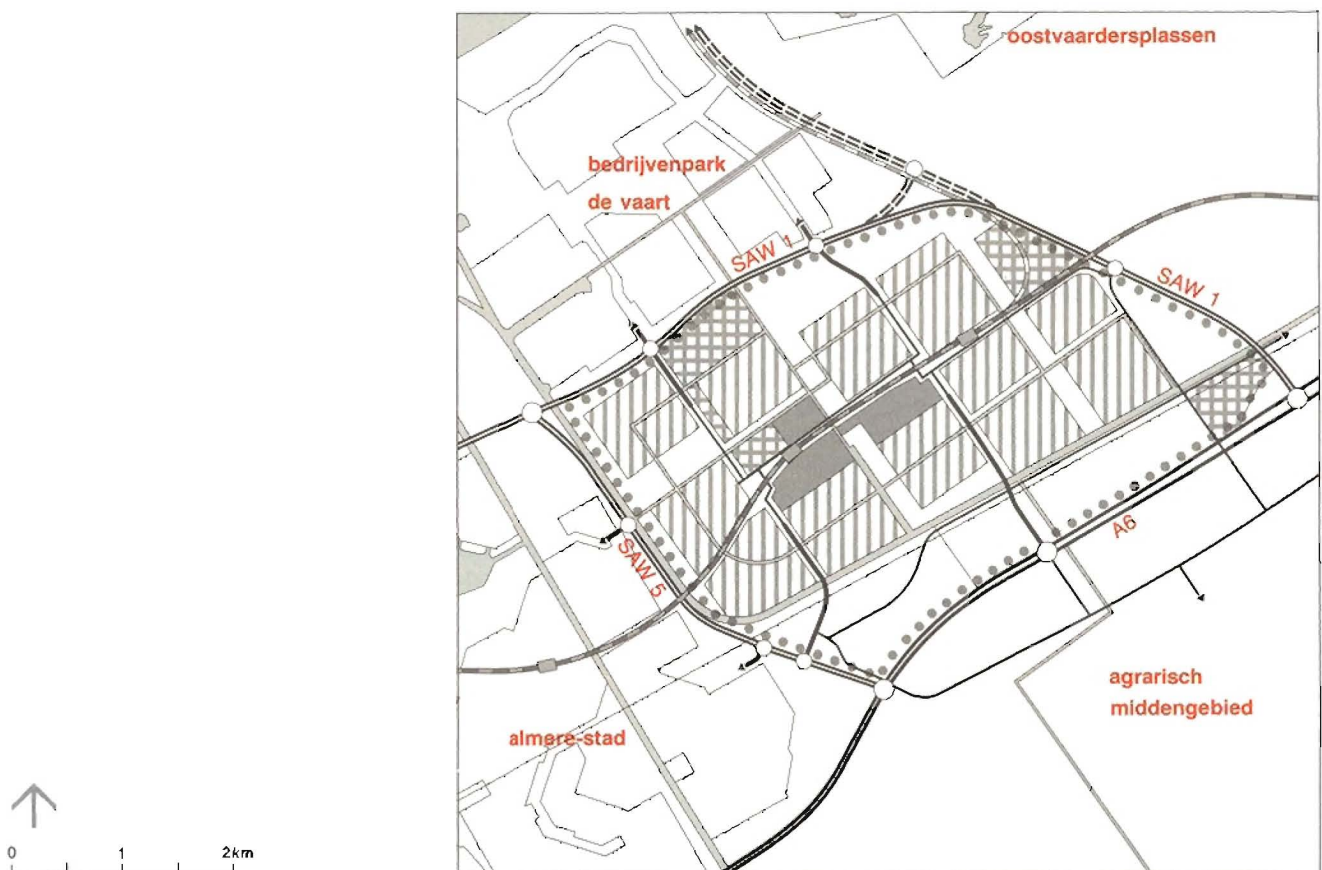


Karakter Almere-Buiten

Om de omgevingskenmerken van invloed te laten zijn op het karakter van Almere-Buiten is, ondanks de barrières rond het plangebied, gestreefd naar directe functionele, visuele en ruimtelijke relaties met de omgeving. Deze relaties zijn niet alleen van invloed op de randen van Almere-Buiten, maar werken door tot in de opbouw van het hart van deze kern.

Dit wordt bereikt door de toepassing van een netwerk van groene ruimten, dat zich uitstrekt over de gehele kern en aansluit op de omgeving. In dit continue stelsel van onderling verbonden groene ruimten zijn uiteenlopende groene bestemmingen gesitueerd en zijn verbindingen opgenomen voor voetgangers en fietsers en incidenteel ook voor auto's. Door dit continue stelsel van groenvoorzieningen wordt het gevoel opgeroe-

Figuur 22: de omgeving



pen, dat men ondanks een redelijk hoge woningdichtheid toch in een open groene stad woont. Tevens wordt zo enig recht gedaan aan de naamgeving Almere-Buiten. Dit wordt bereikt door het grote aantal woningen en andere bestemmingen dat direct aan relatief grootschalig groen grenst of het nog veel grotere aantal op zeer korte afstand daarvan gelegen.

In vergelijking met veel andere steden en wijken wordt aldus in Almere-Buiten het groen op stadsniveau sterk gespreid, op buurtniveau daarentegen enigszins geconcentreerd.

Relatie met de omgeving

De gebieden rondom Almere-Buiten, die van belang zijn voor het karakter van de kern zijn het agrarisch gebied, het bedrijvenpark De Vaart, de Lage Vaart, het natuurgebied de Oostvaardersplassen en Almere-Stad. De relatie met het agrarisch gebied komt ten eerste tot uiting in het aan-

houden van de kavelrichting binnen het plangebied en ten tweede door de voorzieningen ten behoeve van de landbouw en de agrarische bevolking in het oostelijk plandeel.

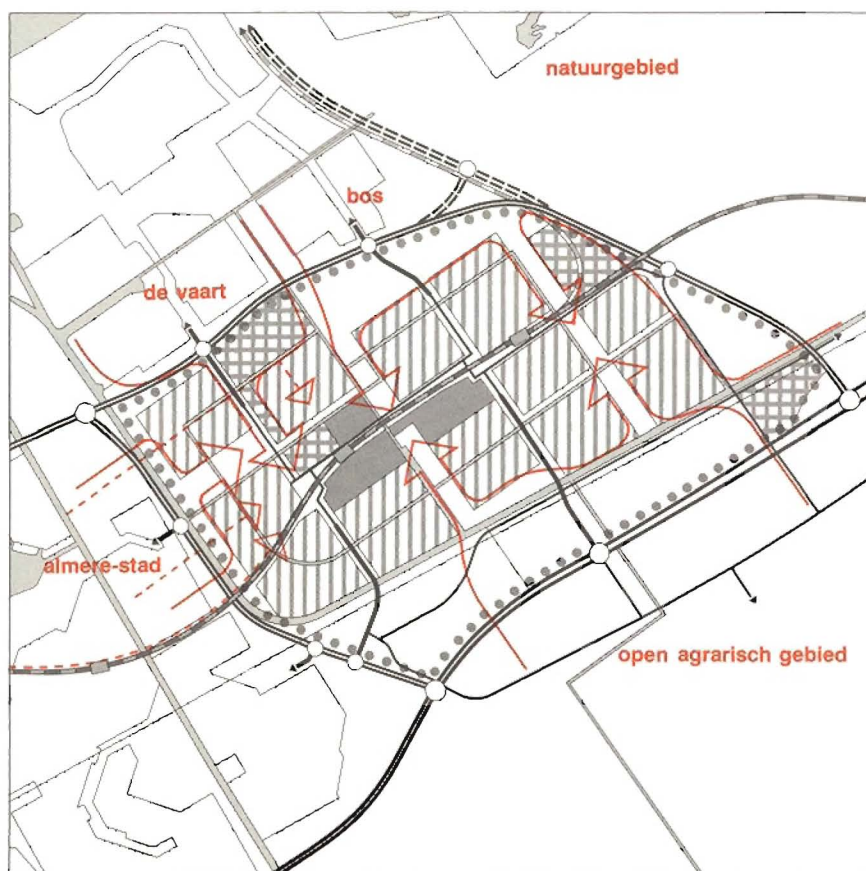
Het open agrarisch middengebied strekt zich uit tot de Lage Vaart. Via een groene zone dringt het open karakter door tot aan het centrum van Almere-Buiten. De relatie met het bedrijvenpark De Vaart komt tot stand door directe verkeersrelaties voor alle verkeerssoorten en een voortzetting van de groenstructuur.

Vanaf De Vaart is langs de kernhoofdweg tot aan het centrum van Almere-Buiten een zone voor bedrijfsvestigingen geprojecteerd.

De relatie met de Lage Vaart verloopt via de waterlopen in Almere-Buiten. Een belangrijke rol speelt daarbij de brede waterloop die in de richting



Figuur 23: relatie met de omgeving



0 1 2km

van het hoofdcentrum is geprojecteerd.

De relatie met het natuurgebied de Oostvaardersplassen komt mede tot stand door een bosgebied aan de noordkant van de kern, tussen de woongebieden van Almere-Buiten en De Vaart. Dit bosgebied zet zich voort in groenzones in de noordelijke gedeelten.

De relatie met Almere-Stad komt vooral tot uitdrukking door de voortzetting van een groene buitenruimte van Almere-Stad tot nabij het centrum van Almere-Buiten en in de diverse verkeersverbindingen (de spoorlijn, openbaar vervoersbanen en de hoofdroutes voor voetgangers en fietsers). De verbinding voor gemotoriseerd verkeer komt tot stand via de Stadsautowegen en Rijksweg 6.

Geleding plangebied

Door het groene netwerk gevormd door brede zônes in de noordwestrichting en smallere zônes loodrecht daarop wordt het plangebied nader ingedeeld. De maaswijdte van het netwerk is afgestemd op woonbuurten van ongeveer 750 x 750 meter. Dit maakt vroegtijdige inplanting hiervan mogelijk zonder de latere bouwactiviteiten te hinderen of voorlopig agrarisch gebruik te belemmeren.

Het gemotoriseerde verkeer is geconcentreerd op kernhoofd- en wijkwegen. Deze wegen zijn onderling gekoppeld ter hoogte van de spoorbaan. De kernhoofd- en wijkwegen ontsluiten de woonbuurten aan weerszijden van deze wegen. Door deze opzet grenzen alle buurten direct aan een brede groenzône. Via deze zone kunnen de recreatieve bestemmingen en het buitengebied worden bereikt.

Figuur 24: geleding plangebied



Uitlopers van de hoofdgroenstructuur dringen door in de woonbuurten.

Ruimtegebruik

Het ontwerp-structuurplan biedt op verantwoorde wijze ruimte aan ongeveer 40.000 inwoners en de daarvoor benodigde 12.000 arbeidsplaatsen. De woningen zijn verdeeld over 12 woonbuurten met gemiddeld 1.200 woningen en voorzieningen die een rol spelen in het dagelijks leven. Daarnaast kunnen er in het hoofdcentrum 7 à 800 woningen worden gebouwd. Drie woonbuurten vormen te zamen een trio met enkele gemeenschappelijke voorzieningen zoals een medisch centrum, buurthuis, bijzondere k.b.o.-school e.d. Het bruto woongebied beslaat totaal ongeveer 570 ha. In dit woongebied is 34 ha kleinschalig bedrijventerrein verwerkt. Voor de overige bedrijfsvestigingen is ca. 100 ha middelschalig bedrijventerrein gereserveerd.

Het centrumgebied beslaat ongeveer 75 ha, waarvan ca. 50 ha voor het hoofdcentrum en ca. 25 ha voor een uitloper hiervan. In deze laatste oppervlakte is een flinke nader te bestemmen reservering begrepen. De hoofdgroenstructuur beslaat ongeveer 700 ha, meegerekend de zones met de kernhoofd- en wijkwegen, doch exclusief de ruimte die de infrastructuur daarbinnen inneemt (waterlopen, wegen, busbaan enz.). Ruim 300 ha hiervan kan worden toegerekend aan de zogenaamde buitenruimte van Almere. Deze oppervlakte, die dient om de kernen van elkaar te scheiden, gaat in betekenis boven het niveau van Almere-Buiten uit. De oppervlakte van de hoofdgroenstructuur is afgestemd op de structurele betekenis en op de potenties als vestingsplaats voor tal van overwegend recreatieve voorzieningen.

Figuur 25: voorzieningen



Milieuaspecten

Reeds op structuurplanniveau zijn een aantal zaken verwerkt, die tot doel hebben bij te dragen aan een goed leefmilieu.

Allereerst kan de hoge prioriteit voor het langzame verkeer en het openbaar vervoer worden genoemd. Gestreefd is naar een zo hoog mogelijk percentage inwoners binnen loopafstand van haltes en stations en naar veilige routes voor voetgangers en fietsers.

Door een evenwichtige spreiding van voorzieningen en arbeidsplaatsen en door een continue groenstructuur is getracht de gemiddelde verplaatsingsafstand te beperken (recreatie en werk dicht bij huis) en daardoor het gebruik van de auto in zoveel mogelijk gevallen onnodig te maken. De Stadsautowegen en Rijksweg 6 leiden het doorgaande verkeer buiten Almere-Buiten om. Het verkeer binnen deze kern is geconcentreerd op enkele kernhoofd- en wijkwegen. Deze zijn terzijde van de bebouwing gesitueerd uit een oogpunt van veiligheid en om de geluidsoverlast doelma-

tig te kunnen bestrijden. Vrachtverkeer wordt zoveel mogelijk buiten de kern gehouden door de grotere bedrijventerreinen aan de randen te situeren.

In de nabijheid van de beide stations en langs de verhoogde spoorbaan is óf een minder geluidvoelige bebouwing gedacht (kantoren, winkels) óf zal als regel een afstand van minimaal 50 meter worden aangehouden. Door het vastleggen van een netwerk voor de groenstructuur is het mogelijk onderdelen hiervan in een vroeg stadium in te planten. Vooral omdat de brede groenzones vrijwel loodrecht staan op de overheersende zuidwesten windrichting, kan hierdoor de windhinder in dit vlakke gebied worden beperkt. Een tijdige inplant is bovendien van groot belang voor een prettig woonmilieu.

Door een gevarieerd aanbod van bedrijventerrein en door een zorgvuldig vestigingsbeleid kan milieubelasting door bedrijven worden beperkt. In dit verband is ook van belang, dat de middelschalige bedrijventerreinen aan de buitenkant zijn gesitueerd. Door middel van een zonerings- en bufferzones kan eventuele overlast worden voorkomen.

Energie

Bij het opstellen van het structuurplan voor Almere-Buiten heeft veel nadruk gelegen op met name het openbaar vervoer, het spreidingspatroon van voorzieningen, de kwaliteit van het wonen, de relatie met de omgeving, het ruimtegebruik en de geluidhinder. Dit neemt niet weg, dat ook energetische overwegingen hebben meegespeeld bij de keuze van de stedenbouwkundige opzet voor Almere-Buiten (zie 4.4.).

Hierbij kan vooral worden gedacht aan menging van wonen en werken, het stimuleren van verplaatsingen te voet, per fiets en openbaar vervoer en beperking van omrijverliezen voor gemotoriseerd verkeer. Ook biedt het structuurplan de mogelijkheid om op buurniveau nieuwe vormen van energievoorzieningen in te voeren. Dit zou in het oostelijk deel van Almere-Buiten kunnen gebeuren in die gedeelten met een lagere dan gemiddelde woningdichtheid. Dit sluit overigens experimenten op bescheiden schaal in Almere-Buiten West niet uit.

Resumerend kan worden gesteld, dat de voor Almere-Buiten gekozen stedenbouwkundige opzet geen beperkingen oplegt aan een gecentraliseerde dan wel gedecentraliseerde energieproductie en -voorziening. In het eerste geval kan worden gedacht aan grootschalige afstandsverwarming door aansluiting op het stadsverwarmingsproject te Almere-Stad. In het tweede geval aan kleinschalige decentrale energievoorzieningen. Uiteraard kunnen ook de tot op heden veelal gebruikelijke conventionele technieken worden toegepast. Deze dienen dan wel te worden geperfectioneerd.

12. Het structuurplan per facet

12.1. Het wonen

De woonbuurt

De 12 woonbuurten van Almere-Buiten vertonen qua opbouw een zekere overeenkomst. De nevenstaande afbeelding toont schematisch een doorsnee buurt. Uiteraard zijn voor elke buurt aanpassingen en verfijningen nodig.

De buurt is gemiddeld ca. 50 ha groot en bestaat uit ongeveer 1.200 woningen. De dichtheid in het bruto woongebied bedraagt 25 à 26 woningen per ha, in het netto woongebied gemiddeld ongeveer 35 woningen per ha. Tot de buurtvoorzieningen behoren met name een winkelsteunpunt, een postagentschap, 2 k.b.o.-scholen, een gymnastieklokaal met een schoolsportveld en een halte van het openbaar vervoer.

Daarnaast bevat de buurt een klein bedrijventerrein van enkele hectares en in enkele gevallen voorzieningen voor meerdere buurten, zoals bij voorbeeld een medisch centrum of een buurthuis.

De loopafstand tot het meest centrale voorzieningenpunt in de buurt is als regel minder dan 500 meter. Tussen twee buurten ligt doorgaans een kernhoofdweg die de ontsluiting verzorgt. Aan de andere kant grenst de buurt aan een brede groenzône waarvan een uitloper als buurtgroen in de buurt dringt.

De buurten ter weerszijden van de kernhoofdweg worden verbonden door een hoofdroute voor voetgangers en fietsers. De kruising hiervan met de kernhoofdweg wordt ongelijkvloers uitgevoerd in verband met de berekende verkeersintensiteit en is veelal te combineren met een waterloop en de busbaan. Hierdoor ontstaat een ruime en lichte onderdoorgang. Langs deze route, die zich door de groenzône voortzet naar een volgende buurt, kunnen voorzieningen worden gesitueerd. Voorzieningen die minder gevoelig zijn voor geluidsoverlast en zelf verkeer aantrekken liggen in de nabijheid van de kernhoofdweg. Voorzieningen met een laag bebouwingspercentage, zoals bij voorbeeld een school, bij het groen. In verband met een goede bereikbaarheid (loopafstand maximaal 500 meter) dienen de buurtwinkels en de halte voor het openbaar vervoer min of meer centraal in de buurt te worden gesitueerd en wel nabij de kruising van de hoofdroutes voor voetgangers en fietsers.

De verkeersbelasting van de kernhoofdweg vereist met betrekking tot het wonen voorzieningen tegen geluidhinder. Opdat de buurt zich niet geheel verschuilt achter geluidwallen, maar zich vanaf de kernhoofdweg op enigerlei wijze manifesteert, kunnen de kleinschalige bedrijven plaatselijk langs een parallelweg van de kernhoofdweg worden gevestigd. Hierdoor ontstaat een buffer tussen de kernhoofdweg en de woonbebouwing. Voor deze oplossing kan met name worden gekozen in het gedeelte dat door de haakse bocht van de baan voor openbaar vervoer in zekere zin los komt te liggen van het overige woongebied.

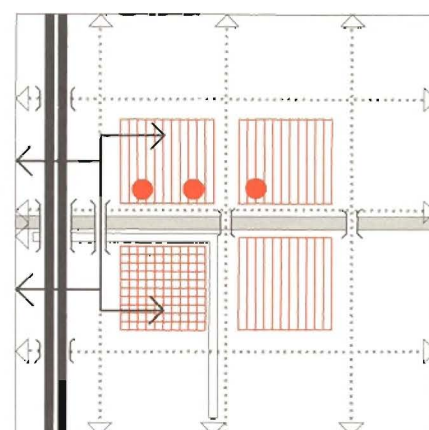
Varlatie in woonmilieu

De ligging van de buurten ten opzichte van elkaar en ten opzichte van de centra en de N.S.-stations zullen verschuivingen in het schema tot gevolg kunnen hebben. Zo zal de woningdichtheid in de buurt van het centrum en de stations hoger zijn. Voorts kunnen de winkelvoorzieningen van de buurten rond het hoofdcentrum wellicht naar dit centrum toe schuiven of zelfs als een uitloper van het hoofdcentrum worden opgevat.

De bedrijvigheid in het noordoosten van Almere-Buiten zal in de aangrenzende buurten merkbaar kunnen zijn.

Het bosgebied in het noorden, het water en het open landschap in het zuiden kunnen van invloed zijn op het karakter en de sfeer van de daar gesitueerde buurten.

De voorzieningen in de meest oostelijke woonbuurt zullen wellicht mede de agrarische bevolking van het aangrenzend landelijk gebied moeten verzorgen. Bovendien biedt deze buurt mogelijkheden voor in het lande-



Figuur 26

	wonen
	kleine bedrijven
	voorzieningen
	water
	kernhoofdweg
	buurtontsluitingsweg
	busbaan
	hoofd fiets/voetroute



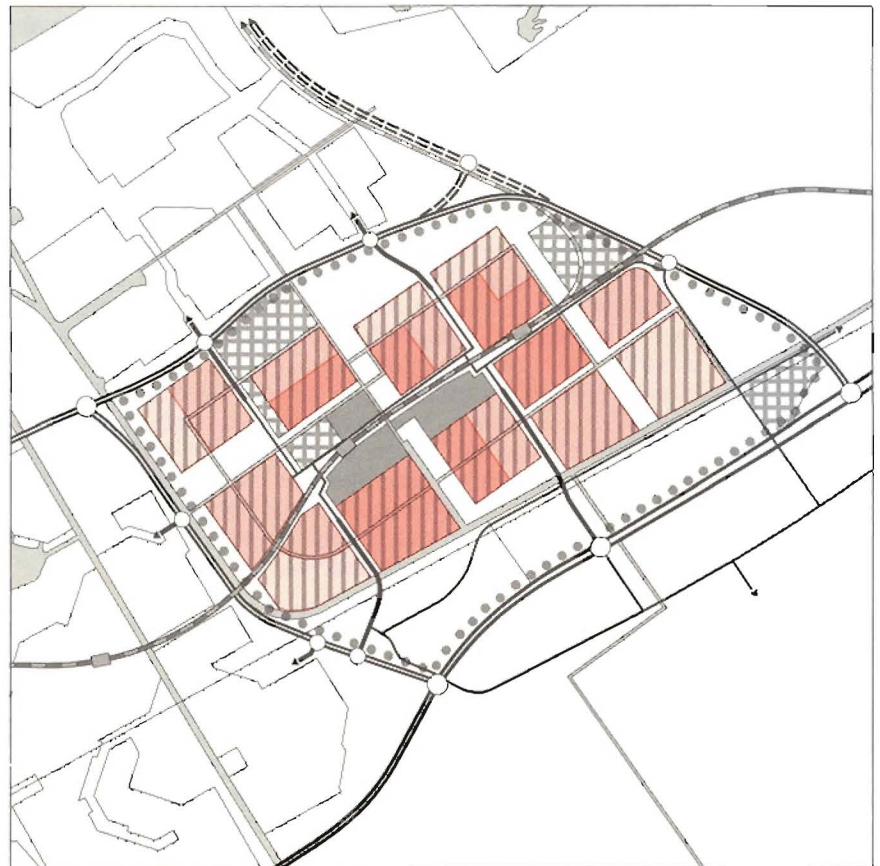
lijk gebied werkzame personen dichtbij het werk en toch in de stad te wonen in een woonomgeving die mede is geïnspireerd op de relatie met het buitengebied. Zo kunnen ligging en functie elkaar versterken en bijdragen tot een eigen karakter van de meest oostelijke woonbuurt.

Woningdichtheid

In het plan is uitgegaan van een gemiddelde netto woningdichtheid van ongeveer 35 woningen per hectare.

Op onderstaand kaartje is aangegeven waar de gebieden met een hogere en een lagere dichtheid dan de gemiddelde kunnen worden gesitueerd. Bij het opstellen van de dichtheidsverdeling is uitgegaan van verschillende overwegingen. Om te beginnen moeten de draagvlakken voor de basisvoorzieningen van een woonbuurt worden gehaald. Ook moet er een

Figuur 27: dichtheden



zekere gelijkwaardigheid van de trio's worden nagestreefd. Voorts komen binnen loopafstand van de beide N.S.-stations en het centrum geen lagere dichtheden dan de gemiddelde dichtheid voor.

Bovendien heeft een rol gespeeld, dat langs de brede centraal gelegen groenzone een hogere dichtheid aantrekkelijk is. Ten slotte biedt een lagere dichtheid van perifeer gelegen woongebieden meer mogelijkheden om in te spelen op de omgevingskarakteristieken en op een eventuele gedecentraliseerde energievoorziening.

12.2. Het centrumgebied

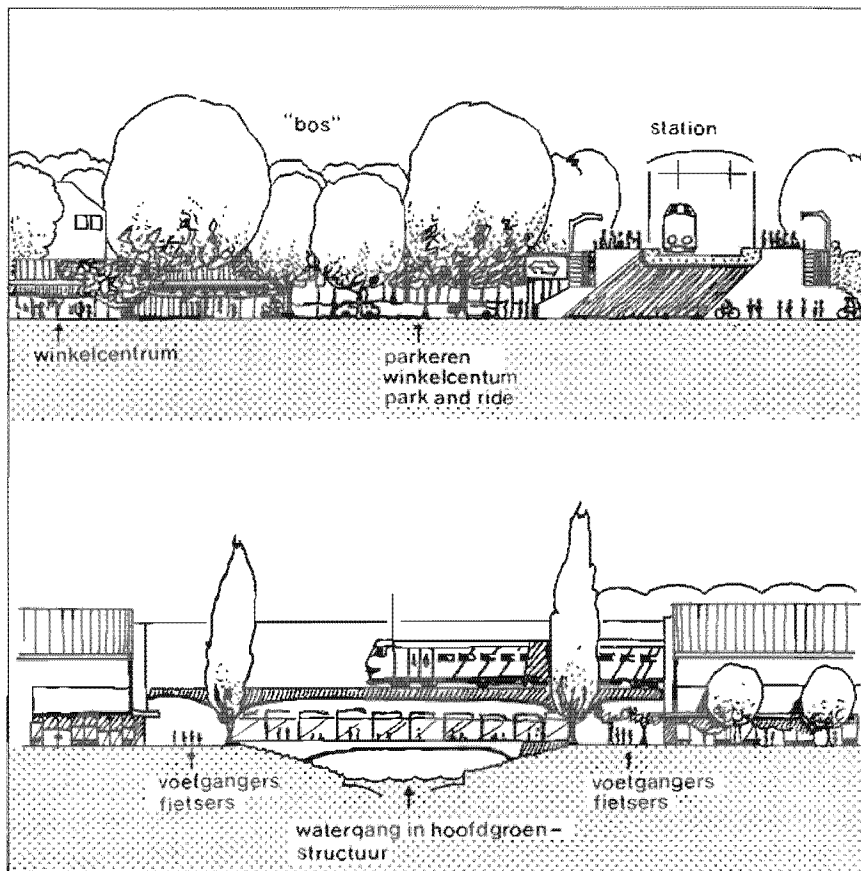
Hoofdcentrum

Het hoofdcentrum van Almere-Buiten is gesitueerd bij het westelijke N.S.-station aan weerszijden van de spoorbaan. Deze ligging maakt een con-

tact met de woongebieden ten noorden en ten zuiden van de spoorbaan mogelijke en kan de barrièrewerking van de spoorbaan afzwakken.

In de situatie van het hoofdcentrum komt de relatie met de omgeving van Almere-Buiten het best tot uiting. Zo grenst het centrumgebied zowel aan de bedrijventerreinen die vanaf De Vaart in Almere-Buiten doordringen, als aan de groenstructuur in relatie met het bos, het water, het open agrarische middengebied en het parkgebied van Almere-Stad. Door de integratie van deze elementen met het centrum (winkels, woningen, kantoren, sociaal-culturele voorzieningen enz.) ontstaat een gebied, dat een hoogtepunt kan zijn in de beleving van Almere-Buiten. Het winkelgebeuren is daarbij de spil waarom het zal draaien. Juist deze functie geeft een centrum in belangrijke mate zijn gezicht en trekt relatief grote aantallen

Figuur 28



bezoekers, die in tegenstelling tot die van andere functies voor een aanzienlijk deel ook buiten vertoeven. Als zodanig een belangrijke factor in het verkrijgen van drukte, gezelligheid en afwisseling.

Vanuit de winkelfunctie gezien is het wenselijk te komen tot een grote mate van concentratie van vestigingen.

Door een zekere mate van functiemenging worden gedurende tijden dat bepaalde functies niet in gebruik zijn in het betrokken gebied toch bezoekers aangetrokken. Hierdoor kan het aan begrip sociale controle enige inhoud worden gegeven en ontstaat er veelal de mogelijkheid parkeerplaatsen dubbel te gebruiken.

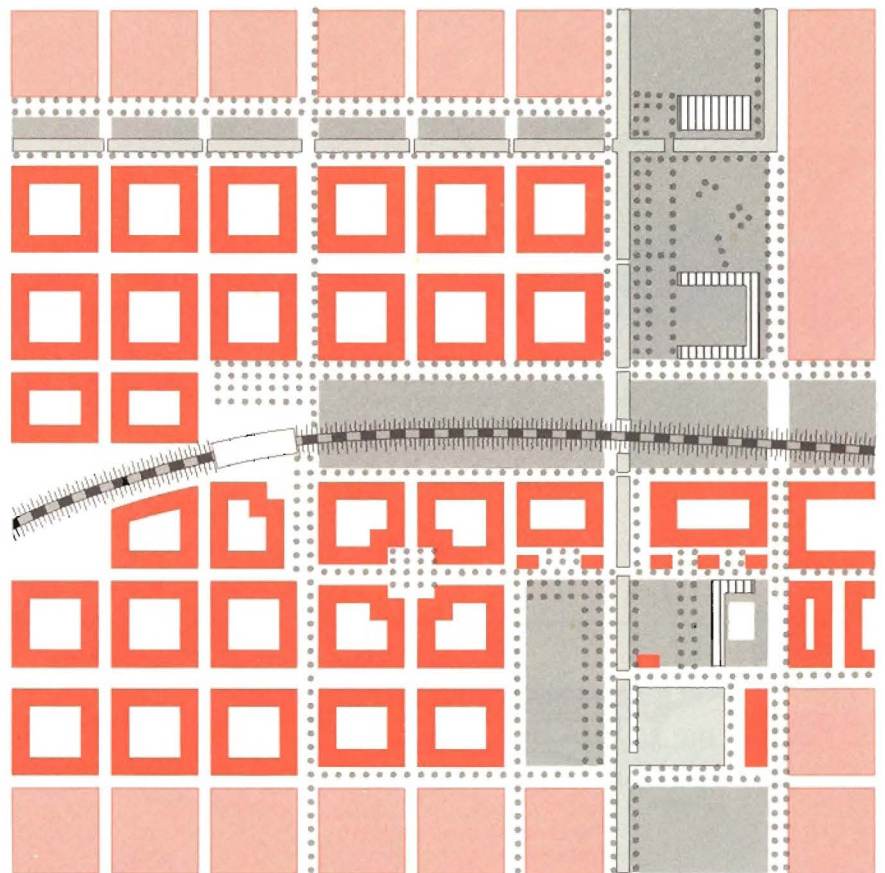
Door de koppeling van het centrumgebied aan het N.S.- en busstation is een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer verzekerd. De lijnvoering kan zodanig zijn, dat men vanuit alle woongebieden niet hoeft over te stappen voor een centrumbezoek.

Naast de directe routes voor voetgangers en fietsers is ook de auto-ontsluiting essentieel. Voor het centrum zal een gespreid patroon van aansluitpunten uitgangspunt zijn. Dit voorkomt brede wegen en grote parkeerconcentraties, die beide scheidend werken.

Ook in verband met de ontwikkelingsvolgorde van het centrum verdient een ligging ter weerszijden van de spoorbaan de voorkeur. Tegelijk met de bouw van de eerste woonbuurten ten noorden van het spoor kan in aansluiting daarop worden begonnen met de eerste centrumvoorzieningen.

Naarmate de woningbouw vordert, kan de centrumbebouwing onder het spoor door worden gerealiseerd. Daarna kan ten zuiden van het spoor het hoofdcentrum verder worden ontwikkeld.

Figuur 29



Nevencentrum

Het nevencentrum is te beschouwen als een voortzetting van het hoofdcentrum en strekt zich uit langs de spoorbaan in de richting van het oostelijke station.

Behalve voor kantoren is hier ruimte aanwezig voor onderwijs- en sportvoorzieningen, terwijl voorts ruimte is gereserveerd voor nu nog onbekende ontwikkelingen.

12.3. Het groen

Groenstructuur

De groenstructuur is opgebouwd als een grofmazig netwerk met een richting en oriëntatie als in het omringende polderlandschap: brede zônes in

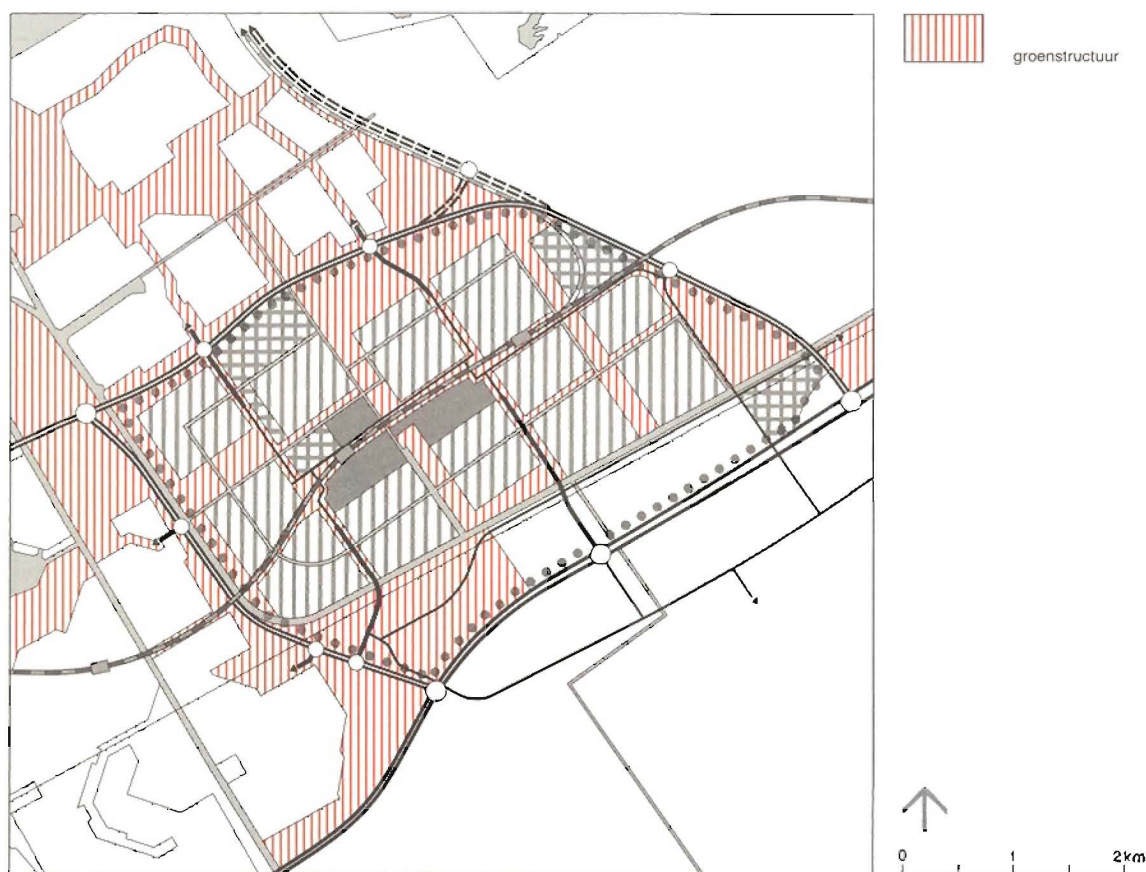
de noordwest-zuidoost richting en smallere zônes in de loodrecht daarop staande richting. Dit netwerk sluit aan op grotere groene ruimten die deels buiten het plangebied van Almere-Buiten hun voortzetting (kunnen) vinden:

- Het noordelijk bosgebied (in aansluiting op de groene ruimten op De Vaart).
- Het zuidwestelijk bosgebied aan de overkant van de Lage Vaart.
- De bosgebieden langs de Lage Vaart in de richting van Lelystad.
- De landbouwgebieden ten oosten en ten zuiden van Almere-Buiten.

De opzet van de groenstructuur is zodanig, dat op korte termijn een begin kan worden gemaakt met de realisatie van onderdelen hiervan. Het groene netwerk zal een bijdrage kunnen leveren aan de herbergzaamheid van het toekomstige woonmilieu en kan tegelijkertijd dienen als kader voor



Figuur 30



nog te lokaliseren bestemmingen.

Vooraf in het begin zal het aspect van de continuïteit karakterbepalend zijn door de koppeling aan (deels) door het groen lopende waterlopen en routes voor voetgangers en fietsers. Verder in de tijd zullen meer en meer verschillende plekken te onderscheiden zijn, variërend in functie en maat ten opzichte van de doorlopende groene zônes. Met andere woorden, het netwerk zal in de tijd van kleur verschieten en steeds meer verschillen gaan vertonen.

Sferen

Om het groene netwerk een gevarieerd karakter te geven, wordt voorgesteld op het niveau van de gehele kern te komen tot een onderscheid in sferen. Deze sferen zijn geïnspireerd op typische kernmerken van de polder zoals sloten, tochten, vaarten en bos. In aansluiting op de karakte-

ristieken van het omringende landschap wordt een onderscheid gemaakt tussen een bossfeer en een sfeer van het open polderlandschap. De bossfeer speelt een rol in het deel van de kern, dat grenst aan het noordelijk bosgebied.

De sfeer van het polderlandschap zal worden benadrukt in de overige delen van Almere-Buiten.

De openheid van het zuidelijk gelegen landbouwgebied zal daarbij een bijzonder accent geven aan het hieraan grenzende woongebied.

Daarnaast speelt in het plangebied de watersfeer een rol, waar de aanwezigheid van de Lage Vaart en grachten daar aanleiding voor geeft.

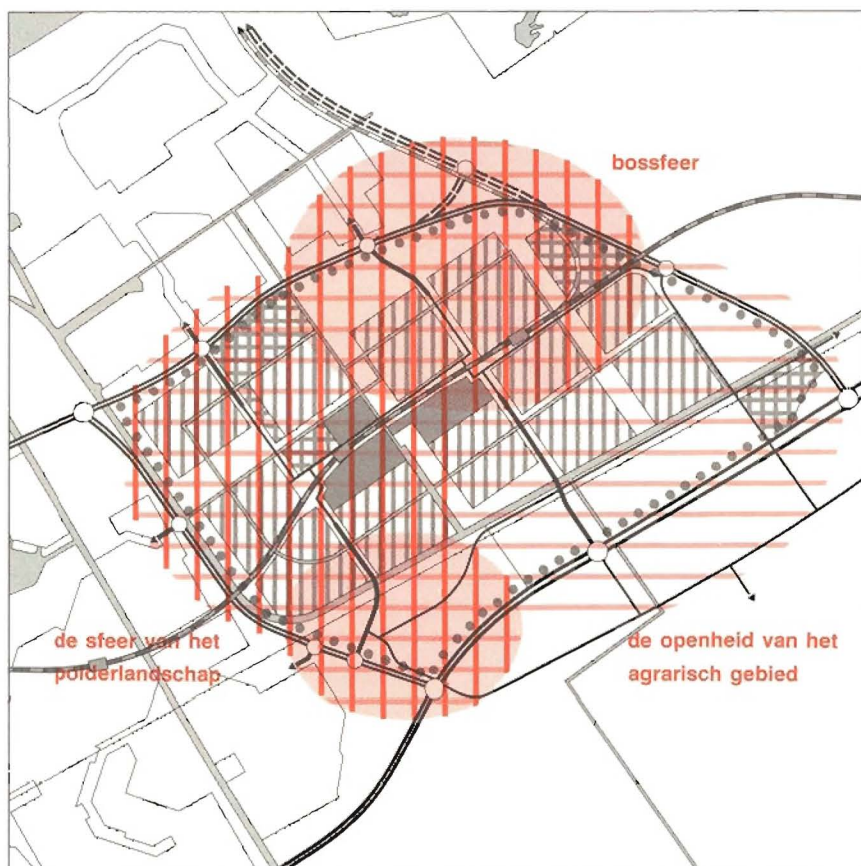
De verschillende sferen overlappen elkaar, vooral ter plaatse van het hoofdcentrum.

Door bij de inrichting van het netwerk in te spelen op het onderscheid in sferen, kunnen aantrekkelijke verschillen in uiterlijk en karakter van de groene zônes ontstaan.

Het introduceren van de sferen, alsmede een overgang van formeel groen naar informeel groen in samenhang met een ligging nabij het centrum of aan de stadsrand, werkt selecterend op de situering en uiteindelijke spreiding van de voorzieningen die binnen de groenstructuur een plaats dienen te krijgen.

Reeds vroeg geïntroduceerde verschillen kunnen later, bij het inpassen van bestemmingen, aanleiding zijn om hierop in te spelen bij de definitieve inrichting. Dit geldt ook voor de tracering en de beplanting van bijvoorbeeld de kernhoofdwegen, busbanen en langzaam verkeerswegen. Bovendien kan te zijner tijd de vormgeving van de woonomgeving van de aangrenzende buurten worden beïnvloed door de in een vroeg stadium ingevoerde verschillen in de hoofdgroenstructuur.

Figuur 31: sferen



Voorzieningen in het groen

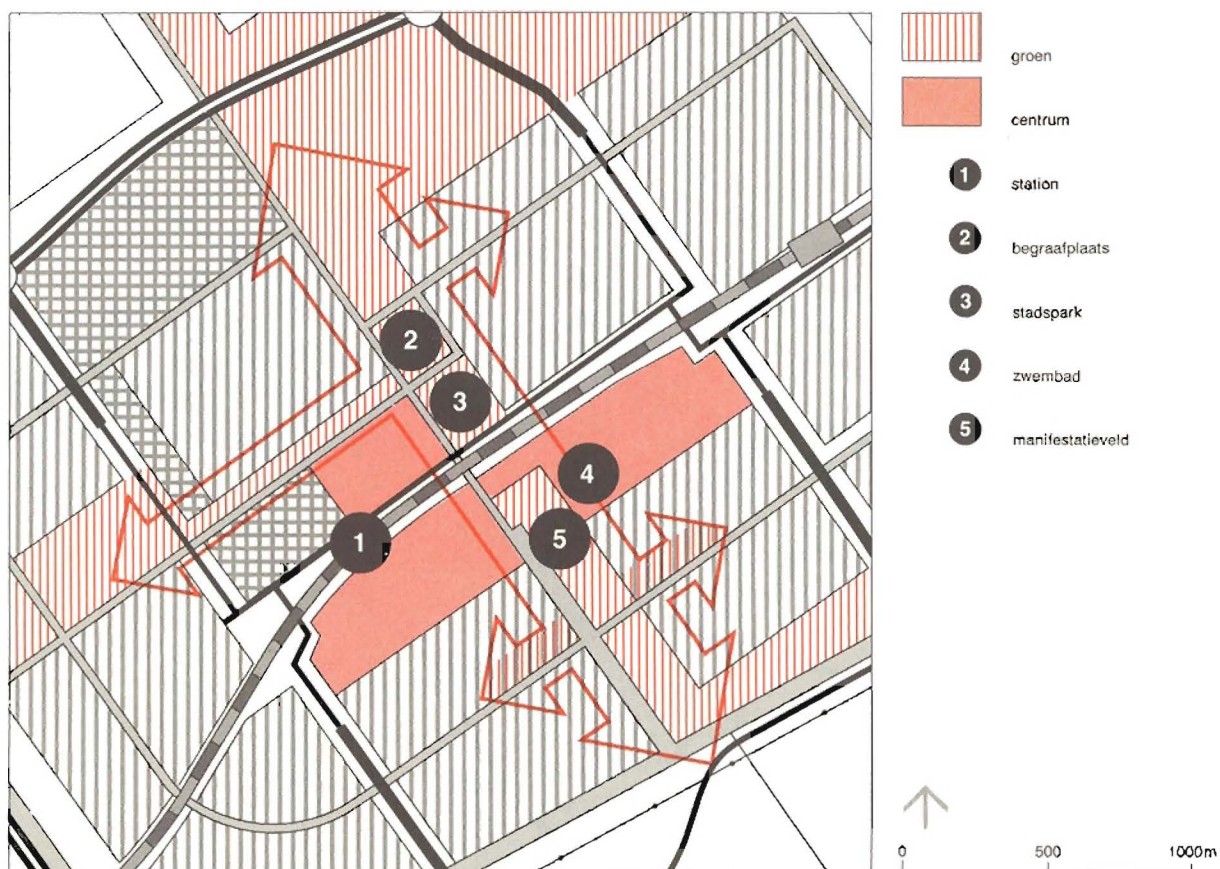
Bij het centrum van Almere-Buiten komen verschillende groenzones samen. De in noordwestelijke en zuidoostelijke richting lopende zones spelen een centrale rol. Hier zullen bestemmingen een plaats krijgen die voor de stad als geheel van betekenis zijn. Nabij het centrum maken deze zones deel uit van het centrumgebied. Daar zijn het stadspark, het zwembad en de begraafplaats gedacht. Voorts maakt een open waterverbinding met de Lage Vaart realisatie van ligplaatsen voor pleziervaartuigen en woonboten mogelijk.

Van een andere orde, maar eveneens op het centrum betrokken, is de in zuidwestelijke richting lopende zone. In deze op Almere-Stad gerichte as, is een sportveldencomplex en een school voor het voortgezet onderwijs gesitueerd.

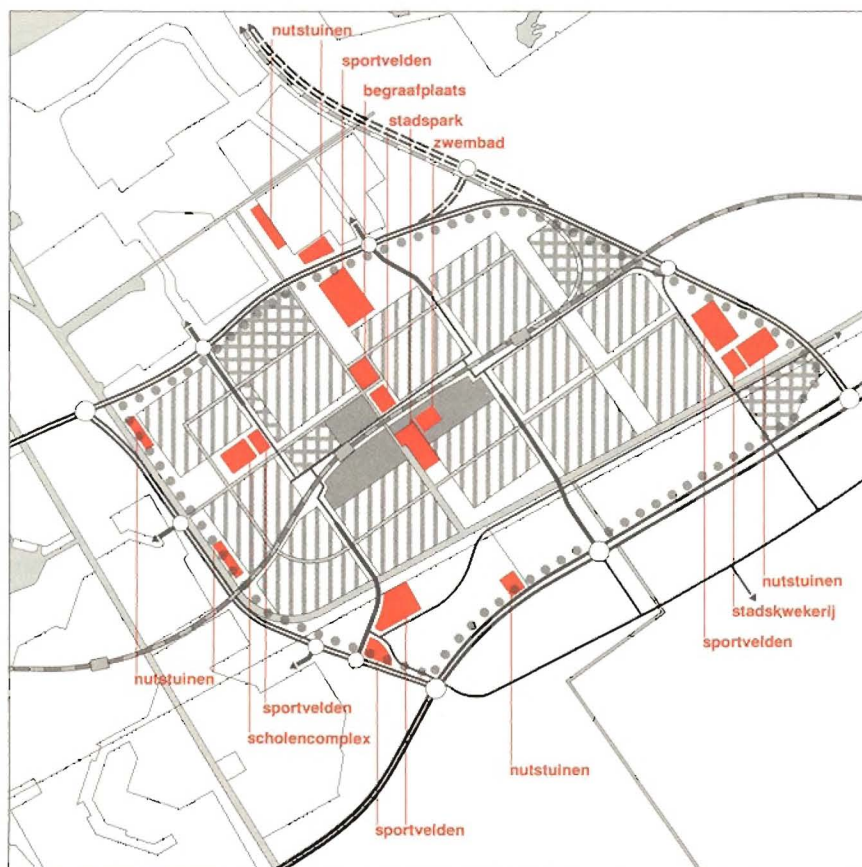
In totaal zijn vier sportcomplexen in Almere-Buiten opgenomen. De ligging van één der complexen is reeds aangeduid. De overige drie liggen in het noordelijke bosgebied, in de oosthoek van de kern en aan de overkant van de Lage Vaart.

Nutstuincomplexen kunnen direct tegen de woongebieden een plaats krijgen. Voorts zijn enkele grotere complexen geprojecteerd, waarvan één op het bedrijvenpark De Vaart en één in de oosthoek van Almere-Buiten. Een mogelijke invulling van het groen op stadsniveau en een suggestie voor het spreidingspatroon van recreatieve voorzieningen zijn in de voorgaande afbeeldingen aangegeven.

Figuur 32: omgeving centrum



Figuur 33:
bestemmingen in de groenstructuur
Figuur 34:
suggestie spreidingspatroon
recr. voorzieningen



- 1 gymlokaal
- 2 sportzaal
- 3 midgetgolf
- 4 tennis
- 5 combibad
- 6 manege
- 7 kl. zaalsporten
- 8 camping
- 9 racket/squashcentrum
- 10 aanlegplaats
- 11 sporthal
- 12 sportcomplex



12.4. Bedrijventerreinen

Relatie met De Vaart

Er is een relatie gelegd tussen Almere-Buiten en het bedrijvenpark De Vaart. Deze relatie komt ruimtelijk op twee manieren tot stand. Ten eerste verbindt één der middelschalige bedrijventerreinen van Almere-Buiten het bedrijvenpark De Vaart met het hoofdcentrum. Ten tweede is de brede groenzône die langs het centrum van Almere-Buiten voert een voortzetting van een gelijksoortige zône op De Vaart.

In deze op elkaar aansluitende zônes zijn langzaam verkeersroutes geprojecteerd.

Middelschalige terreinen

De bedrijventerreinen staan aangegeven op de volgende afbeelding. Het noord-westelijke middelschalige terrein kan door de aanleg van parallelwegen op de kernhoofdweg worden gericht, die in de richting van het hoofdcentrum loopt. Denkbaar is, dat bedrijven die een meer representatieve situering prefereren een vestigingsplaats in Almere-Buiten overwegen of het productiegedeelte van het bedrijf op De Vaart situeren en het kantoorgedeelte in Almere-Buiten.

Aan het eind van de bedrijventzône, nabij het westelijke N.S.-station, is ruimte gereserveerd voor een concentratie van op Doe het zelf-activiteiten gerichte dienstverlening. Het betreft hier voorzieningen voor de regio. Een functionele samenhang met het centrum van Almere-Buiten is door deze situering mogelijk.

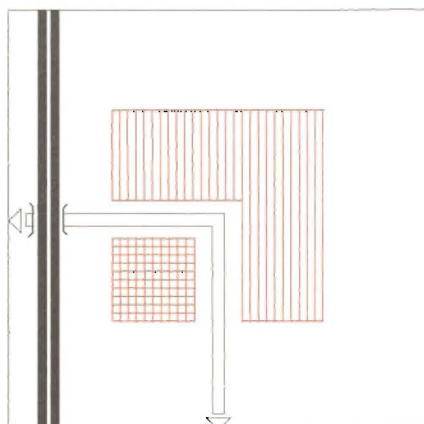
Een tweede middelschalig bedrijventerrein is gesitueerd aan de oostzijde van het plangebied tussen de spoorbaan en de Stadsautoweg 1.



Figuur 35: bedrijventerreinen



kleinschalig bedrijventerrein



Figuur 36: kleinschalige terreinen

-  wonen
-  kleine bedrijven
-  kernhoofdweg
-  busbaan

De ontsluiting vindt plaats vanaf de aantakking op de Stadsautoweg 1 ten zuiden van de kruising met de spoorbaan, via een onderdoorgang onder het spoor.

Agrarische dienstverlening

Ten zuiden van de Lage Vaart is een derde middelschalig bedrijventerrein gereserveerd. Hier kunnen op de agrarische functie van Zuidelijk Flevoland gerichte dienstverlenende bedrijven een plaats krijgen. De oppervlakte van dit terrein is zodanig, dat er ook ruimte is voor andersoortige bedrijven. Door de gerichtheid op de landbouw zal dit terrein enige overeenkomst gaan vertonen met een soortgelijke terrein te Zeewolde (Trekkersveld).

Kleinschalige terreinen

Ten behoeve van kleine kantoren en bedrijven die passen bij de sfeer van het wonen, zijn kleinschalige bedrijventerreinen geprojecteerd in de woonbuurten. Deze terreinen zijn als regel te situeren in het gedeelte, dat door de haakse bocht van de openbaar vervoersbaan enigszins wordt afgesneden van het overige woongebied. Mogelijke conflictsituaties tussen wonen en werken worden hierdoor beperkt. De bedrijventerreinen hebben tevens een functie als geluidsbuffer tussen de kernhoofdwegen en een deel van de woongebieden. Ook hier is het mogelijk door middel van de aanleg van parallelwegen de voorzijde van de bedrijven zowel naar de kernhoofdweg als naar het woongebied te richten.

12.5. Vervoer en verkeer

Zoals in het vorige hoofdstuk reeds is gezegd, wordt in Almere-Buiten evenals in de andere kernen van Almere prioriteit gegeven aan verplaatsingen met het openbaar vervoer, met de fiets en te voet.

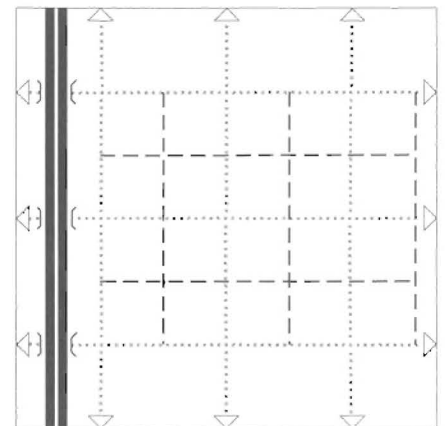
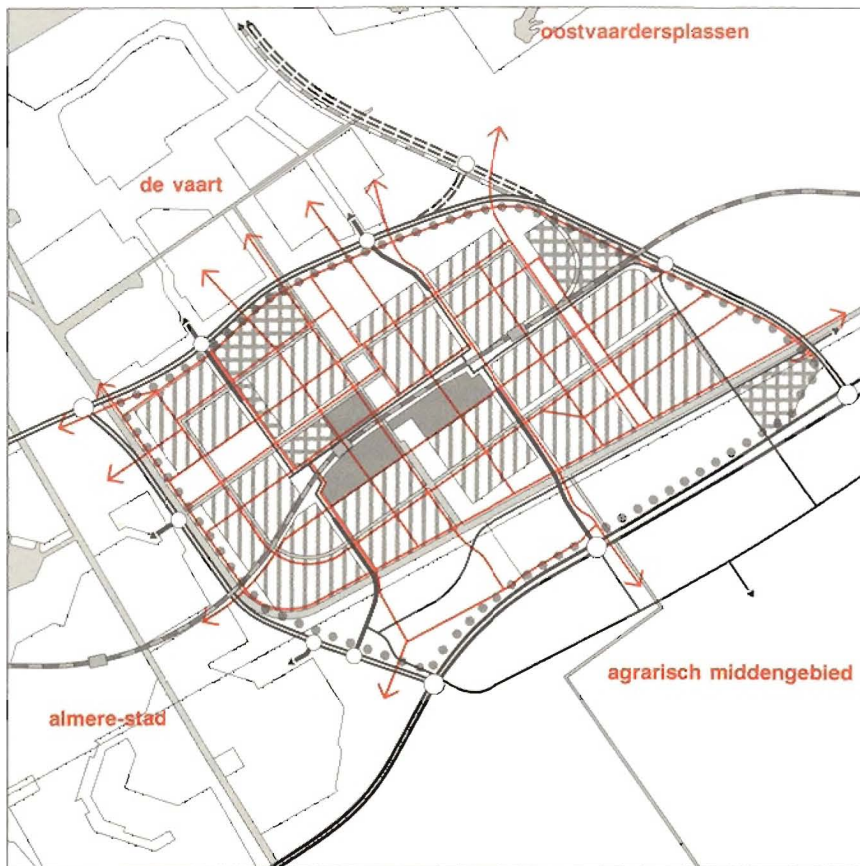
Door verwezenlijking van een continu fijnmazig netwerk van veilige en beschutte routes voor voetgangers en fietsers en een kwalitatief goed openbaar vervoerssysteem wordt beoogd het gebruik van de auto te verminderen. Voor de infrastructuur voor het gemotoriseerde verkeer is uitgegaan van taakstellende normen. Bij een eventuele trendmatige ontwikkeling, kan de capaciteit van deze infrastructuur op eenvoudige wijze worden uitgebreid d.m.v. plaatselijke baanverdubbeling.

Voetgangers en fietsers

Het netwerk van de hoofdroutes voor voetgangers en fietsers is zo ontworpen, dat de woonbuurten, de centra, recreatiegebieden en bedrijventerreinen onderling worden verbonden. Voorts wordt aangesloten op het netwerk van routes in het bedrijvenpark De Vaart, in Almere-Stad en in het buitengebied.

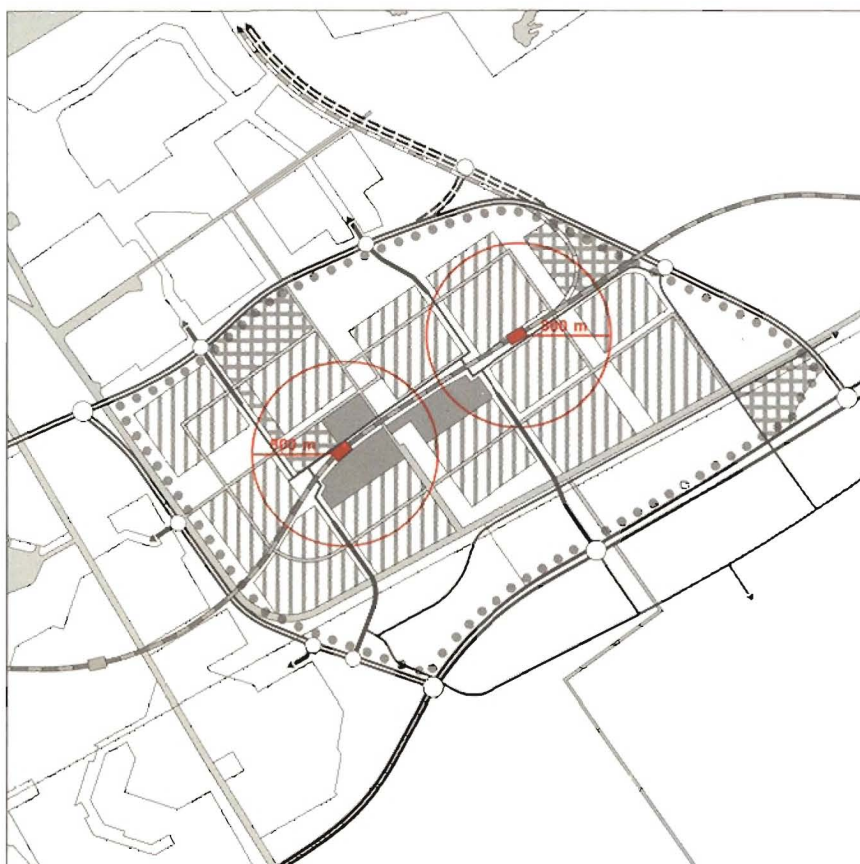
In principe staan de hoofdroutes loodrecht op elkaar met een maaswijdte van ca. 400 meter. Daartussen ligt een secundair netwerk. De hoofdroutes zijn waar mogelijk gekoppeld aan andere infrastructurele voorzieningen, zoals de openbaar vervoersbaan en de waterlopen. Hiermee wordt bereikt, dat de routes in een vroege fase kunnen worden uitgevoerd en een gestrekt beloop hebben. Dergelijke tracés worden in een latere fase niet meer beïnvloed door de verkaveling en zijn door een ruim profiel ook geschikt voor het bromfietsverkeer. De verkeersbelasting van de kernhoofdwegen maakt ongelijkvloerse kruisingen met de hoofdroutes voor fietsers en voetgangers noodzakelijk. Door de routes bij de kruisingen te combineren met de waterlopen ontstaan ruime onderdoorgangen. Waar de waterlopen zich buiten Almere-Buiten voortzetten kan indien mogelijk op soortgelijke wijze een onderdoorgang worden gerealiseerd.



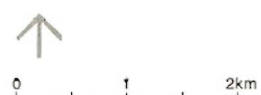


Figuur 37

Figuur 38:
hoofdroutes fiets/voetgangers



Figuur 39:
loopafstand stations



De Flevolijn

De gestrekte ligging van Almere-Buiten ter weerszijden van de Flevolijn en de omvang van deze kern, maken de realisatie van twee stations mogelijk.

Het westelijke station valt samen met het hoofdcentrum en wordt mede door het daar geprojecteerde busstation de belangrijkste halte.

Het oostelijke station zal in de woonseer komen te liggen. Binnen loopafstand van de beide stations ligt ongeveer 40% van de woonbebouwing en het merendeel van de arbeidsplaatsen in kantoorgebouwen. Hierbij is uitgegaan van een straal van 800 meter. Binnen fietsafstand (ca. 2 km) ligt geheel Almere-Buiten.

Direct ten oosten van het oostelijke station wordt rekening gehouden met een aftakking in noordelijke richting. Het gaat om een mogelijke goederenlijn naar De Vaart, terwijl het ook een spoorverbinding met de eventuele Markerwaard kan worden. In het eerste geval kan worden volstaan met een boogstraal van 300 meter. In het tweede geval moet een boogstraal van minimaal 500 meter worden aangehouden. De aftakking loopt over het aldaar geprojecteerde middelschalige bedrijventerrein.

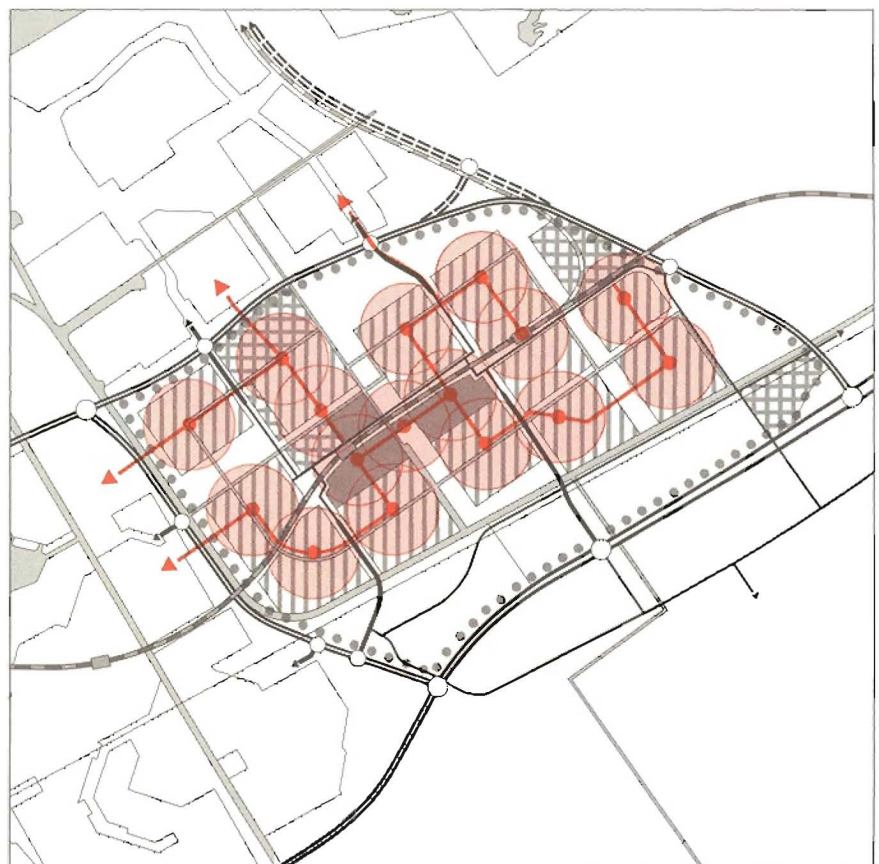
De vrije busbaan

Voor de verplaatsingen binnen geheel Almere speelt het openbaar vervoer over de vrije banen een belangrijke rol. Volgens de plannen zal Almere-Buiten worden bediend door vijf lijnen, waarvan er twee een verbinding vormen tussen Almere-Buiten en Almere-Stad en verder.

De overige drie lijnen voeren van Almere-Stad via het plangebied naar het bedrijvenpark De Vaart.

Op grond van vervoersstudies is een zogenaamd haltermodel ontwikkeld,

Figuur 40: openbaar vervoerbaan



met halteplaatsen centraal in de woonbuurt en in de centra. Van de woningen ligt ca. 90% binnen loopafstand van een halte (gerekend met een straal van 400 meter) en van de arbeidsplaatsen meer dan 75%. Door de vrije baan voor het openbaar vervoer ter plaatse van de kruisingen met de kernhoofdwegen te koppelen aan de waterlopen en de routes voor voetgangers en fietsers kan ook deze baan onder deze wegen worden doorgeleid. Het wegdek van de openbaar vervoersbaan zou daartoe moeten worden verlaagd tot vlak boven het waterniveau, waardoor de kernhoofdweg plaatselijk slechts 1,5 à 2 meter boven het maaiveld komt te liggen.

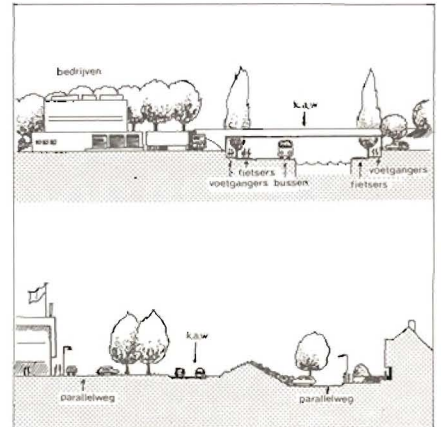
De auto

Het streven het autoverkeer zoveel mogelijk te concentreren op enkele kernhoofd- en wijkwegen en doorsnijdingen van de hoofdgroenstructuur door deze wegen te vermijden, heeft een belangrijke rol gespeeld bij de keuze voor een H-vormige ontsluitingsstructuur.

De staanders van de H worden door één of door meerdere wegen parallel aan de spoorbaan gekoppeld. In het eerste geval wordt aan een verhoogde ligging ter plaatse van het centrum en de centrale groenzône gedacht. Berekeningen van de verkeersbelasting op de hoofdontsluiting hebben uitgewezen, dat alleen het eerste gedeelte vanaf de aansluiting op het regionale verkeersnet dubbelbaans moet worden uitgevoerd. In het middeendeel van Almere-Buiten kan met een enkelbaans uitvoering, dus met wijkwegen, worden volstaan.

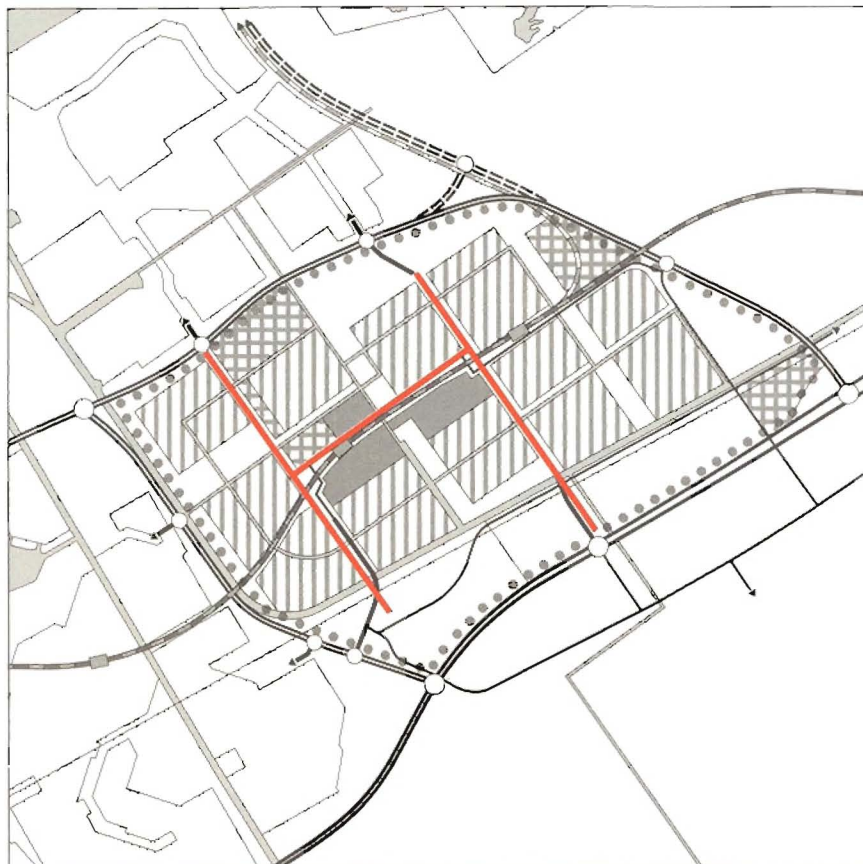
De woonbuurten worden ieder door minimaal twee aansluitingen op de kernhoofd- of wijkweg ontsloten.

Binnen de buurt vertakken deze wegen zich snel in een netwerk van straten waar menging van verkeerssoorten mogelijk is.



Figuur 41

Figuur 42: gemotoriseerd verkeer



12.6. Technische voorzieningen

Rioleringen

Uitgangspunt is vooralsnog een gescheiden stelsel.

Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen een buizenstelsel voor de afvoer van vuil water naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie en een buizen-net voor de afvoer van regenwater naar de open watergangen.

Het gescheiden stelsel wordt opgesplitst in een viertal rioleringsgebieden. Binnen deze gebieden stroomt het vuile water via vrij vervalleidingen naar een pompput. Van daar wordt het via persleidingen naar de zuiveringsinstallatie op De Vaart getransporteerd.

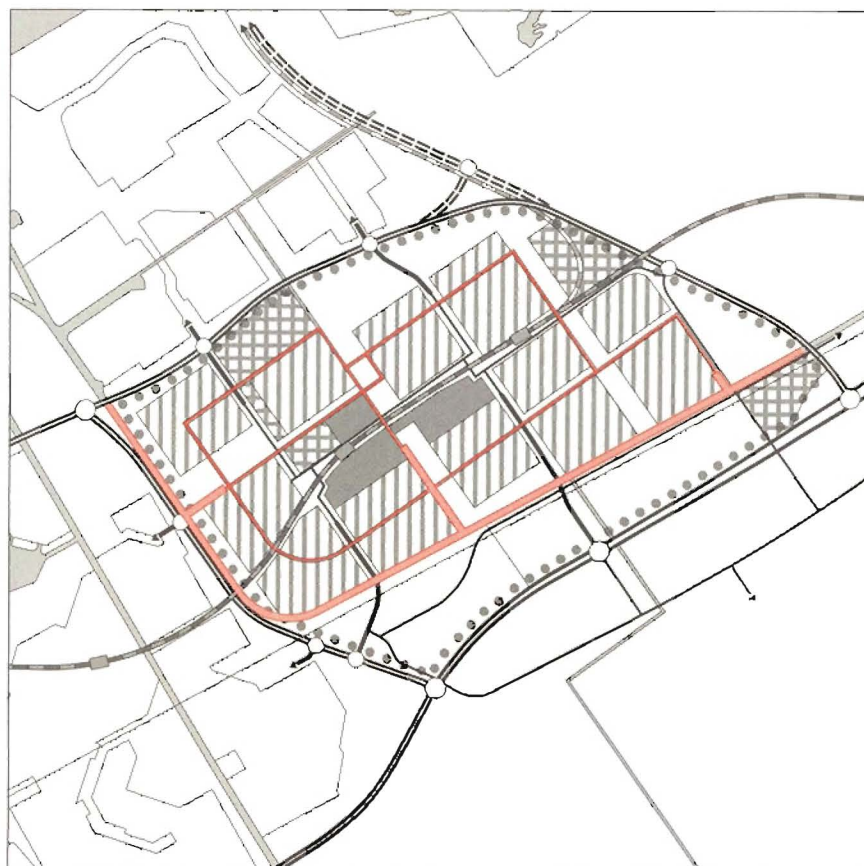
Het buizen-net voor de afvoer van regenwater ligt als regel midden onder de wegen. Via een zo eenvoudig mogelijk stelsel wordt het regenwater naar de meest nabij gelegen open watergangen of de Lage Vaart gevoerd.

Open water

Het open water komt in Almere-Buiten in twee vormen voor. Ten eerste is er de Lage Vaart, die overwegend in zijn bestaande toestand blijft gehandhaafd.

Plaatselijk zijn verbredingen mogelijk van het bestaande vaartprofiel. Dankzij de aanwezigheid van de Lage Vaart, is het mogelijk ligplaatsen voor woonboten aan te wijzen. Daarvoor kunnen bij voorbeeld eventueel aan te brengen plaatselijke verbredingen worden gebruikt. Ook biedt een gedeelte van de gracht in de richting van het hoofdcentrum hiertoe mogelijkheden.

Figuur 43: waterlopen



Pleziervaartuigen kunnen hier ook ligplaatsmogelijkheden krijgen. Deze centrumerichte gracht bezit namelijk hetzelfde waterpeil als de Lage Vaart.

Ten tweede zijn er de open watergangen, met een totale lengte van ongeveer 16 km. De gemiddelde breedte op de waterlijn is 10 - 20 meter. De helling van de taluds bedraagt als regel 1 : 5.

De aansluiting op de Lage Vaart verloopt via vaste stuwjes om het stadspeil van 5,80 m -N.A.P. te scheiden van het peil van de Lage Vaart (6,20 m -N.A.P.).

De waterlopen achter de stuwjes zijn geschikt voor spelevaren en schaatsen.

In een aantal buurten liggen de open watergangen direct naast de openbaar vervoersbaan en een hoofdroute voor voetgangers en fietsers. De watergang vormt daar een ondersteuning voor een gestrekt tracé van deze route. Bovendien kan dankzij deze oplossing de gracht samen met de route voor voetgangers en fietsers en de busbaan onder de kernhoofdweg doorgaan.

Nutsvoorzieningen

Op de onderstaande afbeelding staan m.n. de hoofdleidingen voor gas, water en electriciteit, alsmede de globale locaties van de twee telefooncentrales aangegeven.

De hoofdleidingen volgen zoveel mogelijk de tracés van de busbanen. Daardoor wordt bereikt, dat steeds de plekken met de hoogste bebouwingsdichtheden worden aangedaan. De leidingen moeten in alle gevallen goed bereikbaar blijven vanaf de weg.

Figuur 44: nutsvoorzieningen



13. de volgorde van ontwikkelen

13.1. Het ontwikkelingstempo

Het ligt in de bedoeling in Almere-Buiten een hoog bouwtempo te realiseren. Daartoe ligt in voorliggend structuurplan het accent mede op operationaliteit. Zo geeft het plan een concreet toekomstbeeld, terwijl het plan tevens doelmatig en goed uitvoerbaar kan worden geacht, zowel in zijn totaliteit als per deelgebied. In dit verband is het van belang ook ruime aandacht te besteden aan de volgorde van ontwikkelen.

Teneinde inzicht te verschaffen in de omvang en de volgorde van ontwikkelen van de deelgebieden, wordt aansluiting gezocht bij het opleveringstempo van de woningbouw. Hieraan kunnen met behulp van de gegevens uit de toelichting (deel A) de te realiseren voorzieningen worden gekoppeld. De realisatie hiervan behoort ten minste gelijke tred te houden met de voortgang van de woningbouw.

Tabel 12 verschaft informatie over de voorgenomen woningproductie tot het jaar 1990. Uit deze tabel valt af te lezen, dat in 1988 het woningbouwtempo het ten doel gestelde niveau bereikt, d.w.z. gemiddeld 1.200 woningen per jaar. Dit komt neer op een jaarlijkse groei van het inwonertal van gemiddeld 3.200.

Dit ontwikkelingstempo behoeft, uitgaande van twee bouwfronten, de realisatie van een buurt niet langer dan 3 jaar te duren.

Tabel 12. Woningbouwtempo en bevolkingsgroei in Almere-Buiten (per jaar)

jaar (31 dec.)	aantal opgeleverde woningen	bevolkingsgroei (afgerond)
1983	start woningbouw	—
1984	600	1.600
1985	800	2.200
1986	1.000	2.800
1987	1.000	2.700
1988	1.200	3.200
1989	1.200	3.200
1990	1.200	3.200
t/m 1990	7.000	18.900 inw.

13.2. Bepaling van de ontwikkelingsvolgorde

De overwegingen die van invloed zijn op de wenselijke volgorde van ontwikkelen van Almere-Buiten hebben vooral betrekking op omstandigheden van buiten, de huidige situatie in het plangebied, functionele aspecten en het stedenbouwkundig ontwerp.

Omstandigheden van buiten

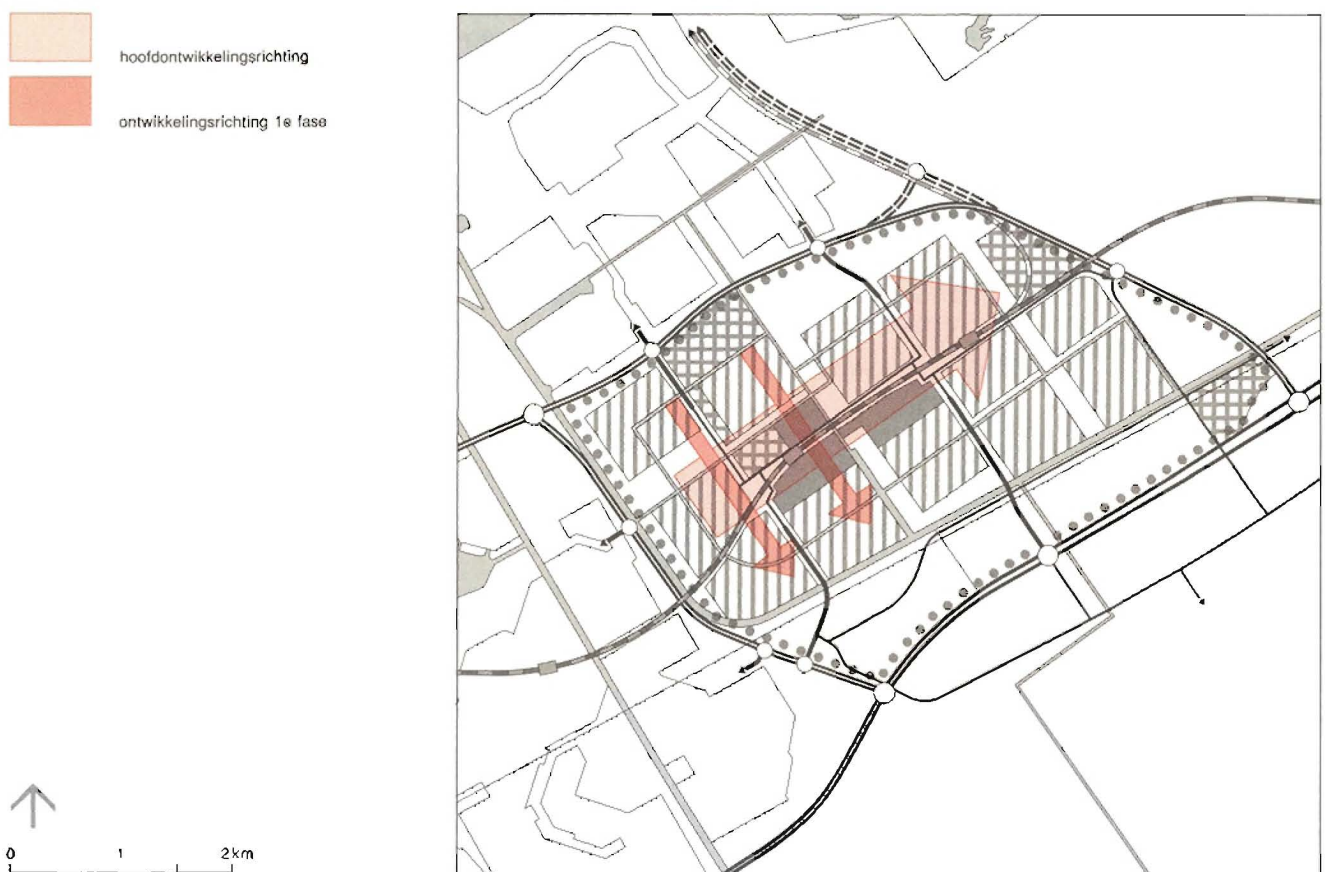
Direct grenzend aan het plangebied dienen zich een aantal gegevens aan, die van invloed zijn op de ontwikkelingsvolgorde van Almere-Buiten. De belangrijkste zijn puntsgewijs:

- De Stadsautoweg 1 zal in 1982 gereed zijn; de Stadsautoweg 5 niet voor 1985.
- Een aansluiting op Rijksweg 6 is vanaf 1981 mogelijk. Realisatie hiervan vergt een brug over de Lage Vaart.
- Vanaf 1980 komt direct ten westen van Almere-Buiten de centrale verzorgingskern Almere-Stad tot ontwikkeling.
- Direct ten noorden van Almere-Buiten is sinds 1977 het bedrijvenpark De Vaart operationeel.
- De o.v.-verbinding tussen Almere-Stad en De Vaart zal volgens de huidige inzichten uiterlijk in 1983 functioneren.

- De Flevolijn zal naar het zich laat aanzien in 1986 gereed zijn tot en met de 1e halte in Almere-Buiten.
- De kunstwerken in de Flevolijn ten westen van de 1e halte in Almere-Buiten zullen in 1983 gereed zijn.
- Het landelijk gebied van Zuidelijk Flevoland heeft vanaf 1982 in Almere-Buiten behoefte aan een bedrijventerrein, dat mede een specifieke functie voor het aangrenzend agrarisch gebied kan vervullen.

Op grond van deze gegevens, gaat voor de eerste ontwikkelingsstadia de voorkeur uit naar een ontwikkelingsrichting, die globaal op de volgende is aangegeven.

Figuur 45: ontwikkelingsrichting in 1e fase



De huidige situatie

Ook de huidige situatie in het plangebied beïnvloed de ontwikkelingsvolg-orde. In dit verband is vooral de in 1978 gerealiseerde zandophoging van belang. Deze zandophoging is aanwezig in het westelijk deel van Almere-Buiten en heeft een oppervlakte van ongeveer 270 ha. Het ligt voor de hand hier met de bouw c.q. ontwikkeling te starten.

Functionele aspecten

Om te bereiken, dat Almere-Buiten gedurende de gehele ontwikkelingsperiode goed kan functioneren, dient er rekening te worden gehouden met een aantal functionele overwegingen. De belangrijkste zijn:

- Er dient zoveel mogelijk te worden gebouwd in aaneengesloten gebied. Bovendien is het met het oog op een vroegtijdig functioneren van

- de voorzieningen gewenst de buurten zo snel mogelijk te voltooien.
- Een eenmaal gerealiseerde buurt dient zoveel mogelijk vrij te blijven van bouwverkeer.
- Van meet af aan moet er ruimte beschikbaar zijn voor alle onderscheiden bestemmingen.
Vooral het aanbod van bedrijventerreinen en de realisatie van groenvoorzieningen van stadsniveau moet vooruitlopen op de directe behoefte hieraan.
- Er dient tegelijkertijd te worden gestart met de voorbereiding van de realisatie van het hoofdcentrum en een buurtcentrum.
Het buurtcentrum moet gereed zijn op het tijdstip, dat de eerste bewoners arriveren.
De eerste fase van het hoofdcentrum hooguit enkele jaren later.
- De aanleg en ontwikkeling van onderdelen van het groene netwerk (de hoofdgroenstructuur) moeten kunnen vooruitlopen op de bouw.
- Het vervoers- en verkeerssysteem moet in alle stadia zorgdragen voor een goede ontsluiting en bereikbaarheid.
- De realisatie van de infrastructuur mag niet onnodig vooruitlopen op die van de overige bestemmingen.
- Wanneer de Flevolijn tot en met de halte in het hoofdcentrum van Almere-Buiten gereed is, moet rond deze halte centrumbebouwing aanwezig zijn.

Het stedenbouwkundig ontwerp

Het ligt voor de hand, dat ook het stedenbouwkundig ontwerp van invloed is op de wenselijke volgorde van ontwikkelen, alsmede op de omvang van de aan te pakken deelgebieden.

Zo biedt de trio-gewijze koppeling van de 12 buurten die Almere-Buiten telt de mogelijkheid deze kern onder te verdelen in vier kwadranten.

Zo'n kwadrant leent zich bij uitstek voor een nadere stedenbouwkundige uitwerking. Daarna kan er een operationeel plan per buurt worden opgesteld. Ten slotte volgen er nog de bouwplannen voor de verschillende bouwprojecten in een buurt.

De plek van het hoofdcentrum bepaalt hierbij, welke buurten het eerst zullen worden aangepakt en welke later.

Voorts is van belang, dat de spreiding van sportcomplexen, middelschalige bedrijventerreinen e.d. zodanig is, dat het aanbod hiervan gelijk kan oplopen met de voortgang van de woningbouw. Dit geldt tevens voor de ligging en de omvang van het hoofdcentrum, alsmede de uitloper hiervan in oostelijke richting (het nevencentrumgebied).

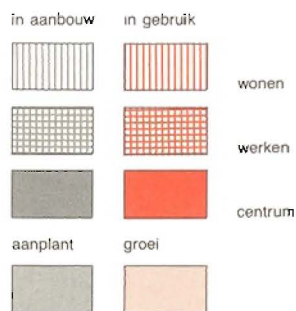
13.3. Ontwikkelingsvolgorde en flexibiliteit

De bovenstaande gegevens geven aanleiding tot een start van de ontwikkeling van Almere-Buiten in de noord-westhoek. Van daaruit zal de ontwikkeling in zuidelijke en oostelijke richting verlopen. Als belangrijke hoofdfase kan het gebied ten westen van de centrale, in noord-zuid-richting verlopende, groenzône worden gezien. In dit gebied kan de ontwikkeling tot omstreeks 1990 worden opgevangen. Dit wordt door de volgende afbeelding geïllustreerd.

Een meer gedetailleerd beeld van de situatie in Almere-Buiten op het tijdstip waarop de eerste bewoners worden verwacht (1984), geeft de daarna volgende afbeelding.

Een belangrijk toetsingscriterium voor het structuurplan is, dat het plan flexibel moet zijn. Voor Almere-Buiten kan flexibiliteit worden vertaald in enkele concrete voorwaarden.

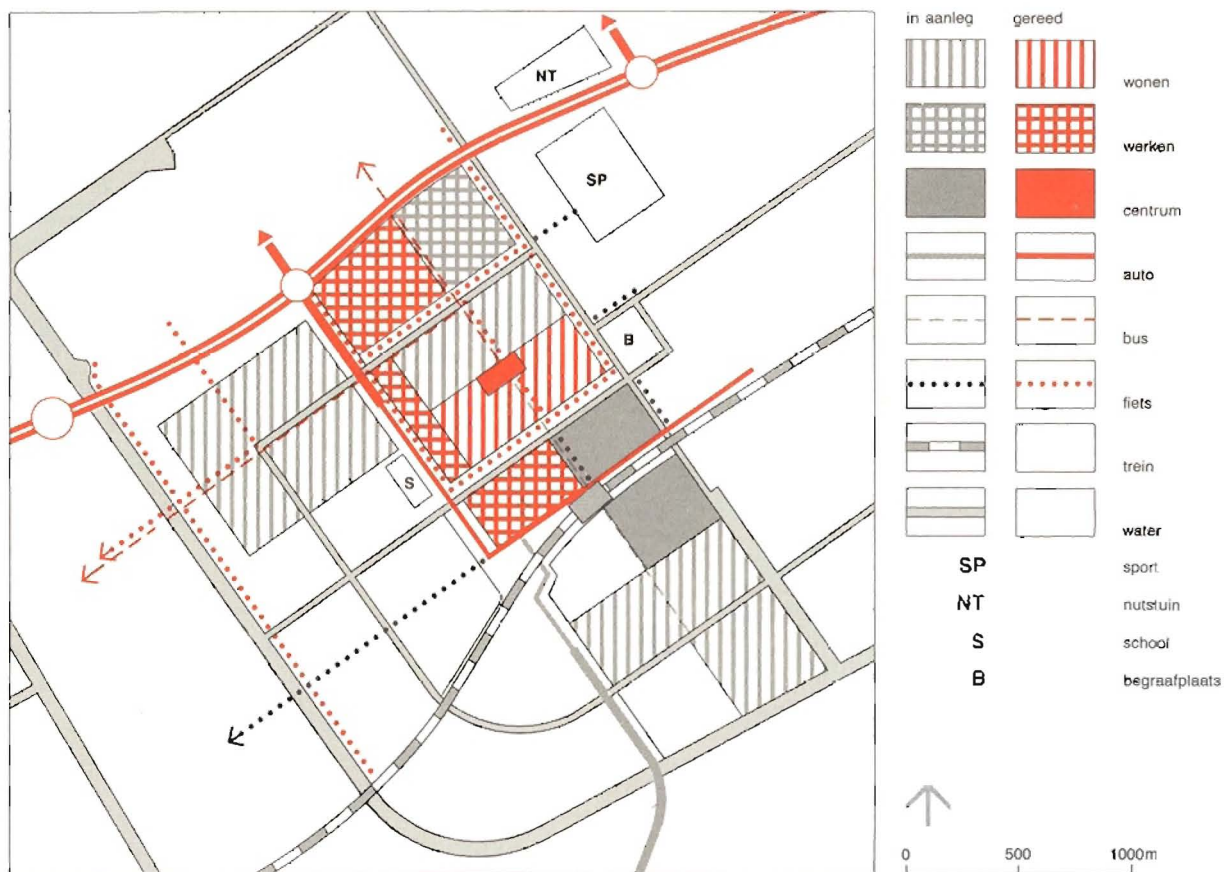
Om te beginnen moet op verschillende bouwfronten tegelijk kunnen worden gewerkt. Dit is van belang om de ontwikkeling naar believen te kunnen versnellen of vertragen. Bovendien is het nodig, dat bij (tijdelijke) stopzetting van de bouw het reeds voltooide gedeelte volwaardig kan functioneren en bovendien een afgerond en begrijpelijk patroon biedt.



Figuur 46

Voorts mag de uitvoering van de verschillende deelgebieden niet onnodig worden beïnvloed door de uitwerking en realisatie van de aangrenzende gebieden. Ten slotte moet een zekere vrijheid bestaan m.b.t. de volgorde waarin de deelgebieden worden aangepakt.

De kenmerken van het stedenbouwkundig plan van Almere-Buiten en de gekozen ontwikkelingsvolgorde maken het mogelijk te voldoen aan de genoemde voorwaarden. De verdeling van de stad in afgeronde woonbuurten met een omvang die in harmonie is met het voorgenomen groeitempo speelt in dit verband een belangrijke rol. Wel zal de flexibiliteit in de praktijk enigszins worden beperkt door het streven de gerealiseerde hoofdinfrastructuur in alle ontwikkelingsstadia zo efficiënt mogelijk te benutten.



Figuur 47

Inleiding

- (1) Zie vooral deel 2d "Regeringsbeslissing met nota van toelichting" (1977), alsmede deel 2e (1979).
- (2) "Ontwerp-Structuurplan Almere", Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders (1979).

De inwoners

- (1) Mede gebaseerd op een bevolkingsvoorberekening met behulp van het Demografisch Model Lelystad en Almere, uitdraai 18-9-1979.
- (2) "De toekomstige demografische ontwikkeling in Nederland na 1975", C.B.S. (1976).
- (3) "Jaarboek 1978", Bureau van statistiek der gemeente Amsterdam (1979).
- (4) Zie (1).
- (5) "Statistisch overzicht Zuidelijke IJsselmeerpolders 1978", Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders (1979).
- (6) "De komende vijftientig jaar, een toekomstverkenning voor Nederland", W.R.R. (1977).
- (7) Zie (1).

Milieu en Energie

- (1) M.b.t. de milieu- energie-aspecten is geadviseerd door het raadgevend ingenieursbureau Witteveen en Bos (1980).
- (2) "Energie-overwegingen bij stedenbouw, een verkennende studie betreffende de relatie tussen energie en ruimtelijke ordening", Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders/Witteveen en Bos (1979).

Wonen

- (1) Zie o.m. "De inrichting van een woonerf", A.N.W.B. (1976). P.M. de Jaeger "De erf-functie van de woonstraat", Stichting Weg nr. 2 (1976) en Dr. D. de Jonge "De problematiek van het woonerf", De Architect nr. 6 (1979).
- (2) Zie voor dit onderwerp: W. Patijn "Maximale woningdifferentiatie-de nieuwe eentonigheid" in Wonen TA/BK nr.13 (1976).
- (3) "Trendrapport enkele lange termijnontwikkelingen binnen de Volkshuisvesting", Ministerie van V.R.O. (1977).
- (4) Jaarverslag Centrale Directie van de Volkshuisvesting 1978 (1979).
- (5) Zie bij voorbeeld: "De mogelijkheden van de anderhalve woning" in Woningraad nr. 10 (1978) en "Weer predikaat experimenteel voor uitbreidbare woningen" in De Architect nr. 9 (1978).
- (6) "Structuurschema Volkshuisvesting" (1977).
- (7) "Memorie van Toelichting bij de begroting 1980 van het Ministerie van V.R.O." (1979).
- (8) Rede staatssecretaris van V.R.O. ter gelegenheid van de driemiljoenste na-oorlogse woning (1979).
- (9) Zie o.m. themanummer "Wonen op het water", Wonen TA/BK (1977).
- (10) Ontleend aan "Apeldoorn-Stapeldoorn?", gemeente Apeldoorn 1976).
- (11) "Huisvesting van bejaarden en lichamelijk gehandicapten", Ministerie van V.R.O. (1976).
- (12) Drs. J. Burgers "Laagbouw lijkt beste bijdrage aan verbetering stedelijke woonfunctie", in Bouw nr. 20 (1978).

Werken

- (1) "Omvang en samenstelling van het trendmatig arbeidsaanbod tussen 1975 en 2000", Centraal Plan Bureau, monografie nr. 22 (1978).
- (2) "De komende vijftientig jaar, een toekomstverkenning voor Nederland", W.R.R. (1977).
- (3) Zie (2).
- (4) Zie hiervoor mr. A. de Jong "Regeling van bedrijven bij bestemmingsplan", in Stedenbouw en Volkshuisvesting nr. 11 (1979).

Welzijnsvoorzieningen

- (1) "Knelpuntennota", rapport van de beraadsgroep Knelpunten harmonisatie welzijnsbeleid en welzijnswetgeving (1974).
- (2) Kaderwet specifiek welzijn: Regelen t.a.v. de beleidsvoorbereiding, beleidsbepaling, uitvoering en bekostiging van voorzieningen op terreinen van specifiek welzijn (1977).
- (3) "Contouren van een toekomstig onderwijsbestel" (1976).
- (4) Zie de nota "Sportbeleid", Ministerie van C.R.M. (1974).
- (5) Zie voor deze problematiek "Structuurplan Lelystad 1975-2000", Deel I "Onderzoeksnota", Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders (1978).
- (6) Zie (5) en Degenaar, J.H.M., "Raming van de behoefte aan horecavoorzieningen in Lelystad t/m 1989", Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders (1978). I.v.m. plaats en functie van Almere-Buiten binnen het stadsgewest zijn de normen t.o.v. Lelystad enigszins verlaagd.

Technische voorzieningen

- (1) M.b.t. de technische voorzieningen is geadviseerd door het raadgevend ingenieursbureau Witteveen en Bos (1980).

Voorzieningencentra en Verzorgingsgebieden

- (1) Zie hiervoor m.b.t. de winkels: drs. E.F. Nozeman "De gewenste spatiëring van het voorzieningenapparaat", deelnota B (1975) en J. Buursink "De hiërarchie van winkelcentra" (1974).

Vervoer en Verkeer

- (1) M.b.t. vervoer en verkeer is geadviseerd door het Buro Goudappel en Coffeng b.v.
- (2) Kompendium Verkeer & Vervoer Almere, Buro Goudappel en Coffeng b.v. (1975).
- (3) Zie (2).
- (4) dr. ir. J. Nicolai, "Het geluid langs de Almere-spoorlijn", Flevovericht nr. 139, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders (1978).
- (5) Zie (2);
- (6) "Goederenvervoer en ruimtelijke ordening; een onderzoek in opdracht van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders", Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut (1977).
- (7) dr. ir. J. Nicolai, "Het geluid in Lelystad, berekening, grenswaarden, maatregelen", Flevovericht nr. 157, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders (1979).

Het structuurplan in hoofdlijnen

Het structuurplan per facet

- (1) Bijdragen aan het ontwerp hebben geleverd de bureaus:
 - Goudappel en Coffeng b.v. (vervoer en verkeer);
 - Kuiper Compagnons (stedebouwkundig ontwerp);
 - Bakker en Bleeker (groen).

Bijlage 1

Overzicht ruimtegebruik in Almere-Buiten

1. De belangrijkste uitgangspunten voor de berekening

Voor de diverse uitgangspunten die aan de berekening van het ruimtegebruik ten grondslag liggen zij verwezen naar de hoofdtekst. Als belangrijkste uitgangspunten kunnen worden gezien:

- Het aantal woningen bedraagt 15.000.
- Het aantal inwoners bedraagt ca. 40.000.
- De omvang van de beroepsbevolking is ca. 16.000 personen.
- 25% van de beroepsbevolking is werkzaam op het nabijgelegen groot-schalige bedrijventerrein De Vaart.
- Er worden 750 woningen in het hoofdcentrum opgenomen (5%).
- De gemiddelde dichtheid in het zuiver woongebied bedraagt ca. 35 woningen per ha.
- De beschikbare oppervlakte bedraagt 1.600 ha.

2. Opzet van het overzicht

Het ruimtegebruik wordt ingedeeld in 3 categorieën:

- Buurtniveau: het zuiver woongebied en de bijbehorende woonvoorzieningen, alsmede de in het woongebied geïntegreerde bestemmingen.
- Centrumniveau: centrumvoorzieningen verdeeld over het hoofd- en nevencentrum.
- Gespreide voorzieningen en hoofdinfrastructuur: de voorzieningen c.q. bestemmingen die niet tot A of B kunnen worden gerekend.

Het overzicht is als volgt ingedeeld:

1. bestemming	2. aantal eenheden	3. globale ruimtenorm /eenheid	4. totale bruto opp. in ha	5. bijzonderh.
aard van de voorziening,	inwoners, arbeids-	het bruto terreinopp.	de totale bruto	EP excl. parkeren P incl. parkeren
functie of bestemming	plaatsen, scholen, woningen enz.	per eenheid	terreinopp. van alle eenheden dus per bestemming	GG ligging in het groen OV ligging aan overzijde Lage Vaart mogelijk BV ligging op De Vaart mogelijk

3. Het ruimtegebruik in Almere-Buiten

Verdeeld over de drie onderscheiden categorieën volgt onderstaand voor de hoofdbestemmingen een globale raming van de bruto ruimtebehoefte. E.e.a. is gebaseerd op de programmatistische gegevens uit de toelichting (deel A).

1. bestemming	2. aantal eenheden	3. globale ruimtenorm/ eenheid	4. totale bruto opp. in ha.	5. bijz.
A. Buurniveau				
A 1. zuiver woongebied	14.250 won.	298 m ²	425	P
A 2. k.b.o.-scholen	24	5.000 m ²	12	P
A 3. gymlokale met schoolsportveld	12	5.000 m ²	6	P
A 4. buurtcentra	12	1 ha	12	P
A 5. kleine bedrijventerreinen	max. 17	2 - 4 ha	34	P
A 6. buurtgroen	38.500 inw.	12,5 m ²	48	ged. GG
A 7. buurtontsluitingswegen ¹⁾			5	geschat
A 8. vrijliggende paden			9	geschat
A 9. verzorgingstehuis bejaarden	2	2 ha	4	P
A10. open water			10	geschat
Totaal buurniveau (excl. hoofdinfrastructuur door buurnen)			565 ha	
B. Hoofdcentrum				
B 1. zuiver woongebied	750 woningen	200 m ²	15	P
B 2. school voortgezet onderwijs	1	3 ha	3	P
B 3. sporthal	1	7.000 m ²	0,7	P
B 4. winkels + aanverwant b.v.o.	30.000 m ²		5	EP
B 5. kantoren	2.200 arb.pl.	27 m ²	6	EP
B 6. horeca (afzonderlijk)			0,3	EP
B 7. sociaal-culturele voorzieningen ²⁾			1,6	EP
B 8. med.-maatsch. voorzieningen ³⁾			3	P
B 9. kleine bedrijven	250 arb.pl.	100 m ²	2,3	EP (ged.)
B10. politie + P.T.T.	1 + 1	4.000 m ²	0,8	P
B11. park + manifestatieterrein	1 + 1	2 ha + 1 ha	3	
B12. busstation + stationsplein	1 + 1	5.000 m ²	1	geschat
B13. marktplaats	1	5.000 m ²	0,5	
B14. hoofdontsluiting			2	geschat
B15. parkeren ⁴⁾	1.400-2.400	24 m ²	3,4	voorlopig
B16. reserve en onvoorzien			2,4	aanname
Totaal hoofdcentrum			50 ha	
B. Nevencentrum				
B17. kantoren	900 arb.pl.	30 + 8 m ²	3,4	P
B18. school M.B.O.	1	3 ha	3	P
B19. overdekte sportaccommodatie	2 à 3	0,7 ha	2	P
B20. reserve en onvoorzien			10	P
Totaal nevencentrum			18,4 ha	

¹⁾ betreft aansluitingen op kernhoofd- en wijkwegen t/m 1e splitsing (24 aansluitingen).

²⁾ betreft reservering voor: cultureel centrum, jongerencentra, bibliotheek, 2 kerken en 2 bioscopen.

³⁾ betreft reservering voor: 2 dagverblijven lich. en/of geest. gehandicapten, medisch centrum, gespecialiseerde medisch-maatsch. dienstverl. en 1 verzorgingstehuis met dienstencentrum voor bejaarden.

⁴⁾ taakstellend respectievelijk trendmatig; taakstellend parkeren op parkeerterreinen.

1. bestemming	2. aantal eenheden	3. globale ruimtenorm/ eenheid	totale bruto opp. in ha.	5. bijz.
C. Gespreide voorzieningen en hoofdinfrastructuur				
C 1. middelschalig bedrijventerrein	2.700 arb.pl.		76	P
C 2. kantorenterrein	700 arb.pl.	150 m ²	10,5	P, GG
C 3. school voortgezet onderwijs	1	3 ha	3	P, GG
C 4. sporthal	1 à 2	7.000 m ²	1,4	P, GG
C 5. verzorgingstehuis + verpleegtehuis	1 + 1	2 ha	4	P, GG
C 6. groen kernniveau	40.000 inw.	40 m ²	160	
C 7. veldsportcomplexen	40.000 inw.	12,5 m ²	50	P, GG
C 8. tenniscomplexen	4	1,5 ha	6	P, GG
C 9. zwembad (open + overdekt)	1	5 ha	5	P, GG
C10. natuurijsbaan	1	3 ha	3	P, GG
C11. maneges	2	2 + 3 ha	5	P, GG
C12. auto + motorcrossterrein	1	4 ha	(4)	P, BV
C13. midgetgolfbaan	1	5000 m ²	0,5	P, GG
C14. volkstuinen	40.000 inw.	12,5 m ²	40(+ 10)	P, GG,OV,BV
C15. ligplaats woonboten	50	600 m ²	3	P
C16. woonwagensubcentra	3	5.000 m ²	1,5	P
C17. stadscamping	1	4 ha	4	P, OV
C18. horeca	2.000 m ² bvo		0,5	P, GG
C19. jachthaven	1	2 ha	2	P
C20. kinderboerderij + infocentrum	1	5 ha	5	P, GG
C21. tuincentrum	1	6.000 m ²	0,6	P, GG,OV
C22. stadskwekerij	1	5 ha	5	P, OV
C23. begraafplaats	1	5 ha	5	P, OV
C24. kerkgebouw	1	3.000 m ²	0,3	P, GG
C25. agrarisch bedrijventerrein	1	10 ha	10	P, OV
C26. agrarische bedrijven	1 à 2	50 ha	100	P, OV
C27. open water	11 km		40	GG, voorlopig
C28. kernhoofd- + wijkwegen	15 km		35	voorlopig
C29. busbaan	12 km		12	voorlopig
C30. (brom)fietsroutes	36 km		18	voorlopig
C31. spoorweg en stations	4,7 km		15	
C32. reserveringen bijzondere bestemmingen	p.m.		p.m.	GG, OV
Totaal gespreide voorzieningen en hoofdinfrastructuur			621,3 ha	
Totaal A + B + C = 1254,7 ha				

Bijlage 2

Concretisering milieu- en energiebeleid

1. Schema relaties tussen milieu en ruimtelijke ordening

Doelstellingen Milieubeleid	Gemeenschappelijke facetten	relaties	Facetten ruimtelijke ordening
	● milieuhygiëne		● Sociale milieufactoren (bevolkingssamenstelling, bevolkingsdichtheid, e.d.)
	● onveiligheid		● Inwendige structuur (structuur, bebouwingsdichtheid, bebouwingswijze, verkavelingswijze, e.d.)
	● hinder		● Materiële voorzieningen (functies) (wonen, werken, recreëren, verzorgen, vervoer en verkeer)
	● milieubesef		● Uitwendige milieufactoren (natuurlijke gegevens, menselijk handelen)
Doelstellingen Energiebeleid			

2. Het milieu- en energiebeleid nader geconcretiseerd

1 Doelstellingen milieu – en energiebeleid	2 gemeen- schappelijke facetten	3 facetten ruimtelijke ordening	4 Aandachtspunten	5 Realisatie
	milieuhygiëne onveiligheid hinder milieubesef	sociale milieufactoren inwendige structuur materiële voorzieningen uitwendige milieufactoren		via Milieuwetgeving structuurplanniveau bestemm. planniveau bouw – /aantlegplan
A. Milieubeleid				
Voorkomen c.q. tegengaan van vervuiling van:				
- oppervlaktewater	•	•	- Controleprocedures	• •
- grondwater	•	•	- Keuze rioleringsstelsel en zuiveringsprincipe	• •
- drinkwaterbekkens	•	•	- Situering, zonerings- en aard van bedrijven	• •
- bodem	•	•	- Situering van recreatieve voorzieningen (kampeerterrein, open- luchtbaden, enz.)	• •
- lucht	•	•	- Gladheidsbestrijding	
Waarborgen van een optimale verzameling en verwijdering van afvalstoffen en straatvuil	•	•	- Sociale controle	• • • •
			- Stadsreiniging	•
			- Inrichting van speelplaatsen en grachten	• •
			- Onderhoud van groengebieden	• •
Voorkomen c.q. tegengaan van lawaaioverlast buiten	•	•	- Situering van lawaaibronnen (b.v. spoorweg, wegen, sporthal, sportvelden, crossvelden, bioscopen, zwembad, bars, enz.) t.o.v. geluid- gevoelige belendingen	• • •
			- Verkeersontwerp (routes o.v., halte- plaatsen intensiteiten, snelheid) in relatie tot belendingen	• •
			- Inrichtingen woonomgeving aan- passen aan verkeerseisen	• •
Voorkomen c.q. tegengaan van stankoverlast	•	•	- Inrichting stadsgrachten en speelplaatsen	• • • •
			- Sociale controle	• • • •
			- Situering, zonerings- en aard van be- drijven	• •
			- Verkeersontwerp (routes vrachtver- keer, verkeerslichten)	• •
			- Stankwerende maatregelen (emissie)	• • •

1 Doelstellingen milieu – en energiebeleid	2 gemeen- schappelijke facetten milieuhygiëne onveiligheid hinder milieubesef	3 facetten ruimtelijke ordering sociale milieufactoren inwendige structuur materiële voorzieningen uitwendige milieufactoren	4 Aandachtspunten	5 Realisatie via Milieuwetgeving structuurplanniveau bestemm. planniveau bouw – /aanlegplan
Minimaliseren van kans op calamiteiten (explosies, ongevallen, blikseminslag)	•	• •	- Veilige technische installaties, bouwconstructies, woonomgeving - Veilige riolering, kabels en leidingen, zowel naar tracering als naar constructie - Situering, zônering en aard van bedrijven - Veilige looproutes naar de diverse voorzieningen - Veilige wegen en kruispunten - Routes gevaarlijke stoffen - LPG opslag	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • • • •
Voorkomen van gevoelens van onveiligheid en onbehaglijkheid	• • • •	• • • •	- Geen monotoon ontwerp, meervoudig gebruik van diverse voorzieningen, differentiatie van woonvormen en woonomgeving - Sociale contrôle - Diversiteit in verlichtingsniveaus (haltes, o.v., groengebieden, ontmoetingspunten, alternatieve looproutes) - Situering voorzieningen met veel avondgebruik - Ligging en ontwerp van grote (overdekte) parkeergarages en tunnels	• • • • • • • • • • • • • • • • • •
Voorkomen c.q. tegengaan van windhinder	•	• • •	- Situering en volume van gebouwen - Oriëntatie van gebouwen - Aanleg van beplantingen	• • • • • • • • • • • •
Voorkomen c.q. tegengaan van wateroverlast door neerslag	•	• • •	- Ontwatering, riolering - Beheersing grondwaterstand	• • • •
Voorkomen c.q. tegengaan van verkeersoverlast	• • • •	• •	- Vlotte afwikkeling - Wegonderhoud - Routes bouwverkeer - Situering en inrichting van garagebedrijven en benzinestations - Parkeergelegenheid in woonbuurten en concentratiepunten (winkelcentra, recreatie voorzieningen) - Situering verkeersaantrekkende bestemmingen	• • • • • • • • • • • • • • • • • •

1	2	3	4	5
Doelstellingen milieu – en energiebeleid	gemeen- schappelijke facetten	facetten ruimtelijke ordering	Aandachtspunten	Realisatie
	milieuhygiëne onveiligheid hinder milieubesef	sociale milieufactoren inwendige structuur materiële voorzieningen uitwendige milieufactoren		via Milieuwetgeving structuurplanniveau bestemm. planniveau bouw – /aanlegplan
Zorg dragen voor een goede toegankelijkheid van diverse bestemmingen (ook voor minder validen)	•	• •	- Toegangswegen en toegangen - Voldoende halteplaatsen openbaar vervoer en bereikbaarheid hiervan - Voldoende parkeergelegenheden	• • • • • • • • •
Zorgvuldig gedrag m.b.t. het (eigen) leefmilieu stimuleren	• •	• •	- Voldoende en gevarieerde sport – en speelmogelijkheden, opvangmogelijkheden, onderwijs, werkgelegenheid, enz. - Situering van deze voorzieningen t.o.v. belendingen - Voorlichting - Sociale controle - Aantrekkelijke en gevarieerde inrichting van woonomgeving	• • • • • • • • • • • • • •
Voorkomen van weerstand tegen "gevoelige" voorzieningen	• •	•	- Situering van speelplaatsen, opvangcentra, woonwagensubcentra, buurt-huizen, jongerencentra e.d. - Vroegtijdige en uitgebreide informatie	• • • • •
Optimaal hergebruiken van materialen	• • •	• •	- Hergebruik van materialen afkomstig van sloop van wegen en gebouwen, alsmede van huishoudelijk en industrieel afval	• • • •

1 Doelstellingen milieu – en energiebeleid	2 gemeen- schappelijke facetten milieuhygiëne onveiligheid hinder milieubesef	3 facetten ruimtelijke ordering sociale milieufactoren inwendige structuur materiële voorzieningen uitwendige milieufactoren	4 Aandachtspunten	5 Realisatie via Milieuwetgeving structuurplanniveau bestemm. planniveau bouw – /aanlegplan
B. Energiebeleid				
Beperking van energieverlies bij energieconversies en bij het transport van energie	• • •	• • •	- Afstemming van elkaar onderling wederzijds beïnvloedende activiteiten (ruimtelijke inrichting van wonen, werken en recreëren) - Keuze van energieconversiemethode - Keuze boven- of ondergrondse leidingen - Keuze tussen centralisatie of decentralisatie van het energievoorzieningssysteem - Benutten van rest- en afvalwarmte - Flexibiliteit van de toegepaste systemen i.v.m. toekomstige technieken	• • • • •
Beperking van de hoogte van het energie-eindgebruik	•	• •	- Afstemmen van elkaar onderling wederzijds beïnvloedende activiteiten (ruimtelijke inrichting van wonen, werken en recreëren) - Keuze van hoofdkenmerken van woningen en andere gebouwen (hooglaagbouw, type en ontwerp, installaties) - Warmteterugwinning (huishoudelijk en industrieel) - Richtlijnen en voorschriften betr. ontwerp en installaties - Simuleren van een uit energieoverwegingen optimale vervoerswijze - Voorzieningen op wijk en buurtniveau	• • • • •
Spreiding van energiegebruik over meerdere bronnen diversificatie)	• • •	• •	- Passieve en actieve benutting van zonneënergie (bebouwingsdichtheid, oriëntatie, dakhelling en ontwerp) - Inpassing energieproductie uit een eventuele afvalverwerkingsinstallatie - Toepassing windturbines - Benutting aardwarmte voor verwarmingsdoeleinden	• • • • •
Veilig beheer van energieopslag en energieconversiesystemen	•	• •	- Keuze vestigingsplaatsen van energieopslag- en energieconversiebedrijven - Mate van decentralisatie van de energievoorziening	• • • • •

1	2	3	4	5
Doelstellingen milieu – en energiebeleid	gemeen- schappelijke facetten	facetten ruimtelijke ordering	Aandachtspunten	Realisatie
	milieuhygiëne onveiligheid hinder milieubesef	sociale milieufactoren inwendige structuur materiele voorzieningen uitwendige milieufactoren		via Milieuwetgeving structuurplanniveau bestemm. planniveau bouw – /aanslagplan
C. Doelstelling van lagere orde				
Voorkomen c.q. tegengaan van vervuiling van de binnenlucht	● ●	●	- Ontwerpnormen, contrôleprocedures - Beheersing binnenklimaat	● ●
Waarborgen van toetreding van voldoende licht en lucht	● ●	●	- Ontwerpnormen, contrôleprocedures (glasoppervlak, diepte en vorm van de ruimten, zonwering, oriëntatie)	● ● ●
Voorkomen c.q. tegengaan van lawaaioverlast binnen verblijfsruimten	● ●	●	- Geluidproductie (emissie van machines) - Geluidisolatie	● ● ●
Zorg dragen voor voldoende sanitaire voorzieningen	● ● ●	●	- Sanitaire voorzieningen voor speelvelden, volkstuinen, plaatsen voor bermtoerisme, hengelsport, centrumgebieden	● ● ●
Voorkomen c.q. tegengaan van overmatige licht-uitstraling 's avonds	●	● ●	- Situering bedrijven en voorzieningen (o.a. sportvoorzieningen) t.o.v. belendingen, vooral bij avondgebruik - Eisen t.a.v. lichtafsluitende voorzieningen	● ● ●

Bijlage 3

De woningdichtheid te Almere-Buiten

1. Uitgangspunten

Bij het bepalen van de gemiddelde woningdichtheid voor Almere-Buiten spelen vooral de volgende gegevens en uitgangspunten een rol.

Het regeringsbeleid

Volgens de Verstedelijkingsnota en de daarin opgenomen Structuurschets voor de Verstedelijking dienen nieuwe woongebieden gevarieerde dichtheden te hebben. Voor de woningdichtheid in het zuiver woongebied worden de volgende indicaties gegeven (zie blz. 24 deel 2d en blz. 22 deel 2e).

- In nederzettingen waar mogelijkheden aanwezig zijn voor integratie van bestaande landschappelijke elementen in het woonmilieu verdient het de aanbeveling eengezinshuizen te bouwen met een netto woningdichtheid van ca. 35 woningen per ha.
- Netto dichtheden van 45 of meer woningen per ha worden voorgesteld voor gebieden waar halteplaatsen van het stedelijk en stadsgewestelijk openbaar vervoer binnen loopafstand aanwezig zijn, dus in de directe omgeving daarvan, en voor gebieden die direct aansluiten bij bestaande stedelijke gebieden.

Verder wordt in de Verstedelijkingsnota opgemerkt, dat lagere dichtheden kritisch zullen worden beoordeeld in het licht van het streven naar zuinig ruimtegebruik en naar een voldoende draagvlak voor basisvoorzieningen ook op langere termijn. Een richtlijn voor een verantwoord ruimtegebruik in de sociale woningbouwsector geeft de nota "Grondkosten woningbouw", die voor V.R.O. wordt gehanteerd als leidraad voor de toetsing van woningwetprojecten. Als richtlijn voor de gemiddelde woningdichtheid in het zuiver woongebied is uit deze nota voor eengezins- en meergezinshuizen respectievelijk 33 en 45 - 55 woningen per ha af te leiden.

In Almere-Buiten, waar de ligging en de landschappelijke situatie aanleidingen en mogelijkheden bieden tot integratie van stad en buitenruimte en daarom ook zeer nadrukkelijk wordt nagestreefd en waar tevens halteplaatsen van hoogwaardig railvervoer zijn geprojecteerd, gaan beide aanbevelingen uit de Verstedelijkingsnota op. De gemiddelde woningdichtheid zal daarom een zodanige variatie over de kern mogelijk moeten maken, dat in de directe invloedssfeer van de N.S.-stations kan worden voldaan aan de in deze sfeer gewenste dichtheid van 45 woningen per ha, terwijl in het gehele plangebied een gemiddelde van ca. 35 woningen per ha (netto) moet kunnen worden bereikt. Wanneer dit laatste het geval is, kan ruimschoots worden voldaan aan de maatstaven voor het grondgebruik uit de nota "Grondkosten woningbouw".

Het Structuurplan Almere

In het 1e ontwerp werd voor een kern als Almere-Buiten een gemiddelde dichtheid in het zuiver woongebied van 33 woningen per ha voorgesteld. Na extern ambtelijk overleg is deze indicatieve dichtheid verhoogd tot 35 woningen per ha. Als indicatie voor de gemiddelde bruto woningdichtheid, dat is inclusief buurtvoorzieningen, noemt het Structuurplan Almere een gemiddelde van 25 woningen per ha gerekend over alle kernen.

De kenmerken van de in Almere-Buiten te bouwen woningen

Vooraf de volgende kenmerken van de woningvoorraad zijn van invloed op de gemiddelde woningdichtheid in het zuiver woongebied.

- Een verdeling over de sectoren huur en koop met marges, waarbij het aandeel van de huursector kan variëren van 50 - 65% en van de koopsector van 35 - 50%. In de hierna volgende berekening zal worden uitgegaan van 50% koop en 50% huur, omdat dit de verdeling is met de grootste ruimtebehoefte. Een verdeling met meer huurwoningen kan er namelijk altijd "in".

Een verdeling van de woningen naar huur en koop met marges wordt vooral ingegeven door het functioneren van de woningmarkt en de financieel-economische ontwikkelingen gedurende de laatste jaren. Bovendien past dit in de voorzichtige beleidsombuiging van de Nederlandse regering. De huur- en koopwoningen kunnen, uitgaande van een 50:50-verdeling, als volgt worden onderverdeeld:

- Aandeel woningwet-huur: 50% (eventueel een beperkt deel hiervan als premiehuur);
- Aandeel goedkope premie-koop (premie A): 15%;
- Aandeel minder goedkope premie-koop (premie B): 15%;
- Aandeel vrije sector-koop met grotendeels een gelimiteerde koop-som 20%, waarvan 6% individueel gebouwd;
- Het aandeel van de gestapelde woningen: 15%;
- Aandeel kleine woningen (maximaal 3 kamers): 25 à 30%.

De gewenste loopafstand

Uitgaande van een menging van functies conform het "Overzicht ruimtegebruik in Almere-Buiten" (bijlage 1) en de gekozen stedenbouwkundige principe-opzet voor Almere-Buiten blijkt, dat bij een bruto woningdichtheid van minimaal 24 woningen per ha kan worden voldaan aan de gestelde criteria m.b.t. de loopafstanden. Bij deze dichtheid ligt 90% van de woningen binnen 400 m lopen van de bushaltes en vrijwel 100% binnen 500 m lopen van de belangrijkste buurtvoorzieningen.

De kwaliteit van het woonmilieu

Aangezien in Almere-Buiten een relatief sterke spreiding van het groen boven het buurniveau wordt voorgestaan (in de vorm van een netwerk), is het mogelijk ca. 25% van de woningen direct aan dit groen te situeren. Deze woningen worden daardoor "ongevoelig" voor de dichtheid in het zuiver woongebied. Dit werkt vooral in gebieden met een relatief hoge woningdichtheid compenserend: de omgevingskwaliteit is er vergelijkbaar mer die van minder dicht bebouwde gebieden. Hiermee worden gunstige voorwaarden ingebouwd voor een succesvol anti-suburbanisatiebeleid, terwijl toch terwille van het ruimtegebruik en de loopafstanden de woningdichtheden voldoende hoog kunnen zijn.

2. De berekening

Het belangrijkste houvast bij de berekening van de woningdichtheid voor Almere-Buiten wordt gevormd door de hierboven beschreven kenmerken van de te bouwen woningen. Met behulp van deze kenmerken kan de wenselijke verdeling van de woningen over de te onderscheiden dichtheidsklassen en als resultaat daarvan de gemiddelde woningdichtheid voor het gehele woongebied worden berekend. De uitkomst dient vervolgens te worden getoetst aan de overige uitgangspunten.

De woningwetsector

Voor deze woningen geldt, dat de gemiddelde dichtheid in het zuiver woongebied als regel minimaal 33 woningen per ha moet bedragen. Voor een aanvaardbare exploitatie en gezien de steeds grotere inspanningen om de hoogte van de huurprijzen in de hand te houden, alsmede het aanzienlijke aandeel kleine woningen (met een geringe gevelbreedte voorzover uitgevoerd als eengezinswoning met tuin) in Almere-Buiten, gaat de voorkeur uit naar een woningdichtheid van 35 - 45 woningen per ha (gemiddeld 40 woningen per ha netto). De ervaring met recente projecten leert, dat er bij deze gemiddelde dichtheid een aantrekkelijke woonomgeving met voldoende parkeergelegenheid kan worden gerealiseerd, terwijl toch de grondkosten per woning beperkt blijven. De perceelsgrootte kan in dit geval gemiddeld 130 m² bedragen, hetgeen een tuingrootte van zeker 60 m² toelaat.

Voor de gestapelde woningen in de woningwetsector geldt, dat deze in een dichtheid van 45 - 55 woningen per ha (gemiddeld 50 woningen per ha) moeten worden gerealiseerd. Aangezien de gestapelde woningen (15% van de woningvoorraad) overwegend tot de woningwetsector zullen behoren valt van het aandeel van 50% van deze sector 38% in de categorie van gemiddeld 40 woningen per ha en 12% in de categorie van 50 woningen per ha. Dus 3% van de gestapelde woningen valt buiten de woningwetsector (gerelateerd aan de totale woningvoorraad).

De premie-koopsector

Voor de 15% woningen behorende tot categorie premie A geldt hetzelfde als voor de woningwetsector uitgevoerd als eengezinshuis, dus gemiddeld 40 woningen per ha.

M.b.t. de 15% woningen uit te voeren in de categorie premie B, kan de dichtheid variëren van 25 - 35 woningen per ha (gemiddeld 30), aangezien de hogere stichtingskosten vergeleken met de woningwet- en premie A-woningen iets hogere grondkosten dus ruimere percelen toelaten.

De vrije sector

M.b.t. de 6% van de woningvoorraad die individueel op percelen moet kunnen worden gebouwd, gaat de voorkeur uit naar een netto uit te geven oppervlakte per woning van gemiddeld ca. 500 m². Deze globale richtlijn voor de perceelsgrootte speelt in op de tendens naar relatief kleinere percelen. Beperking van stichtingskosten en een redelijk intensief grondgebruik ook in de koopsector spelen hierbij een belangrijke rol. Bij een aandeel uit te geven terrein van gemiddeld ca. 75% voor de individueel gebouwde woningen, is er gemiddeld ca. 700 m² zuiver woongebied per woning nodig. Dit resulteert in een gemiddelde woningdichtheid in het zuiver woongebied van 14 à 15 woningen per ha voor 6% van de woningvoorraad.

De resterende woningen in de vrije sector (14%) worden grotendeels (11%) uitgevoerd in de vorm van schakelwoningen of -bungalows, 2 onder een kap, patiobungalows e.d., waarvoor een gemiddelde dichtheid van 25 woningen per ha kan worden aangehouden. Deze woningen worden projectsgewijs ontwikkeld of als "groepsbouw", soms in één project gecombineerd met premie-koopwoningen.

Ten slotte kan een beperkt deel van de vrije sector (voorlopig 3%) worden uitgevoerd als luxe gestapelde woning, appartement, (service)flat e.d. in een dichtheid van 45 - 55 woningen per ha.

Kwantificering

Verdeling van de woningvoorraad naar dichtheid in% van het totaal

dichth. in zuiver woon gebied	financieringswijze				
	woning- wet	premie A	premie B	vrije sector	totaal
tot 25 won./ha				17	17
25 - 35			15		15
35 - 45	38	15			53
45 - 55	12			3	15
totaal	50	15	15	20	100%

De ruimtebehoefte voor 15.000 woningen nader gespecificeerd

dichtheid in zuiver woon- gebied	aandeel in %	aantal won.	zuiver woon- gebied/ woning	opp. zuiver woon- gebied *	aandeel in totale oppervl.*
tot 25 won./ha	17%	2.600	500 m ²	130 ha	30%
25 - 35	15	2.250	330	75	17
35 - 45	53	7.900	240	190	43
45 - 55	15	2.250	200	45	10
totaal	100%	15.000	293 m²	440 ha	100%

* afgerond

De gemiddelde dichtheid in het zuiver woongebied te Almere-Buiten, die uit het bovenstaande ruimtegebruik resulteert, bedraagt iets meer dan 34 woningen per ha. De gemiddelde bruto woningdichtheid, d.w.z. gerekend over alle bestemmingen op buurtniveau (zie bijlage 1) bedraagt aldus 25 à 26 woningen per ha.

Toetsing aan de overige uitgangspunten

De hierboven afgeleide dichtheid in het zuiver woongebied en de verdeling over de verschillende categorieën, maakt het mogelijk beide aanbevelingen uit de Verstedelijkingsnota zo veel mogelijk te honoreren. Om te beginnen valt ruim de helft van de oppervlakte woongebied in de categorie 35 - 45 en 45 - 55 woningen per ha (tezamen gemiddeld 43 woningen per ha). Hierdoor wordt het mogelijk om binnen de directe invloedssfeer van de N.S.-stations de aanbeveling van 45 woningen per ha te benaderen. Voor de hele kern wordt nagenoeg voldaan aan de tweede aanbeveling van 35 woningen per ha voor gebieden waar sprake is van een integratie van landschappelijke elementen.

De bruto woningdichtheid van gemiddeld 25 à 26 woningen per ha ligt iets boven de richtlijn die voor geheel Almere is gesteld. Op deze wijze kan ruimschoots worden voldaan aan het criterium, dat 90% van de woningen binnen een afstand van maximaal 400 meter lopen tot de halten van het lokaal openbaar vervoer moet zijn gelegen.

Bij het bekijken van bovenstaande criteria en de mate waarin daar aan wordt voldaan moet worden bedacht, dat geheel Almere-Buiten binnen een comfortabele fietsafstand van de twee geprojecteerde N.S.-stations is gelegen. Voorts is voor de kwaliteit van het woonmilieu te Almere-Buiten, voorzover deze afhankelijk is van een ruime opzet, van belang, dat de groenstructuur sterk compenserend op de netto dichtheid kan werken. Daardoor zal in grote delen van Almere-Buiten de indruk worden gewekt in een gebied met een lagere dichtheid te verkeren dan feitelijk het geval is.

Gezien de gestelde uitgangspunten en de speciale omstandigheden in Almere-Buiten, kan worden geconcludeerd, dat een gemiddelde netto en bruto woningdichtheid van respectievelijk ongeveer 35 en 25 à 26 woningen per ha verantwoord zijn.

Bijlage 4

De behoefte aan bedrijven- en kantorenterrein

1. De belangrijkste uitgangspunten en gegevens

- a. Inwonertal: 40.000.
- b. Economisch deelnemingspercentage: 40%. Dit betekent 16.000 beroepspersonen.
- c. Voor 25% van de beroepspersonen in Almere-Buiten worden arbeidsplaatsen op buiten deze kern gelegen bedrijvenparken (m.n. De Vaart) ontwikkeld, conform een voorgenomen aanpassing van het Structuurplan Almere op dit punt. Als gemiddelde voor alle kernen zal 22,5% worden aangegeven met een differentiatievrijheid per kern. Dus voor 12.000 beroepspersonen moeten arbeidsplaatsen in Almere-Buiten worden ontwikkeld.
- d. Van de in Almere-Buiten te realiseren arbeidsplaatsen worden er 36 à 37% in kantoorgebouwen ontwikkeld (inclusief een compensatie van de ondervetegenwoordiging van de kantorensector op de grootschalige bedrijvenparken). Dit betekent 4.400 arbeidsplaatsen in kantoorgebouwen.
- e. Een economische structuur conform hoofdstuk 6 van het Ontwerp Structuurplan Almere-Buiten.
- f. De verdeling van de arbeidsplaatsen in bedrijven en ondernemingen over middelschalige, kleinschalige en verspreide terreinen wordt respectievelijk 55, 40 en 5%.
- g. De verdeling van de arbeidsplaatsen in kantoorgebouwen over de te onderscheiden locaties wordt:

locatie	aandeel (%)	aandeel (abs.)
hoofdcentrum	50	2.200
nevencentrum	20	900
verspreid/buurtcentra	5	200
kantorenterrein	15	700
middelsch. bedr.terr.	5	200
kleinsch. bedr.terr.	5	200
totaal	100%	4.400

- h. De terreinquotiënten (netto, uit te geven terrein) wordt voor de te onderscheiden categorieën worden (eindfase):
 bedrijven en ondern. op middelsch. bedr.terr.: 185 m²/arbeidsplaats;
 bedrijven en ondern. op kleinsch. bedr.terr. : 110 m²/arbeidsplaats;
 kantoorgebouwen op bedrijventerrein : 35 m²/arbeidsplaats;
 kantoorgebouwen op kantorenterrein : 75 m²/arbeidsplaats;
 bedrijven en ondern. in het hoofdcentrum : 75 m²/arbeidsplaats.
- i. Voor kantoorgebouwen in centra geldt: 30 m² kantoorvloeroppervlak/ arbeidsplaats; gemiddeld twee verdiepingen; verhouding bebouwd : onbebouwd 60 : 40 voor het hoofdcentrum en 50 : 50 voor het nevencentrum (exclusief parkeren).
- j. De bruto-netto verhouding voor bedrijven, ondernemingen en kantoorgebouwen op middelschalige en kleinschalige bedrijventerreinen bedraagt gemiddeld 100 : 62,5% (ophogingsfactor netto 60%). Voor kantorenterrein bedraagt de verhouding gemiddeld 100 : 50 (ophogingsfactor netto 100%). Voor bedrijven en ondernemingen op verspreide locaties in het hoofdcentrum bedraagt de ophogingsfactor van het netto terrein 20%.

2. Arbeidsplaatsen per sector naar locatie in Almere-Buiten

In de nu volgende tabel worden de in Almere-Buiten te ontwikkelen arbeidsplaatsen verdeeld over de onderscheiden sectoren en locaties.

	hoofd centrum	neven centrum	kantoren terrein	m.s. bedr.terr	k.s. bedr.terr	buurtc. en woon gebied	overig	totaal
land- en tuinbouw							250	250
nijverheid (bedrij- ven en ondern.)	100			1.150	800			2.050
bouwnijverh.(be- dr. en ondern.)				400	300			700
diensten + over- heid, waarvan:								
a. in kantoorgeb. ¹⁾	2.200	900	700	200	200	200		4.400
b. detailhandel + aanverwant ²⁾	800	50				350		1.200
c. onderwijs, soc.- cult., med. enz. ³⁾	250	200				750	400	1.600
d. in bedrijven en ondern. ⁴⁾	150			950	700			1.800
totaal	3.500	1.150	700	2.700	2.000	1.300	650	12.000

3. Terreinbehoefte per locatie

a. Hoofdcentrum

- kantoorgebouwen 6 ha (exclusief parkeren)
- bedrijven en ondernemingen 2,3 ha (exclusief parkeren)

b. Nevencentrum

- kantoorgebouwen 2,7 ha (exclusief parkeren; inclusief parkeren 3,4 ha)

c. Kantorenterrein (groene ligging)

- kantoorgebouwen 10,5 ha (inclusief parkeren)

d. Middelschalig bedrijventerrein

- kantoorgebouwen 1,2 ha (inclusief parkeren)
- bedrijven en ondernemingen 75 ha (inclusief parkeren)

e. Kleinschalig bedrijventerrein

- kantoorgebouwen 1,2 ha (inclusief parkeren)
- bedrijven en ondernemingen 32,4 ha (inclusief parkeren)

f. Buurtcentra en woongebied

- Verwerkt in bestemmingen op buurtniveau.

g. Overig

Betreft arbeidsplaatsen op het agrarisch bedrijventerrein waarvoor een reservering van 10 ha nodig is en uiteenlopende bestemmingen in het groen buiten de woonbuurten.

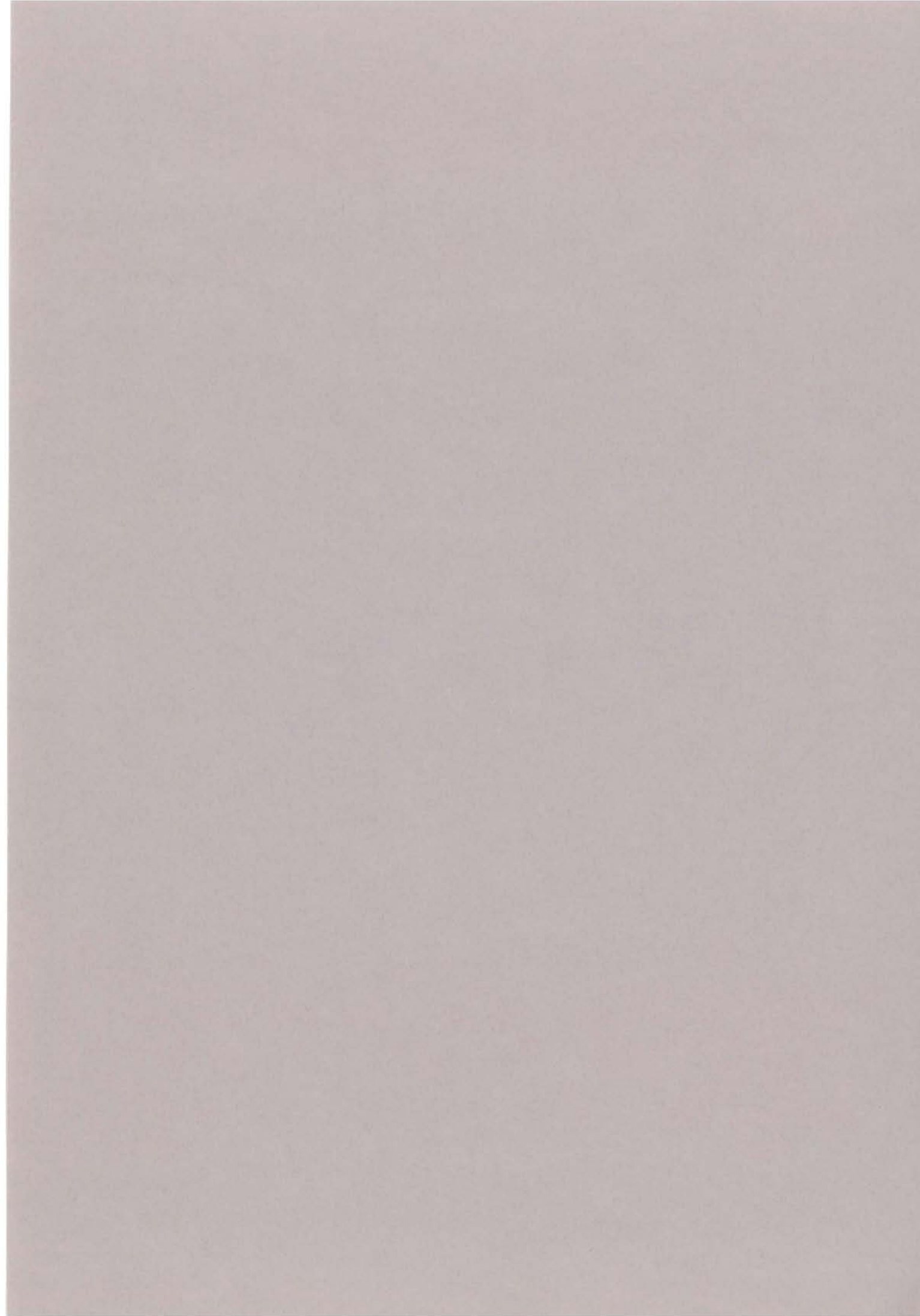
¹⁾ 36 á 37% van het totaal aantal arbeidsplaatsen

²⁾ vierkante meters b.v.o. gedeeld door 40

³⁾ 10% van de lokale beroepsbevolking

⁴⁾ het aantal arbeidsplaatsen in de sector diensten en overheid (9.000) na aftrek van a, b en c

deel II: aanvullende nota/resultaten ambtelijk overleg



1. Inleiding

Overeenkomstig de procedure, vermeld op blz. 13 en 14 van het Ontwerp Structuurplan Almere-Buiten, is over dit plan in het najaar van 1980 en het voorjaar van 1981 ambtelijk overleg gevoerd met de daarvoor in aanmerking komende organen en instanties.

In deze nota wordt verslag gedaan van dit gevoerde overleg en de resultaten daarvan. Deze nota zal als bijlage aan het Ontwerp Structuurplan Almere-Buiten worden toegevoegd tijdens de volgende stap van de goedkeuringsprocedure, waarbij het ontwerp-plan voor een ieder ter inzage wordt gelegd en er bestuurlijk overleg over wordt gepleegd.

2. Het vooroverleg

- a. Het ontwerp-structuurplan heeft de vertegenwoordigers van het Directoraat-Generaal van het Verkeer (D.G.V.), de Rijksplanologische Dienst (R.P.D.) en van de Centrale Directie Volkshuisvesting (C.D.V.) aanleiding gegeven om t.a.v. de aspecten capaciteit en woningdichtheid om een nadere bezinning te vragen.
Dit op grond van de overtuiging van de betrokkenen, dat in het onderhavige ontwerp niet in voldoende mate sprake is van een efficiënt en zuinig ruimtegebruik en daarmee tevens van een verantwoorde benutting van de Flevolijn.
In de voorliggende notitie is het resultaat van een nadere bezinning op beknopte wijze samengevat. Behalve de capaciteit en de woningdichtheid, komt in het verlengde daarvan ook het aspect van de flexibiliteit aan de orde.
- b. In het ontwerp-structuurplan is voor de berekening van de ruimtebehoefte als uitgangspunt genomen een aantal van 15.000 woningen, waarvan 750 in het hoofdcentrum. De oppervlakte zuiver woongebied bedraagt in dit ontwerp ca. 440 ha, inclusief wonen in het centrum. De gemiddelde woningdichtheid in dat gebied is daarbij gesteld op ca. 35 woningen per ha. Een capaciteit van 15.000 woningen, of wel ca. 40.000 inwoners, is te beschouwen als minimumcapaciteit van Almere-Buiten.
- c. Op basis van door de C.D.V. ingebrachte richtlijnen en opvattingen is een tweede berekening uitgevoerd van het grondgebruik. Daarbij is rekening gehouden met de resultaten van de recentelijk beschikbaar gekomen nauwkeuriger opmeting van het beschikbare gebied ten noorden van de Lage Vaart. Dit oppervlak dient op 1.190 ha te worden gesteld.
Deze tweede berekening leidt tot een capaciteit van ca. 18.500 woningen, hetgeen correspondeert met ca. 50.000 inwoners.
Met inachtneming van een groter ruimtebeslag voor voorzieningen als gevolg van meer inwoners, is in dit geval ca. 460 ha zuiver woongebied beschikbaar, inclusief wonen in het centrum. Bij een gemiddelde dichtheid van 40 woningen per ha in dat gebied, wordt de genoemde capaciteit gehaald. Daarbij wordt aangenomen, dat ca. 1.500 woningen in het hoofdcentrum worden gerealiseerd.
Een capaciteit van 18.500 woningen moet, binnen het kader van de in het structuurplan gekozen uitgangspunten, als de maximale capaciteit van Almere-Buiten worden beschouwd.
- d. Voor het bereiken van een voldoende groot debiet voor de N.S.-stations, uitgedrukt in woningen, dienen met betrekking tot de gebieden gelegen binnen een straal van 800 m van de N.S.-stations enige aanvullende richtlijnen te worden gegeven. Deze gelden voor de ruimte die resteert na aftrek van het hoofdcentrum en de werkgebieden binnen 800 m en zijn:
 - beperking van vrije sector-koop in lage dichtheid;
 - oppervlakte (buurt)groen zoveel mogelijk beperken;
 - maximaal aantal woningen in centrum houden (ca. 1.500).Op deze wijze kunnen er binnen 800 meter van de 2 stations ca. 10.000 woningen worden gerealiseerd.
Hiermee is aan de wens van het D.G.V. t.a.v. een verantwoorde benutting van de Flevolijn gevolg gegeven.
- e. De marge tussen gewenste minimum-capaciteit (15.000 woningen) en de berekende maximum-capaciteit (18.500 woningen) valt binnen het voorliggende ontwerp-structuurplan ruimtelijk in te passen.
Het ontwerp behoeft daarbij bovendien in zijn structuur niet te worden aangepast. De berekende maximum-capaciteit moet ook uit andere overwegingen, zoals woningdifferentiatie, veiligheid en geluidhinder, als een maximum worden gekwalificeerd.

Mochten de diverse uitgangspunten waarop het ontwerp-structuurplan is gebaseerd principeel ter discussie worden gesteld, dan behoeft een nog hogere (of lagere) capaciteit niet te worden uitgesloten. Vooralsnog bedraagt echter de flexibiliteit van het voorliggende ontwerp, uitgedrukt in aantal woningen, 3.500.

- f. Conclusie van de nadere bezinning is, dat een capaciteit van 18.500 woningen op basis van de huidige uitgangspunten tot de mogelijkheden behoort. Daarvan kunnen ca. 10.000 woningen binnen 800 meter van de twee N.S.-stations worden gesitueerd. Uit overwegingen van efficiënt en zuinig grondgebruik dient vooralsnog van 18.500 woningen bij de nadere uitwerking van het structuurplan te worden uitgegaan.

3. Verslag van het mondelinge overleg

Het verslag van het ambtelijk overleg inzake het Ontwerp Structuurplan Almere-Buiten (concept, mei 1980), gehouden op 20 november 1980 te Almere-Stad, luidt als volgt.

Aanwezig: de heren Flach en Weever van de P.P.D. Noord-Holland
 de heer Eweg van de P.P.D.-Utrecht
 de heer Bakker van het Gewest Gooi- en Vechtstreek
 de heer Kahn van de Dienst Ruimtelijke Ordening
 Amsterdam
 de heer Welling van het Ministerie van Binnenlandse Zaken
 de heren van Schaik en Poels van het openbaar lichaam
 "Zuidelijke IJsselmeerpolders"
 de heer Posthumus van de Rijksverkeersinspectie Zwolle
 de heer Curth van Zuiderzeewerken Lelystad en
 de heren Frieling (voorzitter), Koolhaas, De Goede,
 Van Dord en Davelaar van de Rijksdienst voor de
 IJsselmeerpolders.

A. Algemeen

De heer Frieling releveert, dat in het laatstgehouden bestuurlijk overleg over Almere de locatie van de derde kern van Almere, Almere-Buiten is vastgelegd. Almere-Buiten moet worden gezien binnen de taakstelling vanuit de verstedelijkingsnota om in de 80-er jaren 20.000 woningen langs de Flevolijn te bouwen. Hij stelt voor eerst de opmerkingen te inventariseren.

Aldus wordt besloten

De heer Kahn vraagt zich af of het niet mogelijk is naast de min of meer principiële opmerkingen ook de details te bespreken in de extra ronde. De heer Van Schaik brengt naar voren dat het o.l. "Z.I.J.P." zich op het standpunt stelt, dat de planvormingsprocedure ex. art. 11 van de wet op het Openbaar Lichaam ter zijde dient te worden geschoven t.g.v. de gebruikelijke toepassing van de wet en het Besluit R.O.

Ook constateert hij, dat de verdeling huur/koop niet overeenkomt met het standpunt van de Adviesraad Almere. Men meent dat 78% huurwoningen moeten worden gebouwd. Tevens meent het o.l. "Z.I.J.P." dat het gewenst is de structuurplannen van de onderscheiden kernen zoveel mogelijk aan elkaar te laten aansluiten. Voorts meent hij dat de financiële onderbouwing van dit deel-structuurplan verder zou moeten gaan dan van het structuurplan voor geheel Almere.

In het plan worden uitgangspunten voor het beleid per sector geformuleerd (onderwijs, gezondheidszorg ect.). De noodzaak hiertoe wordt ingezien maar er worden wel vraagtekens bij geplaatst, vooral bij het onderwijs. Men heeft de indruk dat het plan efficiënter van opzet is dan de andere plannen. Wel lijkt er veel groen in te zitten. In het plan wordt een aantal alternatieve verkeersstructuren gegeven.

De heer Van Schaik vraagt of is overwogen één ontsluiting i.p.v. twee vanaf de S.A.W.-1 tussen Almere-Buiten en De Vaart te kiezen. Hiermede zou het doorgaande karakter van de auto-ontsluiting kunnen worden doorbroken.

De heer Flach heeft over de tekst en toelichting geen nadere opmerkingen. Hij heeft wel enige suggesties, met name in de overgangszone met de Oostvaardersplassen. Hij wil dit gaarne door de heer Weever laten toelichten. De heer Frieling stelt voor dit na de inventariserende ronde te doen.

De heer Welling sluit zich aan bij hetgeen de heer Van Schaik heeft gezegd, met name zijn opmerking over de financiën.

De heer Kahn vraagt welke de relatie is tussen de sferen en de gekozen bestemmingen. In het rapport wordt enerzijds gesproken over beperking van de pendel, anderzijds wordt een hoog pendelniveau genoemd. Tevens vraagt hij zich af of het als basis genoemde W.R.R.-rapport niet te optimistisch moet worden geacht.

Hem is ook opgevallen, dat in het milieu-hoofdstuk geen duidelijke ruimtelijke uitwerking is gegeven. Amsterdam heeft hiervoor een model ontwikkeld dat hij gaarne ter kennis van de opstellers wil brengen.

De heer Bakker vraagt zich af in hoeverre de voorzieningen die per 3 buurten moeten worden gerealiseerd uitvoerbaar zijn.

De heer Eweg brengt naar voren dat in de planologie veel wordt gewerkt met ruimtenormeringen. Deze normen hebben echter altijd een relatie met de maatschappelijke behoefte, zij komen niet uit de lucht vallen, noch zijn zij onaantastbaar. Het zou goed zijn in een apart hoofdstuk deze rol van de samenleving nader toe te lichten.

Immers, het afdwingen van ruimtelijk beleid, dat maatschappelijk niet leeft is niet mogelijk.

De heer Posthumus deelt mee, dat zijnerzijds een schriftelijke reactie is ingebracht.

Als besluit van de inventariserende ronde vraagt de heer Frieling in hoeverre de notitie die het resultaat is van het ambtelijk vóóroverleg met C.D.V., R.P.D., Z.Z.W. en D.G.V. de aanwezigen heeft bereikt.

Dit blijkt slechts gedeeltelijk het geval te zijn. De notitie wordt uitgedeeld. De R.I.J.P. zal op het hogere dichtheidsniveau (18.500 woningen) gaan uitwerken. De uitkomsten van dit overleg zullen ook in het plan worden verwerkt.

In de notitie is in feite al op vrij gedetailleerde wijze het ruimtebeslag van de onderscheiden bestemmingen vastgelegd. Enerzijds biedt dat voordelen, anderzijds laat het weinig ruimte voor een goede uitwerking.

De heer Eweg acht een dergelijke detaillering op dit planniveau sterk theoretisch.

De heer Frieling stelt een aantal discussiepunten voor die hij destilleert uit de gemaakte opmerkingen. Zijn voorstel wordt aanvaard.

Zijdelings meldt hij nog, dat van de provincie Gelderland een brief is ontvangen waarin met het plan wordt ingestemd.

B. Suggestie Weever

De heer Weever uit waardering voor het plan. Vooral de heldere structuur en de interne rust in het plan spreken hem aan. Op één punt acht hij een belangrijke verbetering mogelijk. Hij stelt voor de S.A.W.-1 ten noorden van Almere-Buiten te laten vervallen en toont een alternatief waarin dit is uitgewerkt. Hiermede kan een zijns inziens betere overgang naar de Oostvaardersplassen worden bewerkstelligd. In de discussie die zich over het voorstel ontspint worden een aantal inhoudelijke bezwaren aangedragen. Daarnaast zijn er formele bezwaren. De weg valt buiten het plangebied en is inmiddels in aanleg. De heer Flach weet ook nog niet of hij de suggestie zal meenemen in zijn ambtsbericht. De heer Frieling vraagt zich ook af of de suggestie op een hoger bestuurlijk niveau wel bespreekbaar zal zijn. Met waardering voor de suggestie neemt hij er toch afstand van. Alleen al een discussie over de plangrenzen kan leiden tot vertraging in de ontwikkeling.

C. Woningdifferentiatie (koop/huur)

Inhakend op de opmerking van de heer Van Schaik spreekt de heer De Goede de vrees uit om de ervaring van de dag te maken tot het beleid van de toekomst. Immers de verdeling in Almere-Haven moet gezien worden als passend in de startfase van het project Almere.

Ook de heer Frieling kan zich niet voorstellen dat deze sterk van de landelijke verdeling afwijkende verdeling ten eeuwigden dage zal kunnen worden volgehouden.

De heer Eweg vraagt nog aandacht voor de vrije vestigingen. In Utrecht is voor de individueel gebouwde woning geen plaats meer. Dit is ook een overloopp probleem.

D. Verkeer

Ook in het ambtelijk vooroverleg zijn opmerkingen gemaakt over de verkeersstructuur. De heer Van Dord motiveert de gekozen structuur. Vooral het streven naar beperking van de ontsluitingsdiepte, zoveel mogelijk oversteekbaarheid en zo min mogelijk baanverdubbeling hebben een belangrijke rol gespeeld.

E. Trio's

De heer De Goede antwoordt op de vraag van de heer Bakker dat de praktijk zal uitwijzen welke de meest gewenste koppeling is tussen de buurten. Het plan biedt echter potenties om voor elk soort bovenbuurtse voorziening een goede plek aan te wijzen.

F. Sferen

Op de vraag van de heer Kahn antwoordt Van Dord dat het sferenverhaal niet a priori gezien moet worden als een middel om bestemmingen te localiseren, maar veeleer als een instrument om differentiatie in de buurten te bewerkstelligen. De uitwerking vindt plaats in een facetplan voor het groen dat hij gaarne zal doen toekomen wanneer dit gereed is.

G. Afspraken

De heer Frieling vraagt in hoeverre van de aanwezigen nog schriftelijke reacties te verwachten zijn. De heren Kahn, Eweg, Flach en Van Schaik beantwoorden deze vraag bevestigend.

Deze brieven zullen vóór 1 december 1980 bij de R.I.J.P. in bezit zijn. Het concept-verslag zal z.s.m. worden toegezonden.

4. Schriftelijke reacties en concept-antwoorden

In het kader van het ambtelijk overleg zijn de volgende schriftelijke reacties op het Ontwerp Structuurplan Almere-Buiten binnengekomen. Per reactie volgt het antwoord van de R.IJ.P. daar op.

4.1. Reactie van de Veluwe Auto Dienst N.V.

Gaarne maken wij van de geboden gelegenheid gebruik om onze mening te geven over het Ontwerp-Structuurplan Almere-Buiten. Vanzelfsprekend heeft onze reactie betrekking op de exploitatiemogelijkheden van het openbaar (bus)vervoer.

Het openbaar vervoerssysteem in Almere-Stad en in Almere-Haven is zodanig dat het net van busbanen zich bij uitstek leent voor de exploitatie middels verknoopte transversale lijnen, hetgeen een positief effect heeft op de frequentie i.c. het voorzieningenniveau.

Dit systeem is voor Almere-Buiten voor ons om onbegrijpelijke redenen niet voortgezet. Kortsluiting van de busbanen in Almere-Buiten Oost ten zuiden van de spoorlijn verdient ons inziens dan ook aanbeveling. In dat geval namelijk kan de op pagina 120 aangegeven halte ten zuiden van het meest oostelijk gelegen station gehandhaafd blijven.

Vanzelfsprekend zijn wij bereid, indien noodzakelijk, deze reactie nader mondeling toe te lichten.

Antwoord van de R.IJ.P.

De door U wenselijk geachte kortsluiting van de busroutes in het oostelijk deel van Almere-Buiten wordt ook door mij wenselijk geacht. Alhoewel figuur 17 van de nota op dit punt wellicht enigszins onduidelijk is, spreekt de tekst op blz. 95 zich hierover wel duidelijk uit. Op deze blz. wordt o.m. gesteld, dat een doorkoppeling van de beide busbanen aan de oostzijde van Almere-Buiten gewenst is. Voor deze doorkoppeling kan eventueel van een gedeelte van de daarvoor gunstig gelegen kernhoofdweg gebruik worden gemaakt. Daarom meen ik te mogen concluderen, dat op dit punt geen verschil van inzicht bestaat.

4.2. Reactie van de N.V. Nederlandse Gasunie

In het kader van het te voeren ambtelijk overleg bij de voorbereiding van de diverse structuurplannen van Almere, ontvingen wij van Uw dienst bovengenoemde ontwerp-structuurplan.

Zoals ook uit het plan blijkt is er in en in de directe nabijheid van het plan een leiding van onze maatschappij gelegen, welke zich bevindt in de op de plankaart opgenomen "leidingstraat".

In hoofdstuk 8 onder punt 2 wordt bepaald dat er in de leidingstrook naar wordt gestreefd alle nutsleidingen in deze "sleuf" onder te brengen. Naar onze mening dient hieraan te worden toegevoegd, dat bij het onderbrengen van nieuwe leidingen of andere elementen van openbaar nut in deze strook, er overleg plaats zal moeten vinden met de beheerders van de hierin reeds aanwezige elementen.

Mochten er in de toekomst bij een nadere uitwerking van het plan, werkzaamheden voortvloeien in de directe nabijheid van de leiding dan verzoeken wij U in verband met de gewenste veilige ligging van onze leiding, tijdig contact op te nemen met de chef van ons rayonkantoor te Harderwijk, de heer J. Merkus, telefoon 03410-16464.

Antwoord van de R.I.J.P.

Waar nodig wordt bij de aanleg van nieuwe leidingen in bestaande leidingstroken overleg gepleegd met de beheerders van reeds aanwezige leidingen of andere elementen van openbaar nut.

Het is echter niet gebruikelijk om dergelijke beheersaspecten d.m.v. een structuurplan te regelen. Ik meen dan ook op dit punt te kunnen volstaan met het wijzen op het gebruikelijke overleg in dezen.

Hiervan zal ook in Almere-Buiten niet af worden geweken. Bij de nadere uitwerking van het plan zal ik dan ook indien nodig zeker contact met U opnemen.

4.3. Reactie van het openbaar lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders

Naar aanleiding van Uw bovenvermelde brief, waarbij U in het kader van het te voeren ambtelijk overleg het ontwerp-structuurplan Almere-Buiten hebt toegezonden, verwijs ik U voor de opmerkingen die van ambtelijke zijde bij het openbaar lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders bestaan, naar het reeds eerder gevoerde overleg. Een exemplaar van de nota met opmerkingen, die daarbij aan de orde is geweest, is volledigheidshalve hierbij gevoegd.

Bovendien vindt nog bilateraal overleg plaats tussen de verschillende afdelingen en diensten van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders en de Zuidelijke IJsselmeerpolders over detailspecten van het ontwerp.

Nota met opmerkingen (bijlage)

A. Ten aanzien van de hoofdzaak

1. Er wordt voor gepleit om voor de totstandkoming van een structuurplan de procedures te volgen zoals die in de Wet en het Besluit op de Ruimtelijke Ordening is opgenomen. Dit rechtvaardigt dan ook de verwijzingen naar deze regelingen op pag. 13 e.v.
2. De grenzen van het structuurplan Almere-Buiten zouden moeten samenvallen met die van Almere-Stad en van De Vaart.
3. Een financiële onderbouwing van het plan is gewenst. De wens hiertoe lijkt met name gerechtvaardigd gelet op de gehanteerde groenmaten en de voortzetting van het systeem van gescheiden verkeers- en vervoerssysteem. Hoewel deze voorzieningen aanbeveling verdienen zijn de financiële consequenties van het realiseren daarvan niet duidelijk.
4. De toelichting bevat een grote hoeveelheid informatie, gegevens en uitgangspunten voor te voeren beleid per sector.

De vraag lijkt terecht of het wel gewenst en noodzakelijk is om al deze zaken te vermelden, gezien het uiteindelijke produkt: een ruimtereservering, die qua omvang en differentiatie, de basis moet kunnen zijn voor te zijner tijd op te stellen bestemmingsplannen.

In ieder geval moet dezerzijds er duidelijk op worden gewezen, dat de vermelde motivering voor de verschillende reserveringen en de daarbij gegeven aanvullende informatie in diverse gevallen voor rekening van de stellers wordt gelaten en niet als beleidsuitgangspunten van het openbaar lichaam kunnen worden aangemerkt.

5. De taakstellende bevolkingsopbouw van Almere volgens de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders blijkt niet overeen te stemmen met de praktijk voor wat betreft het aantal schoolgaande kinderen. Er kan dan ook niet worden ingestemd met de verschillende reserveringen voor scholenbouw. Voor meer exacte informatie wordt verwezen naar de opmerkingen onder B.
6. Blijkens de tekst op pagina 89 en de afbeeldingen op pagina 97 is het alternatief van een enkelvoudige aansluiting van Almere-Buiten op de S.A.W.-1 niet in overweging genomen.
Een dergelijke oplossing zou aan de volgende bezwaren tegemoet komen:
 - a. de mogelijke doorgaande verbinding tussen de A 6 en de S.A.W.-1 langs het oostelijke N.S.-station wordt hierdoor voorkomen;
 - b. het autoverkeer vanaf De Vaart naar de stations doorsnijdt geen woongebieden;
 - c. de op pag. 89 vermelde mogelijke capaciteitsvergroting beperkt zich tot een Kernhoofdweg.
7. Financieringswijze voor de te bouwen woningen wijkt af van de cijfers in het plan van Almere-Haven en Almere-Stad. Op zich hoeft dit geen bezwaar te zijn omdat steeds sprake is van gewijzigde inzichten. De politiek heeft zich echter nog kort geleden uitgesproken voor een verdeling van 78% huur, 22% koop!

8. In tegenstelling tot hetgeen in de tekst is opgenomen, zal de gecontroleerde stortplaats voor ingezameld vuil en andere afvalstoffen reeds medio 1982 in gebruik kunnen zijn.

B. Detailopmerkingen

I. Algemeen

1. Pag. 20: De opmerking dat tussen Almere-Buiten en Almere-Stad een stedelijk parkgebied ligt dat onderdeel uitmaakt van een continu stelsel van open ruimten tussen de kernen is niet geheel overeenkomstig de plantekening.
2. Pag. 24: De duidelijkheid is gebaat bij het opnemen van de structuur bepalende hoogspanningsleiding en de namen van de bekende wegen en waterlopen. Ook bestaat onderscheid tussen gerealiseerde en ontworpen wegen e.d.
3. Pag. 55: De opmerking dat de oppervlakteverharding beneden de 30% van het zuiver woongebied dient te liggen is erg ruim. Uit exploitatie-overwegingen is een maximum percentage van 25% gewenst. Zie ook het "bruine boekje".
4. Pag. 67: Niet duidelijk is waarop de maat van 40 m² groen per inwoner buiten het woongebied is gebaseerd.
5. Pag. 78: Ten aanzien van de stadsverwarming wordt opgemerkt dat de gepleegde investeringen en de binnenkort te verrichten investeringen het toepassen van stadsverwarming in Almere-Buiten rechtvaardigen.
6. Pag. 80: De in de tekst opgenomen volgorde van mogelijkheden van het aanbieden van huisvuil suggereert een prioriteitenvolgorde. Voor Almere is gekozen voor inzameling in containers en in zakken en eventueel in emmers.
7. Pag. 91: Met het oog op het door bromfietsen geproduceerde geluid zou een combinatie van bromfietsroutes met de wegen voor auto's een voor de hand liggende oplossing zijn.
8. Pag. 90: De ongelijkvloerse kruisingen van de paden voor voetgangers en fietsers met de autowegen dienen bij voorkeur zo te worden uitgevoerd dat voor de fietser en de voetganger geen grotere hoogteverschillen ontstaan dan 1,5 m.
9. De langzaamverkeer-structuur volgt een rechthoekig raster. Met het oog op de gewenste kortste verbindingen rijst de vraag of deze structuur niet radiaal op centrum en stations moet worden gericht.
10. Aandacht dient te worden geschonken aan een stallingsplan voor fiets en bromfiets bij centra en stations.
11. Bijlage 1 (blad 2): Onder B4 t/m B7 en onder B9 (ged.) zijn geen parkeervoorzieningen begrepen. Is het onder B15 genoemde parkeren ten behoeve van deze voorzieningen?
12. Pag. 117: Het op de kaart aangegeven middelschalige bedrijventerrein 3 biedt de mogelijkheid een laad- en loswal te creëren. Van de zijde van de landbouworganisaties is in het verleden een wens in deze richting geuit. Aan de ook geuite wens om de laad- en loswal te combineren met een mogelijkheid van overslag op railvervoer kan hier niet worden voldaan.
13. Afwijken van de voor geheel Almere en voor Almere-Haven en Almere-Stad gehanteerde herkomst percentages (pag. 31) werkt verwarrend. Het verschijnsel doorstromers doet zich in alle kernen voor en kan daarom in dit plan buiten beschouwing blijven. Dit moet voor geheel Almere bekeken en bewaakt worden.

II. Algemeen

1. Kleuter- lager onderwijs

Met behulp van de bevolkingsgegevens, te weten een totaal bevolking van ca. 40.000 inwoners op 15.000 woningen, is voor Almere-Buiten een schatting gemaakt voor het toekomstige leerlingenaanbod.

Met betrekking tot het basisonderwijs (kleuter- en lager onderwijs) komt bij een taakstellende bevolkingssamenstelling de deelname uit op 14% van de totale bevolking. Uitgaande van dit belangstellingspercentage, een gemiddelde van 25 leerlingen per klas en 8 klassen per k.b.o.-school kan worden berekend dat in Almere-Buiten na voltooiing 28 scholen nodig zijn.

Dit komt neer op gemiddeld één achtklassige k.b.o.-school op 536 woningen. Van elke drie k.b.o.-scholen zullen vooralsnog er twee openbaar zijn en een bijzondere of algemeen.

Per twee scholen kan er een gymnastieklokaal met sportveld gerealiseerd worden.

Voor een k.b.o.-school met $\frac{1}{2}$ gymnastieklokaal en $\frac{1}{2}$ sportterreintje dient een ruimtereservering ingehouden te worden van ca. 0,5 ha. Deze grondreservering is echter exclusief eventueel benodigde noodlokalen. Uitgaande van de plaatsing van maximaal vier noodlokalen per school dient een extra grondreservering opgenomen te worden van $\pm 675 \text{ m}^2$ (ondergrond gebouw + 1 à 2,5 m rondom het gebouw + benodigde speelplaats).

2. Buitengewoon onderwijs

Bij de bepaling van het toekomstig aantal leerlingen in Almere-Buiten welk een vorm van buitengewoon onderwijs zal gaan volgen dient te worden uitgegaan van de volgende 2 deelnemingspercentages: MLK-onderwijs, 23 leerlingen per 1.000 g.l.o.-leerlingen; en LOM-onderwijs, 17 leerlingen per 1.000 g.l.o.-leerlingen. Deze percentages zullen tot gevolg hebben dat er in Almere-Buiten zowel een l.o.m.-school als een school voor moeilijk lerende kinderen nodig zal zijn.

Voor deze scholen dienen derhalve twee grondreserveringen te worden opgenomen van ca. 0,5 ha per school.

Aangezien het aantal leerlingen voor een zgn. z.m.o.k.-school of een z.m.l.k.-school in de aanvangsfase te laag is om als een zelfstandige school van start te gaan, zullen deze twee richtingen van buitengewoon onderwijs starten als onderdeel van een reeds bestaande l.o.m.-school respectievelijk een m.l.k.-school. Overigens valt aan te nemen dat een definitief schoolgebouw ten behoeve van het z.m.o.k.- of het z.m.l.k.-onderwijs gevestigd zal worden in de grootste Almeerse stadskern, Almere-Stad.

3. Voortgezet onderwijs

Als basis voor de bepaling van de ruimtebehoefte ten behoeve van het voortgezet onderwijs (vwo, havo, mavo en lbo) kan worden aangehouden een deelnemingspercentage van 7,2%.

Dit levert voor een voltooid Almere-Buiten ongeveer 2.900 leerlingen op. Hiervan zal 70%, ofwel 2.000 leerlingen een openbare school bezoeken. Dit aantal rechtvaardigt de opname van twee terreinreserveringen van ca. 3 ha per school. Daarnaast dient er tevens een grondreservering te worden vastgelegd ten behoeve van het bijzonder- of algemeen onderwijs.

III. Welzijn

1. Overige voorzieningen voor onderwijs en vorming

1. Pag. 66: Terecht wordt onderkend dat een aantal activiteiten wellicht onvoldoende draagvlak zullen hebben voor een eigen accommodatie. Op grond van de tot op heden opgedane ervaringen lijken de aangegeven alternatieve huisvestingsmogelijkheden echter hoogst discutabel. In ieder geval bieden deze geen garantie voor enige continuïteit. Opname in het plan van enkele wissel accommodaties (b.v. 2 van 500 m²) is daarom noodzakelijk. Uitgroei van enkele activiteiten naar een eigen specifieke accommodatie dient te worden voorzien.

2. Overdekte sportaccommodatie

1. Pag. 70: Reservering van totaal ca. 1 ha voor gespecialiseerde hallen lijkt voorsnog voldoende. Een verdere ontwikkeling in de toekomst wordt echter verwacht. Ook hiervoor dient reserve aanwezig te zijn.

3. Sociaal culturele voorzieningen

1. Pag. 71: Jeugdcentra dienen zodanig binnen het stedelijke gebied te worden gesitueerd dat overlast (wederzijds) wordt voorkomen. Uit een oogpunt van bereikbaarheid, sociale controle etc., is een situering in de periferie echter onaanvaardbaar.

Op basis van de huidige ontwikkelingen in Almere-Haven lijkt een belangstellingspercentage voor de peuteropvang van 50% van de 2- en 3-jarigen te weinig. De toenemende belangstelling in de tijd gezien, versterkt deze vermoedens t.o.v. Almere-Buiten.

4. Verzorgingstehuizen en verpleeghuis

1. Pag. 72: Combinaties van dienstencentra met verzorgingstehuizen zijn achterhaald. In plaats daarvan dienen 2 open wijkcentra voor ouderen (à la Corrosia) te worden opgenomen, welke juist niet aan een verzorgingstehuis moeten worden gelieerd. De norm voor dergelijke wijkcentra is 1 op 20.000 inwoners.

5. Categorale voorzieningen

1. Pag. 73: Gezien de uitgebreide programmering van voorzieningen in zijn algemeenheid is het niet geheel duidelijk waarom dat bij deze voorzieningen te ver zou voeren. Opname van een aantal reservegebieden voor deze voorzieningen lijkt in ieder geval gewenst en mogelijk zonder dat de explicite bestemming behoeft te worden aangegeven.

Antwoord van de R.I.J.P.

M.b.t. Uw opmerkingen ten aanzien van de hoofdzaak meen ik te kunnen verwijzen naar het verslag van het ambtelijk overleg over het Ontwerp Structuurplan Almere-Buiten, dat is gevoerd op 20 november 1980. Tijdens dit overleg zijn namelijk Uw opmerkingen over de hoofdzaak aan de orde gekomen. Genoemd verslag (zie hoofdstuk 3 van deze aanvullende nota) biedt m.i. hierover de benodigde informatie. Over de detailopmerkingen is inmiddels het nodige bilateraal overleg gevoerd, zoals U zelf ook al opmerkt. Op deze opmerkingen kan ik, mede puttend uit de resultaten van dit bilateraal overleg, als volgt reageren. Daarbij volg ik de nummering van Uw bijgevoegde nota met opmerkingen.

I. Algemeen

1. Wordt voor kennisgeving aangenomen.
2. Er zal worden bezien in hoeverre deze suggestie kan worden verwerkt.

3. Wordt overgenomen.
4. Deze ruimte is nodig voor groen buiten de directe woonomgeving en bestemd voor stads(deel)groen, geluidzônes langs wegen, zônes tussen woon- en bedrijfsbebouwing e.d. Deze maat is niet exact te kwantificeren en heeft het karakter van een algemene ervaringsregel.
5. Thans wordt gestudeerd op de voor Almere-Buiten meest gewenste vorm van ruimteverwarming. Eind 1981 kan een voorstel worden verwacht.
6. Deze suggestie zal in de definitieve tekst worden vermeden.
7. Gezien het beleid voor geheel Almere op dit punt kan dit niet als algemeen uitgangspunt worden overgenomen. Al naar gelang de specifieke omstandigheden behoeft deze oplossing zeker niet te worden uitgesloten.
8. Suggestie wordt overgenomen.
9. Uit een oogpunt van een efficiënt ruimtegebruik kunnen radialen alleen in bijzondere gevallen worden toegepast.
10. Dit zal als suggestie in de tekst worden verwerkt.
11. Ja.
12. Er zal in de toelichting worden gewezen op de mogelijkheid van een loswal. Combinatie met een overslag op railvervoer is volgens m.n. de N.S. geen haalbare kaart voor een dergelijk terrein.
13. Door middel van de redactie zal de verwarring worden weggenomen.

II. Onderwijs

1. De uitgangspunten worden overgenomen. De oppervlakte per school en per gymlokaal behoeft voorlopig echter geen aanpassing.
2. Dit wordt onderschreven. De reserveringen liefst combineren en centraal situeren.
3. Wordt overgenomen.

III. Welzijn

1. Wordt overgenomen.
2. Het ontwerp-structuurplan kan voldoende flexibel worden geacht om een eventuele extra vraag naar overdekte sportaccommodatie ruimtelijk op te kunnen vangen.
3. De desbetreffende zin m.b.t. jongerencentra zal worden aangepast. Voorts zal m.b.t. het deelnemingspercentage voor de peuteropvang van minimaal 50% worden gesproken. De opvangcapaciteit per peuterspeelzaal zal worden gesteld op gemiddeld 60 peuters (i.p.v. 75).
4. De dienstencentra zullen als algemeen uitgangspunt worden losgekoppeld van de verzorgingstehuizen voor bejaarden. Bij 40.000 inwoners zijn er 2 à 3 dienstencentra nodig.
5. De wenselijkheid van een nadere programmering m.b.t. de categoriale voorzieningen wordt onderschreven. Deze is thans echter nog niet te geven.

4.4. Reactie van de Provinciale Planologische Dienst van Noord-Holland

Onder verwijzing naar Uw bovenvermelde brief stuur ik U, ter verduidelijking van mijn in het mondelinge overleg inzake het commentaar op het Ontwerp-Structuurplan Almere-Buiten naar voren gebrachte suggestie bijgaande notitie.

Binnen het Almere-complex nemen de kernen Almere-Stad en Almere-Buiten een bijzondere plaats in door hun ligging aan de Flevoliijn, welke directe openbaar vervoersrelaties met de noordvleugel van de Randstad en in het bijzonder met Amsterdam mogelijk maakt. De opvangfunctie die Almere binnen het groeikernenbeleid vooral voor Amsterdam en omgeving vervult kan hierdoor nog extra worden ondersteund. De in het Ontwerp-Structuurplan Almere-Buiten opgenomen stations maken in samenhang met de gegeven structuur een goede benutting van de Flevoliijn mogelijk. Gelet op de relatief lage woningdichtheden waarvan in het ontwerp sprake is, kan de vraag worden gesteld waarom deze potentie niet optimaal benut wordt. De discussie welke U ter zake van dit onderwerp op rijksniveau voert, heb ik dan ook met belangstelling gevolgd. Ik kan mij vinden in de daarbij bereikte resultaten, waarbij de mogelijkheden voor een betere benutting in dezen zijn verruimd.

Vervolgens kom ik op grond van overwegingen, die in de bijgaande notitie zijn weergegeven nog tot de volgende opmerkingen:

- a. Uitgaande van de ligging van Almere-Buiten kunnen de relaties met het buitengebied worden geïntensiveerd.
- b. De voor een toekomstgericht ontwikkelingsplan – gezien de onzekere factoren, welke de gewenste ontwikkeling kunnen beïnvloeden – noodzakelijke flexibiliteit wordt vooral door het gekozen tangentsstelsel beperkt. Daardoor kan bij voorbeeld onvoldoende worden ingespeeld op de problemen inzake omvang en invloedssfeer van het natuurgebied De Oostvaardersplassen.
- c. De verkeersinfrastructuur, met name de randligging van stadsautoweg 1 (SAW 1), veroorzaakt zowel voor het natuurlijk milieu als voor het woonmilieu een ongewenste belasting. Dit klemmt te meer, omdat het noordelijke deel van deze stadsautoweg 1 – bij eventuele aanleg van de Markerwaard – volgens de voorliggende plannen een onderdeel moet vormen van een primaire autoweg naar de Markerwaard.

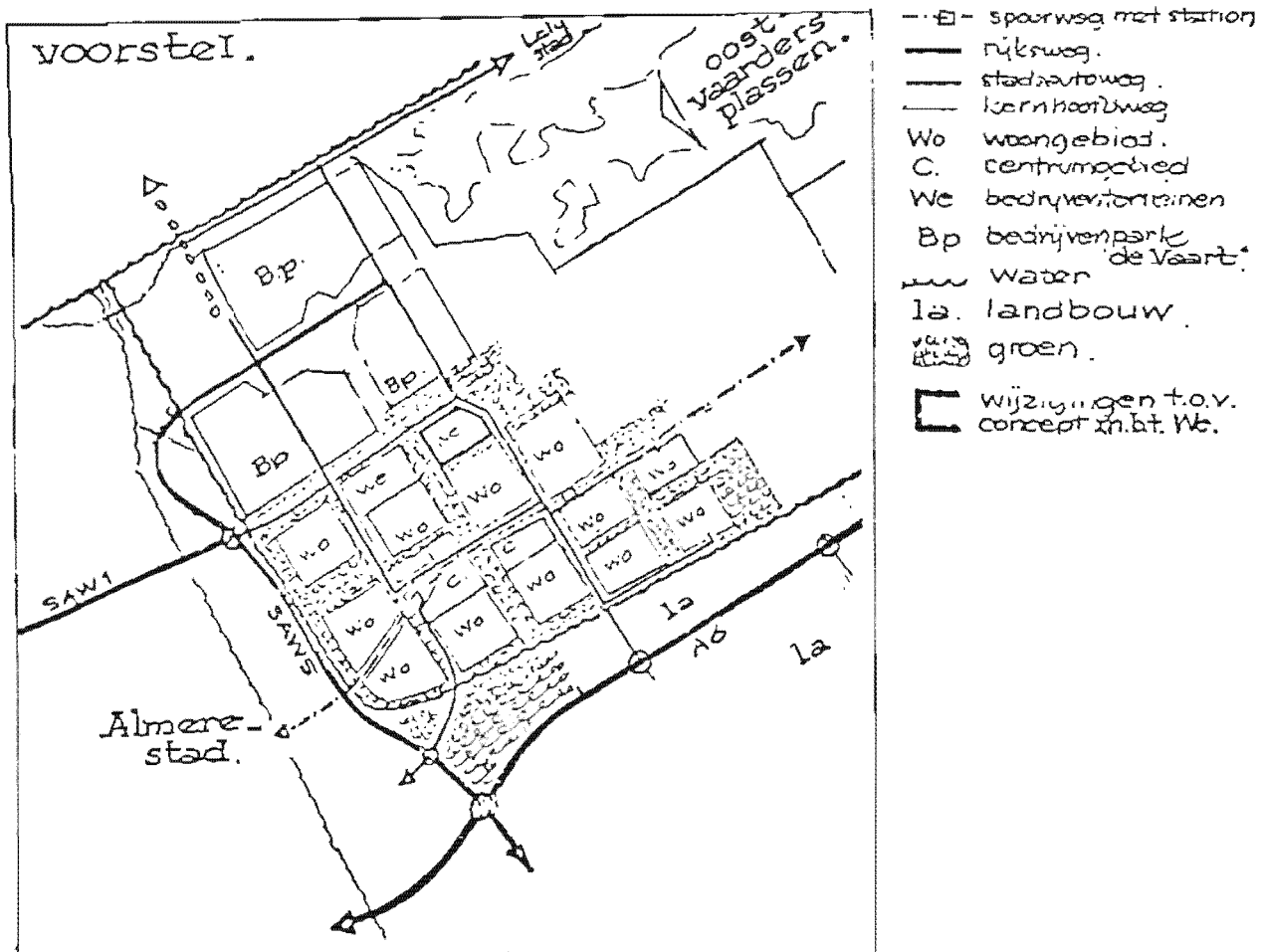
Naar aanleiding van de bovenstaande opmerkingen wordt in de bijgaande notitie een suggestie gedaan om de genoemde bezwaren terug te dringen. Belangrijk is dat daarbij een poging is gedaan om de tegenstellingen die er bestaan tussen de noodzakelijke uitbouw van een stad en de aanwezigheid van een belangrijk internationaal natuurgebied weg te nemen, terwijl eveneens een positieve bijdrage kan worden geleverd aan de kwaliteit van de stedenbouwkundige uitwerking van Almere-Buiten. Dat daarbij een wisselwerking plaatsvindt tussen de uitwerking van zo een deelplan en het algemene structuurplan (Ontwerp-Structuurplan Almere), is niet te vermijden. Ik ben mij er dan ook van bewust dat overname van mijn suggestie consequenties heeft voor de wegenstructuur, die in het Ontwerp-Structuurplan Almere is aangegeven en zelfs gedeeltelijk voor reeds ingezette ontwikkelingen in dezen. Ik onderschrijf echter de stellingname van de opstellers van het concept-ontwerp Almere-Buiten, wanneer zij met betrekking tot de planmatige opzet van deze kern naar voren brengen dat van het algemene structuurplan kan worden afgeweken als veranderde omstandigheden en inzichten of een evenwichtige planvorming dit nodig maken. Terecht wordt daarbij gesteld dat eventuele afwijkingen wel dienen te worden gemotiveerd.

Voor een dergelijke motivering heb ik getracht met mijn suggestie een eerste aanzet te geven.

Bijlage reactie P.P.D. Noord-Holland

Een suggestie.

Ingaand op de bovengeplaatste kritische kanttekening bij het concept-ontwerp, geeft afbeelding 1 enkele wijzigingen aan, waarbij de belangrijkste bezwaren kunnen worden geëlimineerd. De stadsautoweg 1 (S.A.W.-1) wordt niet om de lokatie heen getrokken, maar sluit via stadsautoweg 5 (S.A.W.-5) aan op de Rijksweg 6 (A6). Het bedrijventpark "De Vaart" wordt van binnenuit ontsloten door de verlengde stadsautoweg 5 (S.A.W.-5), welke voor dit omvangrijke gebied een betere ontsluiting mogelijk maakt dan de in het ontwerp geboden oplossing. Bij eventuele aanleg van de Markerwaard zal de (verlengde) S.A.W.-5 de verbindende schakel moeten vormen met het nieuwe land, in plaats van de in het ontwerp voorgestelde verlening van het noordelijke deel van de S.A.W.-1, die direct langs het natuurgebied zou komen te liggen. Binnen het westelijke deel van het bedrijventpark "De Vaart" moet voor een eventuele doortrekking van de S.A.W.-5 ruimte gereserveerd worden, teneinde voldoende afstand te kunnen bewaren tot de Lepelaarsplassen. Het (locale) bedrijventterrein aan de noordkant van de kern wordt verplaatst naar het gebied aan de westkant van de kern, aansluitend op het "bovenlocale" bedrijventpark "De Vaart". Daarmee wordt een oneigenlijke bestemming in het overgangsgebied naar het landelijk gebied geëlimineerd. De interne ontsluiting van Almere-Buiten vindt plaats via de reeds geplande aansluitingen.



Antwoord van de R.I.J.P.

Puntsgewijs Uw opmerkingen over het Ontwerp Structuurplan Almere-Buiten volgend, luidt mijn antwoord als volgt:

- a. Zeker in functioneel opzicht kan de wenselijkheid van intensieve relaties van Almere-Buiten met het buitengebied worden onderstreept. Hierbij valt vooral te denken aan de relaties met het landbouwgebied ten zuiden en ten oosten van de kern. Vandaar ook, dat m.n. in de hoofdstukken 2 en 11 van het ontwerp-structuurplan uitvoerig bij deze relaties wordt stilgestaan.
- b. Meer dan flexibiliteit is m.b.t. de hoofdinfrastructuur voor geheel Almere duidelijkheid gewenst. Aan deze hoofdinfrastructuur ontleent Almere-Buiten een deel van zijn grenzen. Duidelijkheid m.b.t. de begrenzingen van Almere-Buiten kan eveneens als een voordeel worden gezien, zeker voor wat betreft de oostzijde van deze kern. De duidelijkheid komt zowel de kern als het buitengebied ten goede.
- c. Van een randligging van de SAW 1 nabij Almere-Buiten is slechts gedeeltelijk sprake. Deze weg ontsluit namelijk tevens het bedrijvenpark De Vaart, dat aan Almere-Buiten grenst. Almere-Buiten dankt aan deze weg zijn begrenzing aan de noord- en oostzijde. Overigens betreft het ontwerp-structuurplan voor Almere-Buiten een nadere uitwerking van het ontwerp-structuurplan voor geheel Almere. Dus de uitwerking van een gedeelte van geheel Almere, dat is gelegen binnen de hoofdinfrastructuur op stadsniveau. In het kader van het Ontwerp Structuurplan Almere-Buiten is de tracering van de SAW 1 dan ook niet aan de orde.

Daarom volsta ik er mee met interesse kennis te nemen van Uw suggestie de buiten het onderhavige plangebied gelegen SAW 1 gedeeltelijk om te leggen en te beëindigen op het bedrijvenpark De Vaart.

4.5. Reactie van Rijkswaterstaat, Directie Zuiderzeewerken

Naar aanleiding van Uw brief van 16 februari 1981, nr. CA 7525, deel ik U mede dat ik de bijgevoegde notitie betreffende de voorgenomen aanvulling op het Ontwerp-Structuurplan Almere-Buiten onvolledig acht.

De opmerkingen van de zijde van Rijkswaterstaat, welke zijn ingebracht in de vergadering van 24 september 1980 en door middel van mijn brieven van 6 augustus 1980, nr. 8580 en 6 november 1980, nr. 12132, zijn in bovengenoemde notitie niet terug te vinden.

Een aantal opmerkingen hebben namelijk betrekking op de ontsluitingsstructuur van het plangebied op Rijksweg 6.

Ik ben van mening dat zolang de discussies hieromtrent nog gaande zijn, de plankaart aanpassing behoeft. Met name de aansluiting van de kernhoofdweg op Rijksweg 6 of een eventueel alternatief tracé dient "in studie" te worden aangegeven.

Antwoord van de R.I.J.P.

U merkt terecht op, dat in de aan het Ontwerp-Structuurplan Almere-Buiten toegevoegde notitie waarin de resultaten van het ambtelijk overleg zijn samengevat, de opmerkingen Uwerzijds m.b.t. de aansluitproblematiek op Rijksweg 6 ontbreken. Door een misverstand is e.e.a. niet opgenomen.

Het is echter wel de bedoeling zo lang de discussies over de ontsluitingsstructuur van het plangebied op Rijksweg 6 gaande zijn, de plankaart aan te passen. De voorgenomen aanpassing op dit punt houdt in, dat de centrale en directe aansluiting van Almere-Buiten op de Rijksweg aan zal worden gegeven als "in studie".

4.6. Reactie van de Rijksverkeersinspectie

Bij Uw bovenaangehaalde brief deed U mij in het kader van het ambtelijk overleg bij de voorbereiding van de diverse Structuurplannen van Almere het concept van het Ontwerp Structuurplan Almere-Buiten toekomen. Omtrent dit ontwerp-structuurplan heeft overleg plaatsgevonden met vertegenwoordigers van de Centrale Directie Volkshuisvesting, de Rijksplanologische Dienst en het Directoraat-Generaal van het Verkeer, hetgeen heeft geresulteerd in een voorgenomen aanpassing van het onderhavige structuurplan. Met de aanpassing is tevens tegemoet gekomen aan één van de belangrijkste bezwaren die bij mij tegen het plan bestonden zoals die door mij bij het Directoraat-Generaal van het Verkeer naar voren zijn gebracht.

Ik heb daarbij met name gewezen op de fricties die kunnen worden geconstateerd door confrontatie van de "Toelichting" behorende bij het plan, waarin aansluiting is gezocht bij de Verstedelijkingsnota (o.a. ten aanzien van de wijze van ontsluiting van het woongebied door het openbaar vervoer, daarbij gehanteerde normen met betrekking tot de haltes van het openbaar vervoer, de invloedsgebieden van het openbaar vervoer enz.) en het deel "Beschrijving" waarin aan de ruimtelijke ontwikkeling van Almere-Buiten vorm en inhoud is gegeven.

Zoals echter reeds is vermeld zal door de voorgenomen aanpassing, aan dit bezwaar tegemoet worden gekomen.

Het plan geeft mij overigens nog aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen.

Als gevolg van het samenvallen van een aantal buslijnen (lijnen 2, 3 en 6, 7, 8) zal het zuidwestelijk deel van Almere-Buiten vanuit het oogpunt van openbaar vervoer een hoog voorzieningenniveau te zien geven. Dit gegeven zou wellicht ten volle benut kunnen worden door in deze buurten een hogere dichtheid te realiseren.

Op pagina 120 staat vermeld: "Binnen loopafstand van de beide stations ligt ongeveer 40% van de woonbebouwing en het merendeel van de arbeidsplaatsen in kantoorgebouwen. Hierbij is uitgegaan van een straal van 800 m." Op pagina 93 wordt echter uitgegaan van een loopafstand van 800 m. Overigens is het kaartje (pag. 119 "Loopafstand stations") niet overeenkomstig met hetgeen in de tekst wordt gesuggereerd. Zo hebben de cirkels een straal van ± 1000 m, terwijl het middelpunt van de westelijke cirkel op ± 150 m ten zuiden van het station ligt.

Van de woningen ligt, blijkens de tekst op pagina 121, 90% binnen loopafstand van een halte (gerekend met een straal van 400 m) en van de arbeidsplaatsen meer dan 75%. Naast het feit dat de cirkels op de bijbehorende tekeningen een straal van 325 m hebben en 1 cirkel - nabij het noordoostelijk station - te veel is getrokken, kan tevens worden opgemerkt dat blijkens de toelichting op pagina 94 staat vermeld dat het (loop)invloedsgebied van een buslijn ca. 700 m breed is.

Voorts merk ik nog op dat de getekende oppervlakte aan middelschalige bedrijventerrein ca. 124 ha (pag. 119), de op blz. 61 berekende oppervlakte aanmerkelijk overtreft.

Ten slotte geeft het plan mij nog aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen (paginagewijs).

Omtrent de situering van de hier genoemde aangepaste bejaardenwoningen en service-flats voor ouderen worden geen uitspraken gedaan. Een situering van deze woningtypen nabij de halten van het openbaar vervoer komt mij gewenst voor (blz. 54).

In de eerste zin van deze pagina is de wenselijk geachte woningdichtheid nabij de N.S.-halten vanuit het negatieve geformuleerd. Een positieve benadering heeft mijn voorkeur, waarbij ook de bushalte met name kan worden genoemd (blz. 55).

Hier wordt opgemerkt dat een koppeling van de openbaar vervoerinfrastructuur (de busbaan) met het waterlopenstelsel en met de reeds eerder genoemde infrastructuur voor voetganger en fietser, een logisch gevolg lijkt.

Ik teken hierbij echter aan dat de scheidende werking van de waterlopen zoveel mogelijk beperkt dient te blijven, om de loopafstanden tot de bushaltes te minimaliseren (blz. 91).

Het deel dat handelt over de streekbus zou wat algemener gesteld kunnen worden. Het is mijns inziens niet ondenkbaar dat ook andere plaatsen dan Lelystad een streekbusverbinding met Almere-Buiten zullen krijgen (blz. 93).

Bovenaan deze bladzijde wordt een aantal busverbindingen genoemd. Ik vraag mij af welke overwegingen aan dit lijnennet ten grondslag liggen (blz. 93).

Op deze bladzijde wordt de stedenbouwkundige opzet schematisch weergegeven. Deze bestaat uit een combinatie van een drietal buurten tot zogenaamde trio's. Tussen de woonbuurten bestaan verschillen in het voorzieningenpakket, b.v. ten aanzien van medische voorzieningen, buurt- en clubhuizen e.d. Bij de trio's wordt echter een zekere gelijkwaardigheid nagestreefd. Het komt mij wenselijk voor dat bij de koppeling van een drietal woonbuurten tot één trio de buslijn als bindend element wordt beschouwd, om de bereikbaarheid van de voorzieningen in de verderweg gelegen voorzieningen te maximaliseren (blz. 109).

Indien het bovenstaande uwerzijds aanleiding mocht geven tot nader mondeling overleg ben ik hiertoe gaarne bereid.

Antwoord van de R.I.J.P.

Van Uw opmerking, dat men de n.a.v. het ambtelijk overleg voorgenomen aanpassing van het ontwerp-structuurplan is tegemoet gekomen aan één van de belangrijkste bezwaren Uwerzijds tegen het plan, heb ik kennis genomen.

Op Uw overige opmerkingen en vragen wil ik als volgt reageren.

In principe stem ik in met de realisatie van een hogere dichtheid in het zuidwestelijk deel van Almere-Buiten. Dit vanwege het hoge verwachte kwaliteitsniveau van het openbaar vervoer in dat gedeelte van de kern. Hiertoe zal m.n. het facetkaartje op blz. 110 van de nota worden herzien. Op blz. 93 moet i.p.v. een "loopafstand van 800 meter" een "straal van 800 meter" worden gelezen. Op blz. 94 dient het voorvoegsel "loop" voor "invloedsgebied" (regel 20) te vervallen. Voorts zullen de cirkels op de afbeeldingen op blz. 119 en 120 van de juiste straal worden voorzien, namelijk respectievelijk 800 en 400 meter. Overigens hebben deze kleine prentjes in de tekst alleen een functie ter verheldering van de principes en zijn deze niet bedoeld om vanaf te meten.

De getekende oppervlakte voor middelschalig bedrijventerrein overtreft inderdaad de in de tekst voor 40.000 inwoners geraamde behoefte.

Dit is mede gedaan vanwege de onzekerheden en belemmeringen die gelden voor de geprojecteerde terreinen. Te noemen zijn in dit verband de hoogspanningsleiding over het meest oostelijke terrein en de aftakking van de spoorlijn op het noordoostelijke terrein in de richting van het bedrijventerrein De Vaart. Desalniettemin is de aangegeven oppervlakte voor 40.000 inwoners bij de gehanteerde uitgangspunten aan de hoge kant. Bij 50.000 inwoners, inmiddels de maximum capaciteit van Almere-Buiten, is de getekende oppervlakte wel geheel nodig en wordt de op dit punt aanwezige flexibiliteit in de plankaart volledig benut. Uw overige suggesties neem ik gaarne over. Deze zullen zoveel mogelijk worden verwerkt, hetzij in de definitieve tekst + plankaart, hetzij door hiermee bij de nadere uitwerking van de deelgebieden rekening te houden.

M.b.t. de vraag omtrent de busverbindingen verwijs ik U naar m.n. de plankaart behorende bij het ontwerp-structuurplan voor geheel Almere.

4.7. Reactie Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam

Hierbij doe ik U toekomen mijn schriftelijk commentaar op het Ontwerp-Structuurplan Almere en het Ontwerp-Structuurplan Almere-Buiten (bijlagen 1 t/m 3).

Naar aanleiding van de gedachtenwisseling ter gelegenheid van het overleg inzake de planvorming van Almere op 20 november j.l., ben ik gaarne bereid de Amsterdamse reacties verder met Uw dienst te bespreken.

Verder heb ik kennis genomen van het ambtelijk vooroverleg Ontwerp-Structuurplan Almere-Buiten (d.d. 15-11-'80). Met de daaruit voortkomende aanvullende richtlijnen kan ik, gezien de reeds bekende standpunten waarvoor Amsterdam aandacht heeft gevraagd, instemmen.

Bijlagen

Opmerkingen m.b.t. Ontwerp-Structuurplan Almere-Buiten

Betreft: blz. 57 t/m 62 + bijlage 4.

1. De inhoud van het hoofdstuk "werken" doet vrij mechanisch aan. Op zich ziet de rekensom bevolking-beroepsbevolking-werkgelegenheid er niet onlogisch uit, maar er wordt daarbij min of meer geabstraheerd van de problemen, zoals die zich in de praktijk voordoen. In dit verband hoeft alleen maar gewezen te worden op de afstemmingsproblemen beroepsbevolking/werkgelegenheid in het stadsgewest Amsterdam. Dit is aanleiding voor aanzienlijke pendelstromen, die niet met het uitvoeren van op zich aardige rekensommetjes worden weggewerkt. Een en ander is voor het Amsterdamse gemeentebestuur aanleiding geweest om naast het groeikernenbeleid ook duidelijk te mikken op aanvullende woningbouwlocaties op het Amsterdamse grondgebied en in de verdere toekomst de overloop (ook van bedrijven?) zoveel mogelijk te beperken.
2. Het verschijnsel pendel wordt daarbij ook nog niet consistent behandeld, aangezien op blz. 57 gesteld wordt dat deze pendel zoveel mogelijk beperkt moet worden, terwijl op blz. 60 onder e. juist gewezen wordt op een hoog niveau van forensisme.
Ook de rekensommen op het niveau van Almere-loco (b.v. afwijkmogelijkheid van maximaal 25%) lijken niet erg praktisch en ook in tegenspraak met de intensieve uitwisseling van beroepspersonen die ook bepleit wordt.
3. Bij de beschrijving van de economische structuur wordt gerefereerd aan landelijke ontwikkelingen en verwezen naar de nota "De komende vijftientig jaar" voor wat betreft de toekomstige ontwikkelingen. Bedacht moet worden dat, gelet op de huidige vooruitzichten, de in deze nota gepresenteerde toekomstverkenningen rijkelijk aan de optimistische kant zijn.
Voor de economische structuur zou men hier geen consequenties aan hoeven te verbinden, maar wel beseffen dat "werkloosheidplannen" geen dankbare taak is, zou toch wel wat meer aandacht aan deze problematiek besteed mogen worden (b.v. deeltijdarbeid, part-time werken e.d.). Niet duidelijk in dit verband is dan ook wat de laatste alinea van blz. 61 zou kunnen inhouden en is duidelijk in tegenspraak met de minder optimistische vooruitzichten.
4. Het ruimtegebruik voor werkfuncties, zoals op bijlage 4 nader gespecificeerd, lijkt op het eerste gezicht erg extensief (twee bouwlagen). Ook is de koppeling terreinquotiënten/vloeroppervlak per arbeidsplaats niet duidelijk.
De bruto-netto-verhouding wijst ook niet bepaald op een zuinig ruimtegebruik.

5. Wat betreft de situering van bedrijven uit milieuoogpunt (blz. 62), erkennen wij de nadelen die kleven aan het werken met een zgn. Staat van Inrichtingen. Een en ander is voor ons aanleiding geweest om in dit kader een systeem te ontwerpen waarbij sprake is van integratie van milieuhygiënisch en ruimtelijk beleid. De aanzet daarvoor is terug te vinden in het Ontwerp-Structuurplan deel C (bijlage 3) en een toepassing daarvan in het bestemmingsplan voor de Haarlemmerbuurt. Het milieuwaarderingsstelsel biedt o.i. de mogelijkheid van een meer objectieve benadering bij de sanering van milieuhinderlijke bedrijven in de woonomgeving en bij het voorkomen van nieuwe ongewenste situaties. Het is, middels de procedure van bouwvergunningen, onderdeel van het ruimtelijk (her)inrichtingsbeleid van de gemeente en heeft als zodanig, formeel juridisch, geen relatie met de Hinderwet.

Opmerkingen m.b.t. Ontwerp-structuurplan Almere-Buiten

A. Toelichting "Het karakter van Almere-Buiten" (blz. 26).

B. Beschrijving "Het groen" (blz. 112).

Het uitgangspunt, dat "omgevingskenmerken van invloed zullen zijn op het karakter van Almere-Buiten", wordt bijzonder belangrijk geacht. Alles zal in het werk moeten worden gesteld om het in de toelichting genoemde: "Door consequente toepassing van bepaalde ontwerpthema's kan zo een bepaald karakter worden opgeroepen of versterkt" en "Het structuurplan kan aanleidingen scheppen en houvast geven voor de individuele beeldvorming", zowel in structuur als in detail waar te maken. In de sferen van de buitenruimte, zoals geschetst onder: Het groen, is een goede basis te vinden, voor het onder A geschetste. Aan de sferenopbouw is in het structuurplan in hoofdlijnen echter geen inhoud gegeven. Het structuurplan behoeft op dit niveau verbetering. In vorm en opbouw van de buurten zelf en in hun onderlinge verband kunnen deze sfeerverschillen ook duidelijk worden:

- b.v. ● de bossfeer zal in het noordelijk deel d.m.v. een grotere ruimte er voor aan één van de groene assen duidelijker in het centrum moeten kunnen doordringen.
- de openheid van het zuidelijk gelegen landbouwgebied wordt bij de kern duidelijker door het naar binnenhalen van een kavel.
- de watersfeer kan veel meer inhoud krijgen door meer water te maken. De lineaire aspecten ervan meer uit te bouwen en dit ook in de vorm van de wijk tot uiting te laten komen.

Om karakters van de N.W./Z.O. lopende groene zônes te versterken ten opzichte van elkaar, kunnen grotere breedteverschillen worden gemaakt.

Zeer positief is het uitgangspunt, dat de sferen selecterend zullen werken op de situering en spreiding van voorzieningen, die binnen de groenstructuur een plaats dienen te krijgen. Echter op de kaart "bestemmingen in de groenstructuur" (blz. 116) is dit helaas niet terug te vinden en wordt op deze wijze afbreuk gedaan aan de gestelde uitgangspunten.

Met betrekking tot de spreiding van de voorzieningen dienen per "sfeer" (bos, water, open) criteria te worden ontwikkeld, zodat vandaar uit duidelijk wordt, voor welke bestemmingen een plaats is binnen de diverse sferen.

Bij een opzet als deze, die m.b.t. karakter en groen van kwaliteit getuigt, wordt echter veel gevraagd van de coördinatie en goede ontwerp van hoofdstructuur tot detail. Vanwege de potentie, die het uitgangspunt heeft is uitgebreid hierop ingegaan.

Nog enige afsluitende opmerkingen m.b.t. het structuurplangebied en relatie tot het omgevende gebied:

- De relatie met Almere-Stad kan in functionele en "sfeer"-zin worden verbeterd door het water en bijbehorend gebruik als bindend element te ontwikkelen.
- De fietsverbindingen zijn niet overal duidelijk; op figuur 14 ontbreekt de route naar de Oostvaardersplassen. De vorm verdient nadere uitwerking en zal evident zijn bij het ervaren van samenhang van centrum en de sfeergebieden rondom Almere-Buiten.

Antwoord van de R.I.J.P.

Van Uw mededeling, dat U kunt instemmen met de aanvullende richtlijnen die zijn voortgekomen uit het ambtelijk vooroverleg over het ontwerp-structuurplan voor Almere-Buiten heb ik kennis genomen.

Uw schriftelijk commentaar op het Ontwerp-Structuurplan Almere-Buiten geeft mij aanleiding tot de volgende reactie.

1. De afstemmingsproblemen m.b.t. de beroepsbevolking en de werkgelegenheid in het stadsgewest Amsterdam gaan het planvormingsniveau van Almere-Buiten verre te boven. Dit neemt niet weg, dat als verlengstuk van het beleid voor geheel Almere ook voor Almere-Buiten wordt gestreefd naar een globaal evenwicht tussen wonen en werken.
2. Een evenwicht tussen de woon- en werkfunctie wordt mede nagestreefd om daarmee de pendel te beperken. Toch zal er zowel binnen geheel Almere, als tussen de onderdelen van het stadsgewest een intensieve uitwisseling van beroepspersonen optreden. Zelfs in een ideale situatie (globaal evenveel arbeidsplaatsen als beroepspersonen per gemeente) zal deze uitwisseling optreden. Niet iedereen kan en wil vlak bij zijn werk wonen, of omgekeerd, een arbeidsplaats vinden vlak bij zijn woning. Het is niet juist, dat het Ontwerp-Structuurplan Almere-Buiten pleit voor een dergelijke uitwisseling. Dit structuurplan volstaat met de constatering, dat zelfs bij een evenwicht tussen wonen en werken een bepaalde mate van uitwisseling op zal treden.
3. Het Ontwerp-Structuurplan Almere-Buiten biedt een ontwikkelingsperspectief voor deze kern voor de komende 10 à 20 jaar. De huidige structurele en conjuncturele problemen met de Nederlandse economie kunnen niet op het niveau van Almere-Buiten worden geanalyseerd, laat staan opgelost. Het structuurplan voor Almere-Buiten wil in dezen niet meer doen dan het aangeven van zoveel mogelijk potenties op velerlei terreinen (wonen, werken, ontspanning enz.) voor het desbetreffende plangebied. Door nadere toetsing en uitwerking van het plan per deelgebied, kan vervolgens worden ingespeeld op de ontwikkelingskansen van het moment.
4. Het rekenuitgangspunt "gemiddeld twee bouwlagen" geldt voor een zeer beperkt deel van de werkgelegenheidsvoorzieningen. De rekenuitgangspunten die worden gehanteerd in bijlage 4 zijn bedoeld om een globale indicatie van de ruimtebehoefte voor werkgelegenheidsdoeleinden te kunnen geven. Het aandeel uit te geven terrein m.b.t. de bedrijventerreinen van gemiddeld 62,5% kan in dit verband als een minimum voor de nadere uitwerking worden gezien.
5. Met interesse neem ik kennis van Uw opmerking, dat U bezig bent een systeem te ontwerpen om te komen tot een integratie van het milieuhygiënische en ruimtelijk beleid. Ik zal mij van de resultaten gaarne op de hoogte stellen en bezien of en op welke wijze nieuwe gezichtspunten bij de planvorming voor Almere kunnen worden toegepast.
6. Uw suggesties om het Ontwerp-structuurplan te verbeteren op het punt van de sferenopbouw kunnen uit een oogpunt van een zuinig en efficiënt ruimtegebruik niet worden overgenomen. In dit verband ver-

wijs ik U bekende en door U aanvaarde resultaten van het ambtelijk overleg. Deze resultaten sluiten een groter ruimtebeslag voor groene bestemmingen uit. De invulling van de hoofdgroenstructuur met bestemmingen passend in een groene sfeer zal m.n. op het uitwerkingsniveau aan de orde komen.

7. Van Uw opmerking, dat het water als bindend element tussen Almere-Buiten en Almere-Stad kan worden ontwikkeld, heb ik kennis genomen. M.b.t. de in het structuurplan aangeduide fietsverbindingen geldt, dat alleen de principe-opzet aan de orde is. Figuur 14 geeft daarbij heel sumier de randvoorwaarden aan. Een en ander zal bij de planvorming per deelgebied nader worden uitgewerkt.

4.8. Reactie van de Inspecteur van de Volksgezondheid

Onder dankzegging voor de toezending van bovengenoemd ontwerp-structuurplan, maak ik graag van de geboden gelegenheid gebruik U mijn commentaar te doen toekomen.

Het heeft mij verheugd dat er relatief zeer veel aandacht aan de milieuhygiëne is besteed, welke na realisering van Almere-Buiten ongetwijfeld als een positieve bijdrage aan het woonklimaat zal worden ervaren. Ook is mij het lovend pleidooi met betrekking tot de "staat van inrichtingen" (blz. 61-62) niet ontgaan, evenmin als de signalering van de tekortkomingen ervan. Ik kom daar later nog op terug.

Als blijk van mijn belangstelling voor dit structuurplan en voor de zorg voor het leef- en werkmilieu in Almere-Buiten, heb ik toch gemeend U de onderstaande milieuhygiënische kanttekeningen en vragen niet te mogen onthouden.

1. Zandwinning (blz. 17 en 69).
Op figuur 10 (blz. 69) zijn zeer summier zandwinplassen buiten het eigenlijke plangebied aangeduid, waaruit het voor Almere-Buiten auto-wegen e.d. benodigde ophoogzand zal worden gewonnen. Ik zal t.z.t. gaarne van U vernemen of hieruit de behoefte aan tenminste 2,7 miljoen m³ zand (blz. 17) kan worden gedekt en hoe deze plassen daarna zullen worden bestemd en ingericht.
2. Bedrijventerreinen, inrichting van – (blz. 61/62, 117/118).
Naast positieve kanten heeft de "staat van inrichtingen" ook nadelen. Ook ik zou daarom waakzaam willen pleiten tegen een te soepele en/of te geautomatiseerde hantering ervan bij het vestigingsbeleid op de kleinschalige bedrijventerreinen.
Gelet op de aangestipte nadelen van dit regelingssysteem wil ik mijn zorg uitspreken over de 100 meter brede zone op het kleinschalige bedrijventerrein 1 welke zonder overgang overloopt in de woonbebouwing ten noorden van het westelijke N.S.-station (zie structuurplan-kaart).
3. Riolering (blz. 77, 122).
Gelet op het waterpeil in de grachten, poldersloten en Lage Vaart, wil ik met nadruk aandringen op die maatregelen en eventuele voorzieningen, welke een goede doorspoeling van de stadsgrachten moeten waarborgen.
4. Hogedruk gasleiding (blz. 78).
Op de plantekening noch in de tekst heb ik een vermelding aangetroffen van een tracé of zone langs een hogedrukleiding.
In verband met de ruimtelijke consequenties wil ik U daarom wijzen op de recentelijk door mijn Minister gegeven mening dat, de tot nu toe in acht genomen bebouwingsvrije zone van enkele meters ter weerszijden van aardgasleidingen, welke afstanden waarschijnlijk op de NEN 1091 zijn gebaseerd, uit een oogpunt van veiligheid onvoldoende zijn. Bij nieuwe woonbebouwing nabij hogedrukleidingen (vanaf 40 bar) dan wel bij tracé-faststelling van leidingen langs bestaande of geprojecteerde bebouwing, zou mijn inziens voorlopig een bebouwingsvrije afstand van tenminste 100 à 150 meter moeten worden aangehouden. De Minister van Volksgezondheid en Milieuhygiëne heeft laten weten in verband met het beschikbaar komen van relevante onderzoeksresultaten, in het najaar van 1981 een meer definitief standpunt in dezen te kunnen innemen.
5. Vervoer/verkeer.
Voor zover ik de plantekening goed heb kunnen lezen, kom ik tot de

conclusie dat het vrachtverkeer, rijdend op de A6 c.q. afkomstig van het kleinschalig bedrijventerrein 3, dat het bedrijvenpark "De Vaart" als bestemming heeft, zich via de N.Z.-Z.O. lopende, oostelijke Kernhoofdweg moet bewegen, door het midden van de woon- en centrumbebouwing van Almere-Buiten.

De nadelige consequenties van deze verkeersstroom in termen van geluidhinder, onveiligheid en opstopping, zouden kunnen worden voorkomen door het doortrekken van de SAW 1 in N.W.-richting dan wel door het aanbrengen van een aansluiting op de SAW 1 ter hoogte van het bedrijvenpark.

Antwoord R.I.J.P.

Uw kanttekeningen en vragen n.a.v. het ontwerp-structuurplan voor Almere-Buiten, geven mij aanleiding tot de volgende reactie.

1. Uw opmerking over de zandwinplassen wekt de indruk, dat m.b.t. het voor Almere-Buiten benodigde zand het de bedoeling zou zijn dit zand daar te winnen. Dit is een onjuiste veronderstelling. De op figuur 10 aangeduide zandwinplassen zijn reeds bestaande plassen. Op deze plaatsen is zand gewonnen voor de aanleg van Rijksweg 6.
2. Bij de ontwikkeling van Almere is inmiddels een ruime ervaring opgedaan met de ontwikkeling van kleinschalige in het woongebied ingepaste bedrijventerreintjes. Alhoewel uiteraard oplettendheid geboden is, heb ik er alle vertrouwen in, dat ook in Almere-Buiten kleine bedrijventerreinen op aanvaardbare wijze in de woonbuurten kunnen worden ingepast. De ca. 100 meter brede bedrijven- en kantorenzone richting centrum, zal in dit verband even zorgvuldig worden uitgewerkt en ingevuld als de kleine bedrijventerreinen in de woonbuurten.
3. De noodzaak om voorzieningen te treffen die een goede doorspoeling van de stadsgrachten moeten waarborgen onderschrijf ik.
4. Een eventueel intern gasdistributienet (in de vorm van een ringleiding) zal werken met een gasdruk van 8 bar. Het begrip "hoge druk" (regel 27, blz. 78) dient te vervallen. De door U gesignaleerde problematiek drukt daardoor gelukkig niet op het plangebied Almere-Buiten.
5. Uw opmerking, dat vrachtverkeer komend vanaf Rijksweg 6 of het meest oostelijke middelschalige bedrijventerrein van Almere-Buiten door de woon- en centrumbebouwing naar het bedrijvenpark De Vaart zou moeten rijden berust m.i. op een onjuiste uitleg van het ontwerp-structuurplan. Het verkeer vanaf Rijksweg 6 bereikt het bedrijvenpark De Vaart via de Stadsautoweg op de kortste en snelste wijze. Dit zal mede worden bereikt door in het interne wegenstelsel van Almere-Buiten weerstanden in te bouwen.
Voorts zal verkeer tussen het relatief kleine middelschalige bedrijventerrein 3 en het bedrijvenpark De Vaart van te verwaarlozen omvang zijn. Dit verkeer speelt daarom op het schaalniveau van een structuurplan geen rol van betekenis. Ik ben dan ook van mening, dat het ontwerp-structuurplan op dit punt geen aanpassing of aanvulling behoeft.

4.9. Reactie van de Nederlandse Spoorwegen

1. Op 17 februari 1981 heeft U ons toegezonden het concept-ontwerp-structuurplan Almere-Buiten, met daaraan toegevoegd een notitie, waarin de resultaten van het inmiddels gevoerde ambtelijk vooroverleg zijn samengevat. Wij leiden uit de titel van deze notitie af dat U voornemens bent het concept-ontwerp Structuurplan dienovereenkomstig aan te passen.

Een belangrijk deel van onze kritiek op het structuurplan komt overeen met de opmerkingen van het Directoraat-Generaal van het Verkeer die uiteindelijk hebben geleid tot de aanvullende notitie.

Wij onderschrijven de daarin aangekondigde wijzigingen t.a.v. de capaciteit, de woningdichtheid en de flexibiliteit, ook al heeft een en ander het karakter van een compromis tussen R.I.J.P. en D.G.V.

2. Desondanks willen wij graag nog wat dieper ingaan op een aantal aspecten van het hoofdstuk "Vervoer en Verkeer".

In paragraaf 10.1. (het vervoers- en verkeersbeleid, p. 89) stelt U dat vervoer en verkeer als regel geen activiteiten op zichzelf vormen, maar zijn opgeroepen door het wonen, het werken en de aanwezige voorzieningen: "Grondgebruik en infrastructuur zijn in feite bepalend voor de omvang van het vervoer en voor het vervoerspatroon". De plankaart vormt echter helaas een daarmee in lijnrechte tegenspraak staand beeld.

De door U voorgestelde groepering van woongebieden, werkgebieden en groen, ect. biedt naar onze mening te weinig perspectief op de door U bepleite beperking van het aantal autoverplaatsingen.

Helaas blijkt uit de aanvullende notitie dat hergroepering niet meer aan de orde kan zijn.

3. Opmerkelijk is voorts de strijdigheid tussen beleidsdoelstelling en technische realisering ten aanzien van de aanleg van weg-infrastructuur. Op pagina 95 stelt U dat dient te worden gepoogd een minder gebruik (dus niet het bezit) van de privé-auto te stimuleren, (zodat) "de auto-infrastructuur niet mag worden afgestemd op een vrije trendmatige ontwikkeling van het autoverkeer".

In tegenspraak daarmee is Uw voornemen bij het ontwerp van verkeersinfrastructuur rekening te houden met capaciteitsvergroting, omdat zou kunnen blijken dat het vervoers- en verkeersbeleid in zijn taakstelling te kort schiet (pag. 93) ten aanzien van de auto. Wij hebben de overtuiging dat dergelijke reserveringen ten koste gaan van potentieel woon- en/of werkgebied en om die reden uiteindelijk zelfs veroorzaker kunnen zijn van een hoger autogebruik!

4. Wij onderschrijven Uw pleidooi voor voetgangers en fietsers een zodanig stelsel van routes te ontwerpen dat het verschil tussen de werkelijk af te leggen afstand en de hemelsbrede afstand zo klein mogelijk is. In dat verband plaatsen wij vraagtekens bij Uw voornemen reeds bij een werkdag-avondspitsuurintensiteit van meer dan 300 voertuigen ongelijkvloerse kruisingen te overwegen:

- het aantal ongelijkvloerse kruisingen is uit kostenoverwegingen beperkt en doet dus afbreuk aan het gewenste fijnmazige stelsel van langzaam-verkeer-routes;
- hellingbanen (veelal om ruimtelijke motieven bovendien in geknikte vorm) en trappartijen verhogen de afstand, hebben een barrièreverhogende werking, en hebben voorts een negatieve uitwerking op de structurering van het padenstelsel.

5. De uitwerking van de paragraaf Energie (p. 100) geeft ons aanleiding te vrezen dat alle goede voornemens (beperking autogebruik) ten spijt de gedachte overheerst omrij-afstanden niet te groot te maken.

U gaat daarbij uit van de veronderstelling dat een geringer aantal ritten met een grotere ritlengte een hoger voertuigkilometrage oplevert.

Van het totaal aantal verplaatsingen heeft ongeveer 80% een lokaal karakter en is 20% interlocaal van aard.

Voor wat betreft het voertuigkilometrage voor externe verplaatsingen is het aannemelijk te veronderstellen dat enige (extra) omrijlengte in Almere-Buiten nauwelijks van invloed is op de totale lengte van de verplaatsing, en derhalve evenmin op het voor die plaatsing noodzakelijke energieverbruik.

Wij zijn overigens van mening dat voor externe verplaatsingen de trein een belangrijke vervoerwijze kan en moet zijn.

Beperking van het autogebruik binnen het stedelijk gebied dient derhalve prioriteit te hebben. Die beperking dient tot stand te komen door het introduceren van dusdanige omrijfactoren, dat de keuze voor een verplaatsing met het stedelijk openbaar vervoer of per fiets of te voet ook qua reistijd voor de hand liggend is.

6. In het structuurplan houdt U rekening met een aftakking van de Flevolijn ten behoeve van een railverbinding met het industrieterrein De Vaart. Het gekozen tracé geeft ons geen aanleiding tot opmerkingen.
7. Tenslotte laat U het tracé van een eventuele spoorlijn naar het Markerwaardgebied gedeeltelijk samenvallen met het tracé van de stamlijn naar het industriegebied.
De ongelijkvloerse uit te voeren aftakking vereist echter een in lengterichting gezien vrij lange "aanloop".
De ligging van het station Almere-Buiten Oost bepaalt het beginpunt van de aftakking, waarvan bijgevoegde tekening B.V. Articon (FL 00, blad 0148, d.d. 9 juli 1980) het tracé toont. Ik verzoek U het op de structuurplankaart aangeduide tracé van de spoorlijn naar het Markerwaardgebied overeenkomstig deze tekening te wijzigen. Overigens wijs ik U er op, dat wij van mening zijn dat aan een aftakking ten noorden van Lelystad de voorkeur dient te worden gegeven.

Antwoord van de R.I.J.P.

Uw opmerkingen geven mij aanleiding tot de volgende reactie. Hierbij volg ik de door U in Uw brief gebruikte nummering.

1. Het is juist, dat ik voornemens ben het ontwerp-structuurplan overeenkomstig de notitie met de resultaten van het gevoerde ambtelijk vooroverleg aan te passen.
2. U merkt op, dat de plankaart in lijnrechte tegenspraak staat met de uitspraak uit het ontwerp-structuurplan, dat vervoer en verkeer als regel geen activiteiten op zichzelf vormen, maar worden opgeroepen door de stedelijke activiteiten.
Hoe U tot deze uitspraak kunt komen is mij onduidelijk, aangezien de plankaart de ruimtelijke neerslag betreft van een in Almere-Buiten verwacht leef- en activiteitenpatroon. Het vervoer en verkeer wordt daarbij opgeroepen door 40 à 50.000 inwoners en alle daarnij behorende activiteiten en voorzieningen.
Op deze activiteiten en voorzieningen zijn de vervoers- en verkeersvoorzieningen afgestemd.
De groepering van de woongebieden, werkgebieden enz. is slechts één der middelen om de ten doel gestelde beperking van het aantal autoverplaatsingen te bereiken. Daarbij komt nog, dat deze groepering niet alleen wordt bepaald door het streven naar minder autoritten. Bij de ruimtelijke geleiding van Almere-Buiten hebben velerlei belangen en overwegingen een rol gespeeld. Te zamen hebben deze geleid tot de voorgestelde stedenbouwkundige opzet. Voorbeelden van deze be-

langen zijn: menging van woon en werkfuncties, integratie van stad en omgeving, integratie van woongebieden en stedelijk groen, afgeronde verzorgingsgebieden met eigen voorzieningen, beperking van geluidshinder, variatie in woonmilieus en faseerbaarheid van de ontwikkeling.

3. Van een structuurplan voor een ontwikkelingsperiode van tenminste 10 jaar mag worden verwacht, dat het voldoende flexibel van opzet is. Ten grondslag aan het ontwerp-structuurplan voor Almere-Buiten ligt onder meer een streven de autoverplaatsingen met ca. 30% te beperken ten opzichte van een vrije ontwikkeling. Dit ten gunste van het gebruik van het openbaar vervoer, de fiets en de voet. Daarvoor worden in onderlinge samenhang een aantal zorgvuldig gekozen middelen gehanteerd. Dit zij met name: lokaal openbaar vervoer op vrije banen centraal in de woon-werk- en centrumgebieden, een hoogwaardig fiets- en voetpadennet, kernhoofdwegen overwegend enkelbaans, minder goed doordringbaar maken van vooral het hart van de stad en enige beperking van parkeer gelegenheid voor doelparkeerders (bezoekers). Omdat thans niet met zekerheid kan worden aangenomen dat een en ander voldoende effect sorteert, mede gezien de talloze onzekerheden en mogelijke ontwikkelingen (denk aan een intensiever grondgebruik), is het raadzaam plaatselijk enige ruimte te reserveren voor een bescheiden capaciteitsvergroting van de kernhoofdwegen. De voorgestelde vergroting van het mogelijke inwonertal van Almere-Buiten van 40.000 naar 50.000 inwoners onderstreept het nut hiervan. Van een goed ontwerp-structuurplan mag worden verwacht, dat dergelijke nieuwe gezichtspunten binnen redelijke grenzen door de gekozen opzet van de stad zonder ingrijpende wijzigingen kunnen worden opgevangen.
4. Alhoewel toepassing van ongelijkvloerse kruisingen bij verkeersintensiteiten van meer dan 300 motorvoertuigen per uur in het avondspitsuur inherent is aan het vigerende verkeers- en vervoersbeleid voor geheel Almere, sluit ik niet uit, dat nadere studie op dit punt wenselijk kan zijn. Eventueel nader onderzoek en een daarop gebaseerde heroverweging vergen echter de nodige tijd en gaan het planvormingsniveau van Almere-Buiten te boven.
Voorlopig zie ik daarom geen aanleiding dit uitgangspunt voor Almere-Buiten los te laten.
5. Ik ben van mening, dat beperking van het autogebruik in Almere-Buiten in de eerste plaats tot stand dient te komen met behulp van middelen waarvan de belangrijkste voorbeelden hierboven onder 3 staan vermeld. Bovendien kan op grond van berekeningen worden verondersteld, dat de bijdrage van het voor Almere-Buiten gekozen stelsel aan beperking van het energiegebruik én van emissie van uitlaatgasen zeker de moeite waard is.
De voorgenomen beperking van het autoverkeer zal mede in belangrijke mate moeten worden waargemaakt op het uitwerkingsniveau van de deelgebieden. Het spreekt voor zich, dat hieraan de grootste zorg zal worden besteed.
- 6/ 7 Gezien Uw voorkeur voor een aftakking van de spoorlijn naar het Markerwaardgebied ten noorden van Lelystad en Uw opmerking, dat een (minder voor de hand liggende) aftakking direct ten oosten van Almere-Buiten vrijwel volledig buiten het onderhavige plangebied valt, zie ik geen aanleiding het ontwerp-structuurplan op dit punt aan te vullen.

4.10. Reactie van Staatsbosbeheer

Ten aanzien van het ontwerp-structuurplan Almere-Buiten doe ik hierbij een aantal opmerkingen toekomen.

1. Op dit moment zijn een groot aantal planologische zaken in behandeling (onder andere het Structuurplan Almere, bestemmingsplannen in het gebied van Almere, de actualisering van het verkavelingsplan Zuidelijk Flevoland, het kroonberoep in verband met het tracé van de spoorlijn Almere-Lelystad enz.) bij verschillende commissies en instanties (R.P.C., Raad van Waterstaat, Zuiderzeecommissie, Raad van State) of liggen ter visie (onder andere "De Vaart 1").

Deze plannen dienen allen op elkaar afgestemd te zijn (of worden). Zolang bij voorbeeld de afstemming van het Structuurplan Almere en het geactualiseerde verkavelingsplan niet heeft plaatsgevonden en deze zijn goedgekeurd, is het onmogelijk plannen als het voorliggende te beoordelen (denk daarbij aan de ontwikkeling van het 6.000 ha grote Oostvaardersplassengebied met spoorlijn; de weg S.A.W. 1, die niet binnen het voorliggende plan valt; waar ligt de bufferzone tussen Structuurplan Almere-Buiten en het verkavelingsplan, genoemd in het Structuurplan Almere; vele vragen, die niet beantwoord worden).

2. Het plan Almere-Buiten roept vele vragen op:

- Waar ligt de plangrens precies? De S.A.W. 1 ligt niet binnen dit plan, maar ook niet binnen de plangrens van het concept-bestemmingsplan "De Vaart I", dat op dit moment ter visie ligt.
- Hoe wordt de spoorlijn ingepast, indien deze wordt omgelegd in verband met de Oostvaardersplassenproblematiek?
- Wat zijn de consequenties van de bestemmingen "Begraafplaats", "Nutstuin", "Voortgezet onderwijs", "Stadskwekerij", "Sport", "Zwembad" in de hoofdbestemming "Groen" anders dan een ernstige aantasting van de kwaliteit en omvang van dat "Groen". Waarom niet "Bos" genoemd met de daaraan aangepaste omschrijving?
Wie gaat dit alles beheren en tegen welke kosten in de toekomst?
Waarom geen grotere beheerseenheden?
- Wat zijn de consequenties van de voorgestelde verdichting van de bebouwing ten aanzien van de bestemming "Groen". Er zullen toch extra (algemene) voorzieningen noodzakelijk zijn voor deze nieuwe aantallen mensen.
- Wat voor consequenties heeft de "spoorweg in studie" (zie ook plankaart) voor het plan?

3. Plankaart.

Hoewel niet aan de orde in het ontwerp-structuurplan Almere-Buiten wordt op de plankaart het bedrijvenpark "De Vaart" in zijn volledige omvang aangegeven.

Een deel van dit gebied ligt binnen het bekade deel van het natuurerrein de "Oostvaardersplassen".

Er is geen bufferzone aangegeven tussen dit natuurgebied en het bedrijvenpark. Waarom? Wat is de intentie van het aangeven van het bedrijventerrein in de Oostvaardersplassen?

Antwoord van de R.I.J.P.

Gaarne constateer ik, dat U ondanks Uw opmerking dat het voor U niet mogelijk is het voorliggende plan te beoordelen, toch de vragen formuleert die dit plan bij U oproept. Op deze vragen wil ik als volgt reageren. Informatie over de plangrens verschaft de plankaart. Op deze plankaart staat de plangrens duidelijk aangegeven. Het is juist, dat de S.A.W. 1 buiten het plangebied Almere-Buiten valt. Bewust is de perifeer gelegen hoofdinfrastructuur buiten het plangebied gelaten, omdat deze in beteke-

nis boven het onderhavige plangebied uitgaat en op het niveau van geheel Almere wordt behandeld (zie het Ontwerp Structuurplan Almere). Een eventuele verlegging van de spoorlijn zal het structuurbeeld van Almere-Buiten niet wijzigen, omdat deze buiten het plangebied valt. Aan Uw opmerkingen over de hoofdbestemming "Groen" ligt mijns inziens de onjuiste gedachte ten grondslag, dat dit geen stedelijk gebruiksgroen betreft. Het groen binnen Almere-Buiten verdraagt zeer goed een gedeeltelijke invulling met voorzieningen die passen in een groene sfeer. De aanduiding "bos" voor het groen in Almere-Buiten zou in zijn algemeenheid zeker niet met de uiteindelijke inrichting en verschijningsvorm van het merendeel van het groen in deze kern rijmen. Voorts lijkt Uw opmerking "wie gaat dit beheren en tegen welke kosten" in tegenspraak met Uw eerdere opmerking, dat invulling van het groen met overwegend recreatieve bestemmingen een ernstige aantasting inhoudt van de kwaliteit en de omvang hiervan! Juist door het groen in de stad zoveel mogelijk een zinvolle en functionele bestemming te geven, wordt de aanwezigheid en de exploitatie ervan verantwoord. De schaal, functies en gebruikswaarde van het groen in Almere-Buiten staan daarbij grotere beheerseenheden als aangeduid in het ontwerp-structuurplan voor deze kern in de weg.

Met de betrekking tot de consequenties van de voorgestelde verdichting van de bebouwing voor het ruimtegebruik, verwijs ik naar de bijlage A met betrekking tot het ruimtegebruik bij 40.000 en 50.000 inwoners te Almere-Buiten.

In de jaren negentig, wanneer volgens de huidige inzichten de realisatie van het oostelijk deel van Almere-Buiten aan de orde is, zal duidelijkheid met betrekking tot de aftakking van de spoorlijn naar het bedrijvenpark De Vaart moeten zijn verkregen. De opzet van Almere-Buiten laat toe, dat tot dat moment op dit punt geen volstrekte zekerheid bestaat.

Op de definitieve plankaart van het ontwerp-structuurplan zal het noordelijk deel van het bedrijvenpark De Vaart niet meer worden aangeduid. Met betrekking tot het zuid-westelijk deel zal de aanduiding "in uitvoering" worden toegevoegd, voor het zuid-oostelijk deel de aanduiding "in studie".

Ik vertrouw er op, dat met deze beantwoording van Uw vragen voor U het vereiste inzicht in de planvorming is ontstaan om met het Ontwerp Structuurplan Almere-Buiten in hoofdlijnen te kunnen instemmen.

4.11. Reactie van de H.I.D. Landinrichting, Grond- en Bosbeheer

Naar aanleiding van bovenvermelde brief bericht ik U het volgende.

Algemeen

De beoordeling van het voorliggende Ontwerp Structuurplan Almere-Buiten kan slechts marginaal zijn aangezien de procedure van het Ontwerp Structuurplan Almere nog niet geheel is afgerond. Een eerlang goedgekeurd Ontwerp Structuurplan schept wellicht het structurele kader waarbinnen plannen voor deelgebieden binnen de polynucleaire conceptie een nadere uitwerking kunnen geven. Ik onderstreep de noodzaak de procedure voor het onderhavige plan zo spoedig mogelijk af te ronden, onder meer in verband met de hieraan te toetsen bestemmingsplannen.

Dichtheid en fasering

Ik merk op dat ten aanzien van het voorliggende Ontwerp Structuurplan reeds vooroverleg is gevoerd met het D.V.G., de R.P.D. en de C.D.V. Wat betreft de notitie, die naar aanleiding van dit vooroverleg is opgesteld, wil ik met nadruk het gestelde ten aanzien van de verhoging van de gemiddelde woningdichtheid onderschrijven. Het opvoeren van het aantal woningen in Almere-Buiten sluit aan bij het streven naar een zuinig ruimtegebruik en zal leiden tot een meer verantwoorde benutting van de Flevolijn.

Overigens wil ik er op wijzen dat er in het Ontwerp Structuurplan Almere (O.S.A.) van wordt uitgegaan dat Almere-Buiten ca. 44.700 inwoners zal kunnen huisvesten (blz. 184), zulks in tegenstelling tot het in het voorliggende plan genoemde aantal van 40.000.

Vraag is of het in de notitie genoemde aantal van 18.500 woningen als een maximum beschouwd zou moeten worden. Mijns inziens dient een plan als het onderhavige, waarbij voltooiing eerst rond de eeuwwisseling in zicht komt een adequaat inspelen op, nog niet te voorziene, maatschappelijke trends mogelijk te maken. Uit het oogpunt van procesplanning is het dan ook gewenst tot een nadere fasering te komen waarbij de hardheidsgradiënt afgestemd dient te worden op de aan deze fasering gekoppelde tijdshorizon.

De fasering wordt mede ingegeven door hetgeen in de Verstedelijkingsnota (structuurschets, blz. 18) als essentieel wordt aangemerkt, namelijk dat tot 1990 in Almere 24.000 woningen zullen worden gerealiseerd.

Na 1990 worden er in Almere mogelijkheden gezien voor de bouw van nog eens 30.000 woningen. Gecombineerd met de prognose voor de gemiddelde woningbezetting uit dezelfde structuurschets (blz. 12) houdt dit in dat gebouwd zal kunnen worden ten behoeve van circa 150.000 inwoners. Uit tabel 2 "Fasering kernen Almere" van het O.S.A. blijkt dat de eersre 2 kernen (Almere-Haven en Almere-Stad) maximaal $25.000 + 100.000 = 125.000$ inwoners kunnen opnemen. Als de Verstedelijkingsnota in deze als maatgevend wordt beschouwd betekent dit dat een derde kern aan 25.000 inwoners een plaats zal moeten geven teneinde de doelstelling van dit deel van het overheidsbeleid te realiseren. Binnen deze 3 kernen zal de zo zeer nagestreefde geleidelijke ontwikkeling (Verstedelijkingsnota blz. 22) een nadere uitwerking van de faseringsgedachte noodzakelijk maken.

Het surplus te bouwen woningen, dat boven het aantal van 54.000 van de Verstedelijkingsnota zou uitstijgen, zou mijns inziens een minder grote graad van hardheid toegekend moeten krijgen dan het aantal woningen dat gedekt wordt door de Verstedelijkingsnota.

Een eventuele herziening van de Verstedelijkingsnota zou aanleiding kunnen zijn het surplus te bouwen woningen een grotere hardheidsgraad te geven. Een onderscheid in hardheidsgraden kan mede van belang zijn voor het beslag, dat met de (ruimtelijke) ontwikkeling van Almere-Buiten wordt gelegd op de financiële middelen van de rijksoverheid. De financiële onderbouwing is echter in het voorliggende plan niet aangegeven.

In het licht van bovenstaande verdient het mijns inziens aanbeveling om ten aanzien van de lange termijn ook rekening te houden met hogere dichtheden dan het in de notitie genoemde gemiddelde. Het schetsen van verschillende scenario's voor de periode 1900-2000+ kan daarbij een goed hulpmiddel zijn.

Vooralsnog zij er op gewezen dat de 18.500 woningen die in het 1.254,7 ha grote stadsdeel worden gebouwd – na aftrek van bovennucleaire voorzieningen e.d. – een relatief lage bruto-woningdichtheid tot gevolg zal hebben.

Mijns inziens dient het plan te worden aangepast aan de verhoging van het inwonertal. Een dergelijke wijziging zal onder meer consequenties hebben voor de woningbouw, de bedrijventerreinen en de oppervlakte groen per inwoner. De conclusie dat een verhoging van het aantal inwoners met 10.000 geen consequenties zou hebben voor de plankaart vraagt naar mijn mening om een nadere toelichting. Gaarne zou ik worden geïnformeerd welke gevolgen een extra opnemen van 10.000 inwoners in Almere-Buiten heeft voor de andere kernen van Almere.

Landbouw

Opgemerkt zij dat de 100 ha landbouwgebied in dit plan wordt doorsneden door infrastructuur (hoogspanningsleidingen, wegen en water). Uit de plankaart kan tevens worden afgeleid dat het overgrote deel van het landbouwareaal gelegen zal zijn binnen de 100-meterzone, gerekend vanuit de A 6 (zie ook figuur 21) en binnen de 350-meterzone, gerekend vanaf de grens van de stedelijk bebouwing.

In verband met bovenstaande verzoek ik U bij de uitwerking van het structuurplan de nadelige effecten op het agrarisch gebruik zoveel als mogelijk te beperken (onder meer wat betreft de situering van bouwpercelen, de ontsluiting en de milieuproblematiek).

Bosbouw

Ik betreurt het dat op de plankaart geen aanduiding "bos" voorkomt. Ook de tekst is niet geheel duidelijk op het punt of er binnen het plangebied sprake zal zijn van bos.

Wel wordt in het oppervlakte-overzicht (bijlage 1, blad 3) gesproken over "C 6 groen kernniveau" waarvoor 160 ha wordt gereserveerd. Vraag is of de "globale ruimtenorm/eenheid" van 40 m² ongewijzigd blijft indien het inwonertal met 10.000 toeneemt.

Op de kaart komen 2 aanduidingen groen voor. Niet duidelijk is wat dit inhoudt, te meer daar de plankaart ook het voortgezet onderwijs, de stadskwekerij, de sportterreinen en het zwembad tot het "groen" rekent. Eveneens is onduidelijk wat de aanduiding "groenreserve" inhoudt.

Door de bovengenoemde nadere aanduidingen binnen de groene delen wordt een kleinere oppervlakte voor "groen" gereserveerd dan de kaart in eerste instantie suggereert.

Ten aanzien van de landschappelijke inpassing van de stadsrandzone kan eerst een goede beoordeling plaatsvinden als het structuurplan nader wordt uitgewerkt. Ik verzoek U bij de voorbereiding van de plannen hiermee in belangrijke mate rekening te houden: landschapsbouw kan in deze zone naar het open agrarisch gebied een bijdrage leveren aan een goede geleiding van de urbaan-rurale overgangszone.

Tevens dient bij het opstellen van de bebouwingsplannen met dit aspect rekening te worden gehouden.

Begrenzing van het plan

Ik merk op dat S.A.W. 5, S.A.W. 1 en A 6 - en derhalve ook de aansluiting van Almere-Buiten op deze wegen 1 juist buiten het plangebied vallen. Indien het voorliggende plan is goedgekeurd is de infrastructuur in grote lijnen bepaald. Dit heeft tevens consequenties voor de aansluitingen op genoemde wegen, onder meer voor de aansluiting van de kern op de A 6,

waarover momenteel bestuurlijk overleg gaande is. Er zij op gewezen dat de A 6 en de S.A.W. 1 in het O.S.A. wél zijn opgenomen. Mijns inziens dienen de structuurplannen voor delen van Almere in die zin een uitwerking te zijn van de conceptie, zoals die in het O.S.A. is neergelegd, dat deze "deel"-plannen op elkaar aansluiten en te zamen het gehele O.S.A.-plangebied "bestrijken". Overlappingsen en leemten dienen te worden vermeden.

Voorts zij opgemerkt dat de aanduiding "natuurgebied" op figuur 6 prematuur genoemd kan worden. De wijziging van de vigerende Nota 273 (1968), waarin de toekomstige functie van het gebied ten noordoosten van de kern ook aan de orde zal komen, is nog in voorbereiding.

Antwoord van de R.I.J.P.

Met U ben ik ook van mening, dat de procedure voor het onderhavige plan zo snel mogelijk moet worden afgerond.

Met betrekking tot het mogelijke inwonertal van Almere-Buiten merk ik op, dat de capaciteit thans is bepaald op 40.000 à 50.000 inwoners. Dit betekent, dat het door U aan het Ontwerp Structuurplan Almere ontleende aantal in dit margegebied valt.

Uit het resultaat van het ambtelijk vooroverleg blijkt, dat niet wordt uitgesloten, zo de noodzaak zich daartoe aandient, dat nader moet worden onderzocht in hoeverre en op welke wijze sprake kan zijn van een ruimere flexibiliteit dan 10.000 inwoners of ca. 3.500 woningen. Het spreekt voor zich, dat wanneer deze noodzaak zich daartoe aandient, ook de fasering van de ontwikkeling daarbij in de beschouwing moet worden betrokken. Ten aanzien van Uw opmerking, dat er aanleiding kan zijn een onderscheid in hardheidsgraden in te voeren met betrekking tot de aantallen in Almere-Buiten te bouwen woningen, neem ik het standpunt in, dat een verantwoorde benutting van de thans reeds in uitvoering zijnde Flevolijn, alsmede een zuinig en efficiënt gebruik van ruimte en andere infrastructuur in Almere-Buiten geen aanleiding geeft tot een dergelijk onderscheid binnen deze kern. Uit het resultaat van het ambtelijk vooroverleg komt, zoals hiervoor reeds opgemerkt, bovendien naar voren, dat t.z.t. een heroverweging met betrekking tot het aantal woningen niet wordt uitgesloten. De mogelijkheid van nog hogere dichtheden zal in dat geval daarbij zeker aan de orde komen.

Berekeningen aangaande het ruimtegebruik hebben globaal aangetoond, dat binnen de globale begrenzingen van de hoofdbestemmingen en gebruik makend van dezelfde hoofdinfrastructuur in Almere-Buiten maximaal ca. 18.500 woningen kunnen worden gerealiseerd. De aan deze nota toegevoegde bijlage met het ruimtegebruik in deze kern bij 40.000 en 50.000 inwoners moge dit illustreren.

De invloed van een hogere capaciteit van Almere-Buiten op de andere kernen van Almere kan als marginaal worden beschouwd. De hoofdkern Almere-Stad zal hierdoor wellicht een paar duizend vierkante meters meer aan centrumvoorzieningen kunnen realiseren, terwijl op het bedrijventerpark De Vaart voor de beroepsbevolking uit Almere-Buiten iets meer ruimte zal moeten worden gereserveerd. De plannen voor de betrokken plangebieden zijn daarvoor voldoende flexibel.

Bij het uitwerken van het onderhavige structuurplan zullen eventuele nadelige effecten op het agrarisch gebruik van het landbouwgebied binnen de plangrens zoveel mogelijk worden beperkt.

Voor de aanduiding "groen" op de plankaart geldt, dat dit plaatselijk een bosachtig karakter zeker niet uitsluit. Een bosachtig karakter wordt vooral nagestreefd in gebieden die op de plankaart van een donker raster "groen" zijn voorzien. Voor de lichter gerasterde groengebieden zal worden gestreefd naar een opener groenkarakter.

De bestemming reserve in het groen betreft een nader in te vullen reservering met een bestemming die past in een groene omgeving. De ruimte-

norm van 40 m² zal ook worden toegepast bij 50.000 inwoners. Bij de nadere uitwerking van het ontwerp-structuurplan zal zoveel mogelijk zorg worden besteed aan de landschappelijke inpassing van de stadsrandzone. Landschapsbouw kan hierbij een belangrijke bijdrage leveren. Het ontwerp-structuurplan voor Almere-Buiten betreft een nadere uitwerking van het ontwerp-structuurplan voor geheel Almere. Het gaat in het geval van Almere-Buiten om de uitwerking van een gedeelte van Almere, dat is gelegen binnen de hoofdinfrastructuur op stadsniveau.

Daardoor zal noch van overlapping, noch van leemten sprake zijn.

Tenslotte merk ik op, dat de directe aansluiting van Almere-Buiten op rijksweg 6 in het vervolg als "in studie" zal worden aangegeven en dat de aanduiding "natuurgebied" op afbeelding 6 meer noordelijk op dit prentje zal worden geplaatst.

4.12. Overige reacties

Van de volgende organen en instanties werd bericht ontvangen, dat het Ontwerp Structuurplan Almere-Buiten geen aanleiding gaf tot het maken van op- of aanmerkingen.

1. Het Directoraat Gebouwen, Werken en Terreinen.
2. De Provinciale Planologische Dienst van Gelderland.
3. Het Telefoondistrict Utrecht.
4. De Inspectie van de Ruimtelijke Ordening in Utrecht en Noord-Holland.
5. De Directeur Generaal van Energie van het ministerie van Economische Zaken.
6. De Provinciale Planologische Dienst van Utrecht.
7. De Vereniging Bedrijfskring Almere.

5. Het resultaat: voorgenomen wijzigingen en aanvullingen

In het ontwerp Structuurplan Almere-Buiten (concept, mei 1980) zijn op grond van de uitkomsten van het gevoerde ambtelijk overleg enkele aanpassingen en aanvullingen nodig. De voorgenomen aanpassingen en aanvullingen volgen hierna per hoofdstuk van het ontwerp-structuurplan. Ter wille van de overzichtelijkheid wordt hierbij volstaan met een integrale aanduiding van de voorgenomen veranderingen in de nota en de plankaart. Het gaat namelijk om de essentie van de voorgenomen wijzigingen en aanvullingen en niet zozeer om een uitputtende opsomming hiervan tot en met het laatste detail. Daarom worden ook redactionele aanpassingen buiten beschouwing gelaten.

Inleiding

- a. De capaciteit van Almere-Buiten wordt 40.000 à 50.000 inwoners.
- b. De beschikbare oppervlakte bedraagt ca. 1.500 ha, waarvan ca. 1.200 ha ten noorden van de Lage Vaart (i.p.v. respectievelijk 1.600 en 1.300 ha).

Gegevenheden voor de planvorming

- a. Op figuur 6 de aanduiding "natuurgebied" noordelijker aangeven.
- b. Figuur 8 vervangen door de plankaart van het Ontwerp Structuurplan Almere.
- c. Aangeven, dat de capaciteit van Almere-Buiten is opgehoogd tot 40.000 à 50.000 inwoners.
- d. Aangeven, dat de gemiddelde woningdichtheid in het zuiver woongebied is opgehoogd tot 35 à 40 woningen per ha.

De inwoners

- a. M.b.t. de herkomst van de toekomstige bevolking van Almere-Buiten eerst wijzen op afspraken m.b.t. de toewijzing van de nieuwe woningen. Daarna ingaan op de uiteindelijk verwachte samenstelling van de gehele bevolking (dus inclusief mutaties in de bestaande woningvoorraad).
- b. Tabel ontwikkeling bevolking en woningvoorraad (kerngetallen Almere-Buiten) aanvullen tot respectievelijk 50.000 inwoners en 18.500 woningen.

Wonen

- a. Beschouwing over de woningdichtheid herzien n.a.v. de afspraak in Almere-Buiten uit te gaan van een hogere woningdichtheid in het zuiver woongebied (35 à 40 i.p.v. 35 woningen per ha). Idem tabel 9.
- b. De verdeling van de in Almere-Buiten te bouwen woningen naar financieringswijze en grootte nuanceren. Hierbij m.n. een hoger aandeel van de huurwoningen mogelijk maken (bij voorbeeld maximaal 70%).
- c. Aangeven, dat bij de uitwerking van het ontwerp-structuurplan moet worden uitgegaan van de maximum-capaciteit (18.500 woningen).
- d. De indicatie voor de gemiddelde oppervlakte verharding binnen het zuiver woongebied wordt maximaal 25% (i.p.v. 30%).

Werken

- a. De cijfermatige uitwerkingen m.b.t. het werken baseren op 50.000, i.p.v. 40.000 inwoners (ruimte voor ca. 15.000 i.p.v. 12.000 arbeidsplaatsen in Almere-Buiten).

Welzijnsvoorzieningen

- a. De cijfermatige uitwerkingen m.b.t. de welzijnsvoorzieningen baseren op 50.000 i.p.v. 40.000 inwoners.
- b. Bij de berekening van de voorzieningen voor het basisonderwijs uitgaan van: een deelname van 14% der totale bevolking, gemiddeld 25 leerlingen per klas en 8 klassen per k.b.o.-school. Dit betekent gemiddeld 1 k.b.o.-school per 540 woningen.

- c. Voor het Voortgezet Onderwijs drie i.p.v. twee reserveringen opnemen.
- d. Suggestie opnemen m.b.t. wisselsaccommodaties op blz. 65.
- e. Op blz. 71 vervallen de regels 35 en 36. Voorts zal op deze blz. m.b.t. de peuteropvang worden gesproken van een deelname van minimaal 50% der 2- en 3-jarigen en een gemiddelde opvangcapaciteit per peuterspeelzaal van 60 peuters.
- f. De indruk vermijden op blz. 72, dat dienstencentra aan de verzorgingstehuizen moeten worden gekoppeld.

Technische voorzeleningen

- a. Op blz. 78 regel 27 vervalt het begrip "hoge druk".

Voorzieningencentra en verzorgingsgebieden

- a. Cijferopstellingen op blz. 85 wijzigingen op grond van de hiervoor aangepaste uitgangspunten m.b.t.: normering basisonderwijs, normering peuterspeelzalen en een hogere dichtheid in het zuiver woongebied. De gemiddelde buurtomvang wordt hierdoor ca. 1.400 woningen.

Vervoer en verkeer

- a. Onder voetgangers en fietsers erop wijzen, dat de ongelijkvloerse kruisingen van de langzaam verkeersroutes met de kernhoofdwegen bij voorkeur zo moeten worden uitgevoerd, dat voor de fietser en de voetganger geen grotere hoogteverschillen ontstaan dan 1,5 meter. Voorts zal worden gewezen op de wenselijkheid van een stallingsplan voor (brom)fietsers in de centra en bij de stations.
- b. Op blz. 93 moet "een werkelijke loopafstand van 800 m" worden vervangen door "een straal van 800 m". Voorts op dezelfde blz. aangegeven, dat binnen een straal van 800 meter van de 2 N.S.-stations $\pm$ 10.000 woningen moeten worden gerealiseerd.
- c. Op blz. 94 vervalt het voorvoegsel "loop" voor "invloedsgebied" (regel 20).
- d. Op figuur 17 (blz. 95) wordt conform de tekst een koppeling aangebracht tussen de oostelijke busroutes.

Het structuurplan in hoofdlijnen

- a. De gegevens m.b.t. het ruimtegebruik op blz. 106 en 107 baseren op 50.000 inwoners en 18.500 woningen.

Het structuurplan per facet

- a. De omvang van een buurt wordt gesteld op gemiddeld 1.400 woningen, de dichtheid in het zuiver woongebied op 35 à 40 woningen per ha.
- b. Kaartje dichtheden op blz. 110: hogere dichtheid in het zuidwestelijke deel van Almere-Buiten aangeven. Voorts in de tekst op deze blz. aangegeven, dat binnen 800 meter van de 2 N.S.-stations $\pm$ 10.000 woningen moeten worden gerealiseerd.
- c. Cirkels op de afbeeldingen op blz. 119 van de juiste straal voorzien, namelijk respectievelijk 800 m en 400 m.

Bijlagen

- a. Bijlage 1 vervangen door bijlage A van deze nota.
- b. Bijlage 3 herschrijven: 35 à 40 woningen per ha in het zuiver woongebied wordt uitgangspunt. Hierbij zal o.m. worden ingegaan op richtlijnen m.b.t. het ruimtegebruik in het zuiver woongebied in Almere-Buiten.
- c. Bijlage 4: de cijfermatige uitwerkingen m.b.t. de behoefte aan ruimte voor werkgelegenheid baseren op 50.000 i.p.v. 40.000 inwoners. M.b.t. het aandeel uit te geven terrein (62,5%) spreken van "minimum voor de madere uitwerking".

Plankaart

- a. De centrale en directe aansluiting van Almere-Buiten op Rijksweg 6 aangeven als "in studie" (ten zuiden van de Lage Vaart).
- b. M.b.t. de aanduiding van het bedrijvenpark De Vaart: noordelijk deel niet aangeven, westelijk deel aangeven als "in uitvoering", zuidoostelijk deel als "in studie". M.b.t. de wijze van aanduiden evenals bij het gedeelte Almere-Stad volstaan met het aangeven van de contouren (geen raster).

Bijlage A

Ruimtegebruik Structuurplan Almere-Buiten 18.500 woningen/50.000 inwoners

	Noordzijde L.V.	Zuidzijde L.V.	Opmerkingen	Bestemming
A 1.zuiver woongebied	440 ha		gem. 40 won/ha netto voor alle won.	
2.onderwijs + sport	22,5			
3.buurtcentra	12			
4.kleine bedrijven	42,5			
5.bijzondere voorzieningen	5			
subtotaal		522		
B 1.zuiver woongebied	22		1500 woningen	
2.onderwijs + sport	10,9			
3.kantoren + bedrijven	15,9			
4.winkels + horeca	6,6			
5.soc.- cult.-med. voorz.	5,7			
6.ontsluiten + parkeren	6,9			
7.park. + manifest. terrein	3			
subtotaal		71	reservecap. in stapeling/meervoudig grondgebruik	
C 1.bedrijven + kantoren	98,5	20		
2.onderwijs + sport	10			
3.sportcomplexen	50	20		
4.groen kernniveau	160	40		
5.volksuinen	30	20	+ 12,5 ha buiten plangebied	
6.open water	40			
7.camping	-	4		
8.tuincentrum + kwekerij	5,6			
9.begraafplaats	6			
10.agrarische bedrijven	-	115		
11.K.H.W + wijkwegen	25	3		
12.busbanen	12			
13.(brom)fietsroutes	18			
14.spoorweg + stations	15			
15.bijzondere voorzieningen	7,9			
16.hoogspanningsleiding	-	37		
subtotaal		478		
17.totaal "ingevuld"	1071 ha	259 ha		
18.totaal beschikbaar	1190 ha	300 ha	opgemeten oppervlakte plandeel	
19.planspeling	119 ha	41 ha	ca. 10% ten noorden L.V.	

Ruimtegebruik Structuurplan Almere-Buiten 15.000 woningen/40.000 inwoners

	Noordzijde L.V.	Zuidzijde L.V.	Opmerkingen	Bestemming
A 1.zuiver woongebied	425 ha		gem. 35 wo/ha voor alle woningen	
2.onderwijs + sport	18			
3.buurtcentra	12			
4.kleine bedrijven	34			
5.bijzondere voorzieningen	4		verzorgingstehuis voor bejaarden	
subtotaal	493			
B 1.zuiver woongebied	15		750 woningen	
2.onderwijs + sport	8,7		overdekte sportaccommodatie	
3.kantoren + bedrijven	12,7		inclusief politie, P.T.T. e.d.	
4.winkels + horeca	5,3			
5.soc.- cult.-med. voorz.	4,6			
6.ontsluiten + parkeren	6,9		incl. busstation, markt- + stations-plein e.d.	
7.park. + manifest. terrein	3			
subtotaal	56,2		reservecap. in stapeling/meervoudig grondgebruik	
C 1.bedrijven + kantoren	86,5	10		
2.onderwijs + sport	9,4		overd.sportacc. + zwembad (o.m)	
3.sportcomplexen	46	10		
4.groen kernniveau	160		incl. ijsbaan, manege, minigolf, kinderboerderij	
5.volkstuinen	30	10	+ 10 ha buiten plangebied	
6.open water	40		incl. jachthaven + woonboten	
7.camping	-	4		
8.tuincentrum + kwekerij	5,6		gesitueerd in "ongunstig" gelegen hoek	
9.begraafplaats	5		i.v.m. ligging op opspuiting ten noorden van L.V.	
10.agrarische bedrijven	-	115		
11.K.H.W. + wijkwegen	25	3		
12.busbanen	12			
13.(brom)fietsroutes	18			
14.spoorweg + stations	15			
15.bijzondere voorzieningen	6,3		verz. tehuis, verpleegh., kerk e.d.	
16.hoogspanningsleiding	-	37	z.g. belaste strook	
subtotaal	458,8			
17.totaal "ingevuld"	1008 ha	189 ha		
18.totaal beschikbaar	1190 ha	300	opgemeten oppervlakte plandeel	
19.planspeling	182 ha	111 ha	ca. 15% ten noorden L.V.	

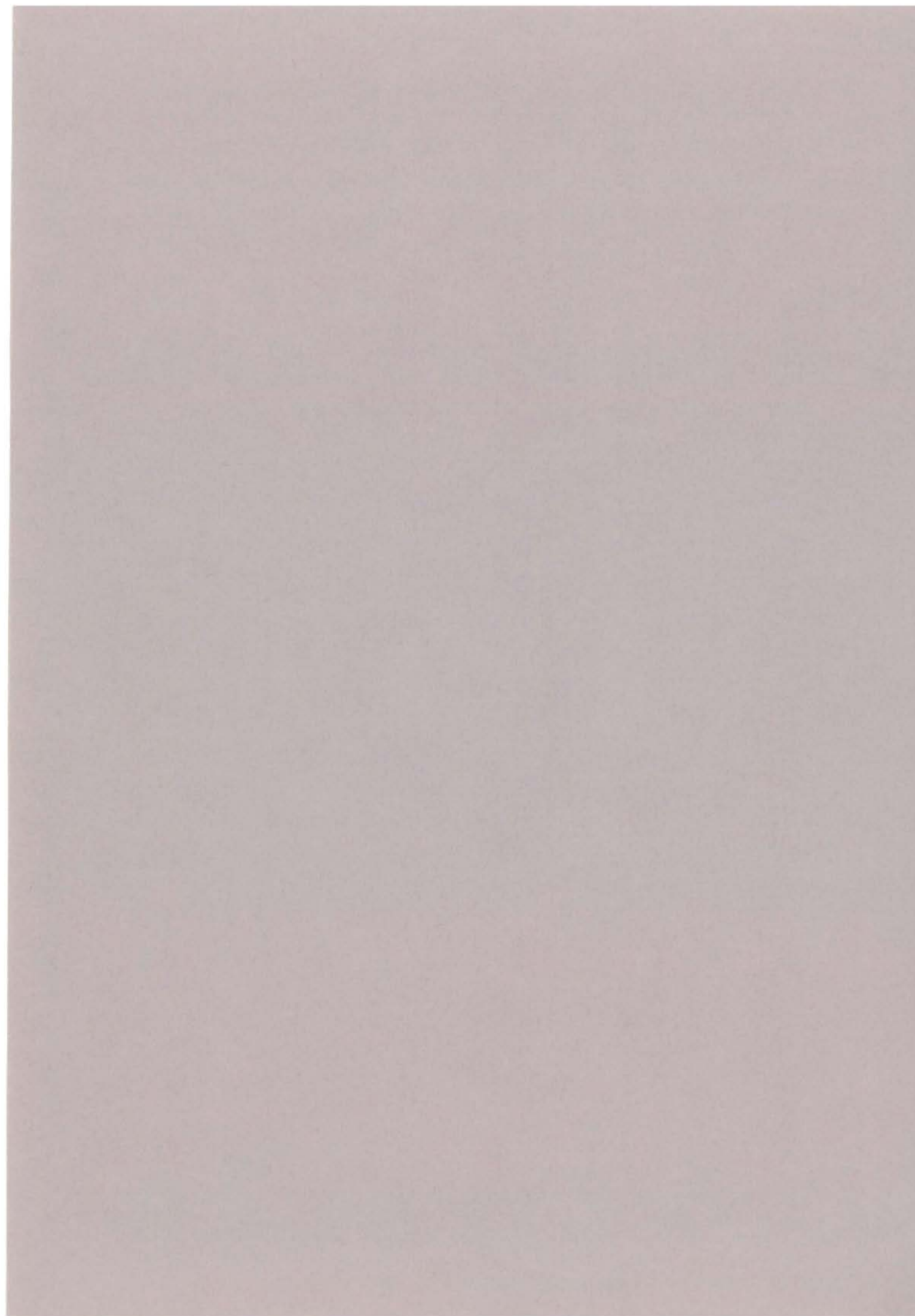
A. buurtniveau
B. hoofdcentrum
C. overig
L.V. Lage Vaart

bijlage B

Lijst van organen en instantie die het Ontwerp Structuurplan Almere-Buiten voor ambtelijk commentaar ontvingen

1. Het openbaar lichaam "Zuidelijke IJsselmeerpolders"
2. Het Ministerie van Binnenlandse Zaken (Financiën Binnenlands bestuur)
3. Het Gewest Gooi- en Vechtstreek
4. De Dienst Ruimtelijke Ordening van de Gemeente Amsterdam
5. De Directie Zuiderzeewerken
6. De Directeur-Generaal van het Verkeer, Ministerie van Verkeer en Waterstaat
7. De Rijksplanologische Dienst
8. De Centrale Directie Volkshuisvesting
9. De Directeur-Generaal van Energie van het Ministerie van Economische Zaken
10. De Rijksconsulent voor Handel, Ambacht en Diensten in Noord-Holland
11. Inspectie van de volksgezondheid voor de hygiëne van het milieu voor Overijssel, de Zuidelijke IJsselmeerpolders, Lelystad en Dronten
12. De Dienst Verkeersveiligheid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat
13. N.V. Nederlandse Spoorwegen
14. Het Telefoondistrict Utrecht
15. De Veluwe Auto Dienst N.V.
16. Het Staatsbosbeheer
17. De Samenwerkende Electriciteits Produktiemaatschappijen
18. N.V. Gamog
19. N.V. P.G.E.M.
20. Het Directoraat Gebouwen Werken en Terreinen
21. De Vereniging Bedrijfskring Almere
22. Het Landbouwschap
23. De Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Noordelijk Overijssel
24. De Inspectie van de Ruimtelijke Ordening in Utrecht en Noord-Holland
25. N.V. M.E.S.A.
26. De H.I.D. Landinrichting, Grond- en Bosbeheer
27. De Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat
28. N.V. Nederlandse Gasunie
29. De Rijksverkeersinspectie

deel III: ter inzagelegging + 1e fase bestuurlijk overleg



1. Inleiding

Overeenkomstig de procedure betreffende de goedkeuring van het Structuurplan Almere-Stad, is het Ontwerp Structuurplan Almere-Buiten (OSAB), na afronding van het ambtelijk overleg, op 20 juli 1981 voor een ieder ter inzage gelegd. Gedurende twee maanden na dit tijdstip kon een ieder schriftelijke opmerkingen indienen bij de directeur van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders. De ter inzagelegging betrof deel I "Ontwerp Structuurplan Almere-Buiten" (1980) en deel II "Aanvullende nota, resultaten ambtelijk overleg" (1981).

Te zelfder tijd is het OSAB (deel I en II) voor bestuurlijk commentaar toegezonden aan:

- De voorzitter van de Adviesraad van het openbaar lichaam "Zuidelijke IJsselmeerpolders".
- Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amsterdam.
- De voorzitter van het Gewest Gooi- en Vechtstreek.
- Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Lelystad.

Hiermee werd tevens de eerste fase van het bestuurlijk overleg geopend, waarin opmerkingen in bestuurlijke zin schriftelijk konden worden ingediend.

De tweede fase van het bestuurlijk overleg zal bestaan uit een beoordeling van het ontwerpplan door de voorzitter van de Adviesraad van het openbaar lichaam "Zuidelijk IJsselmeerpolders" gehoord het Dagelijks Adviescollege en in overeenstemming met de Adviesraad.

In deze beoordeling worden meegewogen de reacties in het kader van de ter inzagelegging en eventuele schriftelijke opmerkingen in bestuurlijke zin, alsmede het antwoord van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders daar op.

Ten slotte zal als afsluiting van het bestuurlijk overleg op initiatief van de minister van Verkeer en Waterstaat mondeling overleg plaatsvinden met de hiervoor vermelde bestuurlijke overlegpartners.

In onderhavig deel III van het Ontwerp Structuurplan Almere-Buiten, wordt verslag gedaan van het resultaat van de ter inzagelegging en de eerste fase van het bestuurlijk overleg.

Na afronding van het bestuurlijk overleg (eerste en tweede fase), zal het ontwerpplan aan de hand van de bereikte resultaten van het overleg en de ter inzagelegging gereed worden gemaakt voor de goedkeuring door de minister van Verkeer en Waterstaat (Zuiderzeecommissie).

2. Ter inzagelegging

2.1. De schriftelijke reacties

In het kader van de ter inzagelegging bestond voor een ieder de mogelijkheid om in de periode 20 juli t/m 21 september 1981 schriftelijke opmerkingen over het ontwerpplan in te dienen bij de directeur van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders. Als ondersteuning van de ter inzagelegging, is op 18 augustus in het gebouw Meerestein te Almere-Stad een informatieavond over het ontwerpplan georganiseerd. Op deze informatieavond zijn geen belangstellenden verschenen. Wel is gebruik gemaakt van de mogelijkheid tot het indienen van schriftelijke opmerkingen.

Opmerkingen zijn ingediend door:

- De Nederlandse vereniging tot bescherming van vogels te Zeist.
- De Stichting Natuur en Milieu te Utrecht.
- De waarnemend natuurbeschermingsconsulent bij het Staatsbosbeheer te Lelystad.

Samengevat ontmoet het OSAB bij de indieners van de opmerkingen de volgende bezwaren:

1. Het OSAB mag vooruitlopend op het nog niet goedgekeurde structuurplan voor geheel Almere niets vastleggen. Dit mede gezien de kritiek die de Rijksplanologische Commissie (R.P.C.) op dit laatste structuurplan zou hebben. Goedkeuring van het OSAB zou een goede onderlinge afstemming tussen beide structuurplannen in de weg staan.
2. In het verlengde van 1. alsmede van de stand van zaken m.b.t. de besluitvorming over de tracering van de Flevolijn, wordt het stedelijk ruimtegebruik van Almere-Buiten te royaal geacht (terug te brengen met 40 à 50%). Voorts kan het oostelijke N.S.-station met omringende woonbebouwing als overbodig worden gezien.
3. Het OSAB houdt onvoldoende rekening met de bescherming die het Oostvaardersplassengebied behoeft. Vooral de gesuggereerde scherpe grens tussen dit gebied en Almere-Buiten wordt in dit verband bezwaarlijk geacht. Er moet rekening worden gehouden met een bufferzone langs het Oostvaarderplassegebied.

Voor een volledige weergave van de ingebrachte bezwaren: zie bijlage.

2.2. Het standpunt van de R.I.J.P.

Het standpunt van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders m.b.t. de hiervoor samengevatte ingebrachte schriftelijke bezwaren tegen het OSAB luidt als volgt.

Ad 1.

Een deel der bezwaren tegen het OSAB beroept zich op de advisering van de R.P.C. aangaande het Ontwerp Structuurplan Almere. Op het tijdstip dat de vermelde bezwaren tegen het OSAB zijn ingediend was deze advisering in concept aanwezig en niet openbaar. Thans heeft het betrokken advies van de R.P.C. een definitief karakter en is het inmiddels door de regering overgenomen.

Aan het advies van de R.P.C., betreffende het Ontwerp Structuurplan Almere van 2 oktober 1981 (nr. 316), is voor Almere-Buiten het volgende te ontlezen.

Ten eerste kunnen de kernen Almere-Haven, Almere-Stad en Almere-Buiten vooruitlopend op de verdere goedkeuringsprocedure van het Ontwerp Structuurplan Almere, rekening houdend met het R.P.C.-advies, verder worden uitgewerkt in deelplannen.

Ten tweede moet ten behoeve van m.n. een zuinig ruimtegebruik en een optimaal gebruik van de Flevospoorlijn de gemiddelde woningdichtheid worden verhoogd.

Voorts wordt in het advies van de R.P.C. ingestemd met de meerkernige opzet van Almere, conform het Ontwerp Structuurplan Almere, waarbij de

ontwikkeling voorshands moet worden geconcentreerd op de kernen Almere-Haven, Almere-Stad en Almere-Buiten.

Bestudering van het vigerende Ontwerp Structuurplan Almere-Buiten (deel I en II) maakt duidelijk, dat de door de R.P.C. gewenste verhoging van de woningdichtheid en optimale benutting van de Flevospoorlijn voor deze kern inmiddels is geëffectueerd (zie m.n. blz. 153, 154 van deel II OSAB). De hiermee bereikte verhoging van de capaciteit van Almere-Buiten draagt bij tot een zuiniger gebruik van ruimte, een betere benutting van de Flevospoorlijn en andere infrastructuurele voorzieningen, alsmede tot een gunstiger grondexploitatie van de deelplannen binnen deze kern. Bovendien kan worden geconstateerd, dat de voorgestelde ontwikkeling van Almere-Buiten binnen de globale ruimtelijke en stedenbouwkundige kaders blijft die daarvoor in het Ontwerp Structuurplan Almere zijn aangegeven.

Het advies van de R.P.C. aangaande het Ontwerp Structuurplan Almere biedt daarom geen grondslag voor de ingebrachte bezwaren tegen het OSAB.

Ad 2.

Tijdens het ambtelijk overleg over het OSAB is veel zorg besteed aan het bereiken van een verantwoord ruimtegebruik in deze kern.

Samen met de Rijksplanologische Dienst, het Directoraat-Generaal van het Verkeer en de Centrale Directie Volkshuisvesting, zijn daartoe o.m. aangepaste en aanvullende richtlijnen en uitgangspunten geformuleerd voor de capaciteit, de woningdichtheid en het aantal woningen binnen loopafstand van de twee N.S.-stations van Almere-Buiten. In het hiervoor al vaker vermelde deel II van het structuurplan wordt hiervan verslag gedaan.

Vooralsnog en zeker m.b.t. de eerste ontwikkelingsfasen van Almere-Buiten, kan daarom worden aangenomen, dat voldoende garanties aanwezig zijn voor een verantwoorde grondexploitatie, een zuinig ruimtegebruik, alsmede een intensieve benutting van de Flevospoorlijn.

Mochten de diverse uitgangspunten, waarop in onderlinge samenhang het OSAB is gebaseerd eventueel principiële ter discussie worden gesteld, dan behoeft een nieuwe aanvulling op het ontwerpplan niet te worden uitgesloten. Dit is ook inherent aan het karakter van een structuurplan: middel tot begeleiding van het sociaal-ruimtelijk proces in een stad(-sdeel).

Thans is het verantwoord het structuurplan in zijn huidige vorm en conform deel II aangepaste inhoud te aanvaarden als acceptabel vertrekpunt voor de ontwikkeling van Almere-Buiten. De inmiddels bereikte interdepartementale ambtelijke overeenstemming over het ontwerpplan spreekt in dit verband voor zich.

Ad 3.

Het Oostvaarderplasseengebied is globaal gelegen ten oosten van Almere-Buiten. Het oostelijk deel van deze kern zal volgens de huidige inzichten vanaf 1995 daadwerkelijk worden ontwikkeld. Het aangeven van de hoofdlijnen voor deze ontwikkeling kan daarom niet meer dan globaal en voorlopig zijn. Dit met uitzondering van enkele hoofdinfrastructuurelementen, zoals bij voorbeeld de Flevospoorlijn met oostelijke halte en de S.A.W.-1 met de aansluitingen daarop.

E.e.a. hangt samen met het hiervoor reeds aangestipte karakter van een structuurplan en de reikwijdte ervan in de tijd.

Thans moet worden aangenomen, conform het vigerende Ontwerp Structuurplan Almere en de advisering daarover, dat het stedelijk gebied van Almere en dus ook van Almere-Buiten zich uitstrekt tot aan de S.A.W.-1-oost. Aan de invulling van Almere-Buiten-Oost zal zeker m.b.t. onderwerpen als exacte ligging, omvang en inhoud van de diverse deelbestemmingen in dit gebied veel zorg worden besteed. De belangen vanuit de omgeving van Almere-Buiten zullen hierbij in belangrijke mate wor-

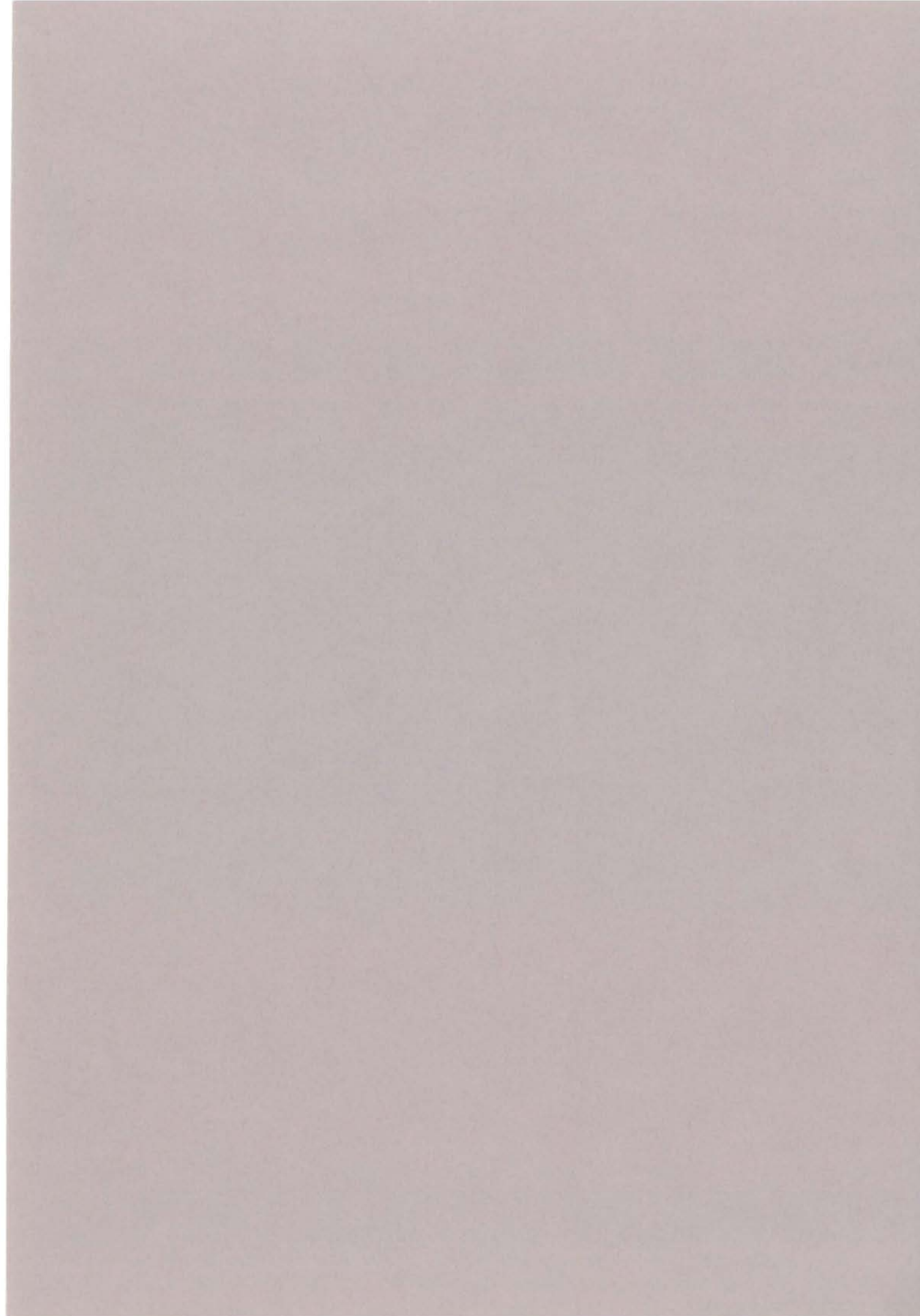
den meegewogen.

Gezien de aard van een structuurplan in het algemeen, de concrete inhoud van het OSAB en de voorgenomen ontwikkelingsvolgorde naar ruimte en tijd, kan worden gesteld, dat in de toekomst in voldoende mate rekening kan worden gehouden met de belangen van het Oostvaardersplassengebied.

3. 1e fase bestuurlijk overleg

Als onderdeel van de 1e fase van het bestuurlijk overleg is een schriftelijke reactie binnengekomen van de voorzitter van het Gewest Gooi- en Vechtstreek. Het dagelijks bestuur van dit gewest heeft meegedeeld, dat het OSAB van die zijde geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen. Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amsterdam heeft binnen de gestelde termijn geen schriftelijke opmerkingen ingebracht.

Dit geldt eveneens voor het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Lelystad.





NEDERLANDSE VERENIGING TOT BESCHERMING VAN VOGELS

OPGERICHT 1 JANUARI 1899

BESCHERMHEER Z. K. H. DE PRINS DER NEDERLANDEN

Aan de Directie van de RIJP
Postbus 600
8200 AP LELYSTAD.

ZEIST, 17 september 1981.

Geachte prof. van Duin,

De Nederlandse Vereniging tot Bescherming van Vogels heeft met belangstelling kennis genomen van het structuurplan Almere-Buiten.

Wij maken bezwaar tegen het feit dat er in dit structuurplan onvoldoende rekening wordt gehouden met de bescherming die het Oostvaardersplassengebied behoeft. Met name wijzen wij op de te scherpe grens tussen het Oostvaardersplassengebied en het stedelijk milieu. Spelende kinderen, mensen die honden uitlaten, joggers, etc., zullen het gebied in willen terwijl het natuurgebied daarvoor te kwetsbaar is.

Een bufferbos is o.i. noodzakelijk om zowel te voorzien in de behoeften van de Almere-bewoners als het natuurgebied tegen verstoring te beschermen.

Wij sluiten hiermee aan bij het rapport van het Staatsbosbeheer "de Oostvaardersplassen" door drs. Vera.

Hoogachtend,

NEDERLANDSE VERENIGING TOT
BESCHERMING VAN VOGELS

N.A. de Haan, wnd. directeur.

stichting natuur en milieu

samenwerkingsverband voor natuurbehoud en milieubeheer



Donkerstraat 17
3511 KB Utrecht
Telefoon: 030-331328
Telex: 70890 snm nl

De directeur van de Rijksdienst voor
de IJsselmeerpolders
Postbus 600
8200 AP Lelystad

Uw ref.:
Onze ref.: LdJ/TH
Beh. door: L.D. de Jong
Onderwerp: Ontwerp-structuurplan
'Almere-Buiten'.

Utrecht, 17 september 1981.

De Stichting Natuur en Milieu heeft met belangstelling kennis genomen van het ontwerp-structuurplan 'Almere-Buiten'. Naar aanleiding daarvan brengen wij het volgende onder uw aandacht.

Wij vinden het een vreemde zaak dat op dit moment het structuurplan 'Almere-Buiten' in procedure is gebracht omdat het ontwerp-structuurplan Almere, waarvan het een nadere detaillering is, nog in procedure is. Op dit plan wordt met name in RPC-verband heftige kritiek geuit en het is zeer wel voorstelbaar dat dit tot ingrijpende aanpassingen leidt.

Onzekerheid bestaat eveneens nog over de uiteindelijke omvang en inrichting van het Oostvaardersplassengebied en het tracé van de Flevolijn. De besluitvorming hierover, die mede in het kader van het te actualiseren vekavelingsplan zal plaatsvinden, is nog niet afgerond.

Wij zijn van mening dat, overeenkomstig het advies van de Raad van de Waterstaat, beide plannen op elkaar dienen te worden afgestemd. Het voorliggende ontwerp-structuurplan 'Almere-Buiten' mag hierop vooruitlopend niets vastleggen.

Gezien de stedenbouwkundige conceptie en ruime opzet van Almere-Buiten hebben wij er echter alle vertrouwen in dat de opzet voldoende flexibel is om de genoemde afstemming mogelijk te maken. Hierbij dient o.i. in ieder geval rekening te worden gehouden met een ruime bufferzone (bos) tussen het stedelijk gebied en het Oostvaardersplassengebied. In het kader van de besprekingen in de Zuidoostzeecommissie zullen wij hierop terugkomen. Aangenomen mag worden dat dan meer bekend is over de thans nog bestaande onduidelikheden.

Tot slot vragen wij ons af waarom het bedrijvenpark 'De Vaart' niet in het structuurplan is opgenomen. Gezien de (ruimtelijke) relaties met zowel het stedelijk gebied als de Oostvaardersplassen lijkt dit ons een goede zaak.

Met de meeste hoogachting,
Stichting Natuur en Milieu,

P. Nijhoff
algemeen directeur/secretaris

Afdeling Bijzondere Taken
Koopmansstraat, LELYSTAD
Postbus 21
Telex 47 467 Telefoon (03 200) 2 61 84
Postrekening 335 912



ministerie van landbouw en visserij
staatsbosbeheer

AANTEKENEN

aan De Directeur van de Rijksdienst
voor de IJsselmeerpolders
Postbus 600
8200 AP LELYSTAD

onderwerp : Bezwaarschrift ontwerp- dagtekening : 18 september 1981.
Structuurplan Almere-Buiten ons kenmerk : 31836/vdH
bericht op brief:
bijlage(n) : 1. uw kenmerk

Ondergetekende, waarnemend Natuurbeschermingsconsulent bij het Staatsbosbeheer, maakt de in de bij deze brief behorende bijlage vermelde bezwaren tegen het ter visie gelegde ontwerp-Structuurplan Almere-Buiten.

De wnd. Natuurbeschermingsconsulent,

J. H. M. van der Hout

Bijlage behorende bij brief nr. 31836/vdH,
d.d. 19 september 1981.

B E Z W A A R S C H R I F T
=====

Met betrekking tot het ter visie liggende ontwerp-structuurplan Almere-Buiten, zou ik het volgende naar voren willen brengen.

Reeds in eerdere reactie heb ik gewezen op een aantal onzekerheden rond de planologische aspecten die ten nauwste samenhangen met de ontwikkelingen van Almere in totaliteit als met ook de ontwikkeling van de verschillende onderdelen.

Intussen hebben er gebeurtenissen plaats gevonden, die naar mijn mening noodzaken tot ingrijpende bijstelling van het ontwerp-structuurplan Almere-Buiten.

- a. Op 25 augustus 1981 is het ontwerp-structuurplan Almere (O.S.A.) onderwerp van bespreking geweest in de Rijksplanologische Commissie. Ambtshalve verwijs ik naar het advies van deze commissie, dat u ongetwijfeld binnenkort zult ontvangen.
- b. Op 31 augustus 1981 heeft het zogenaamde breed overleg inzake de Flevolijn plaats gevonden. Aan dit overleg lag een regeling voor overeenstemming ten grondslag, dat beschouwd kan worden als resultaat van interdepartementaal overleg.
Deze regeling gaat uit van verschuiving van het spoorlijnetracé volgens het zgn. badkuipmodel en van toedeling van ca. 5.650 ha t.b.v. het natuurgebied de Oostvaardersplassen.
Voor het stedelijk gebied (3 kernen) is 4.500 ha uitgetrokken. De besluitvorming in deze zal voor 1 oktober a.s. plaatsvinden.

Deze gegevens, alsmede nadere bestudering van het ontwerp-structuurplan Almere-Buiten voeren naar twee thema's waarin mijn bezwaren tot uitdrukking komen, te weten :

1. Het buitensporig ruimtebeslag voor stedelijke doeleinden.
 2. De relaties met de omgeving van het plangebied, in het bijzonder met het Oostvaardersplassengebied.
- ad 1. Vergelijking van Almere-Buiten met plannen voor diverse nieuwe woongebieden op het oude land (Gouda, Leiden, Spijkenisse, Dordrecht e.a.) alsmede met toetsingscriteria voor stedelijke uitbreidingen in bijvoorbeeld de streekplannen Zuid-Holland-West (vigerend) Zuid-Holland-Zuid (ontwerp) en de toetsingscriteria van het rapport van de Werkgroep ruimtebeslag van de Werkgroep knelpunten woningbouw Rijnmond, leiden tot de conclusie dat bij vergelijkbare taakstellingen m.b.t. het aantal inwoners, Almere-Buiten ruwweg 2 maal zoveel ruimte gebruikt als stedelijke uitbreidingen op het oude land.
- Dit lijkt mij zeer strijdig met algemene planologische uitgangspunten van doelmatig en functioneel ruimtegebruik.
- Voor het nieuwe land gelden in beginsel dezelfde uitgangspunten als voor het oude land in deze (zie ook het R.P.C.-advies).
- In dit structuurplan is eerder sprake van verspilling. Dit beperkt zich niet alleen tot het ruimtegebruik, maar eveneens ten aanzien van investeringen en toekomstige exploitatie (men denke aan infrastructuur, openbaar vervoer e.d.).
- In dit structuurplan wordt een financiële paragraaf dan ook node gemist.

ad 2. De poly-nucleaire opzet van Almere is met name ingegeven uit een oogpunt van flexibiliteit, zodat als gevolg van verschuivende opvattingen en veranderde situaties en inzichten (demografisch, ecologisch, infrastructuur, stedenbouwkundig e.d.) aanpassingen mogelijk blijven.

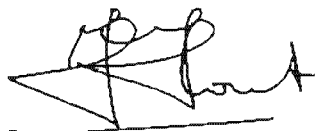
Het komt mij voor dat die flexibiliteit, die ook in het O.S.A. wordt gesuggereerd, m.b.t. Almere-Buiten en de overgang naar het Oostvaardersplassengebied teniet is gedaan in dit structuurplan. De zone voor in- en extensieve recreatie langs SAW 1 is in dit structuurplan zelfs verkleind t.o.v. het O.S.A. Alleen de fasering, waarbij de noordoostelijke delen het laatste aan bod zullen komen, biedt enige ruimte, mits wordt uitgegaan van aanzienlijk hogere bebouwingsdichtheden in het zuidwestelijke gedeelte.

Ook in het geval, dat de verlegging van het spoorlijntracé geen doorgang zal vinden, is een andere inrichting van het structuurplan in de gebieden langs de SAW 1 in het noorden gewenst.

Conclusies

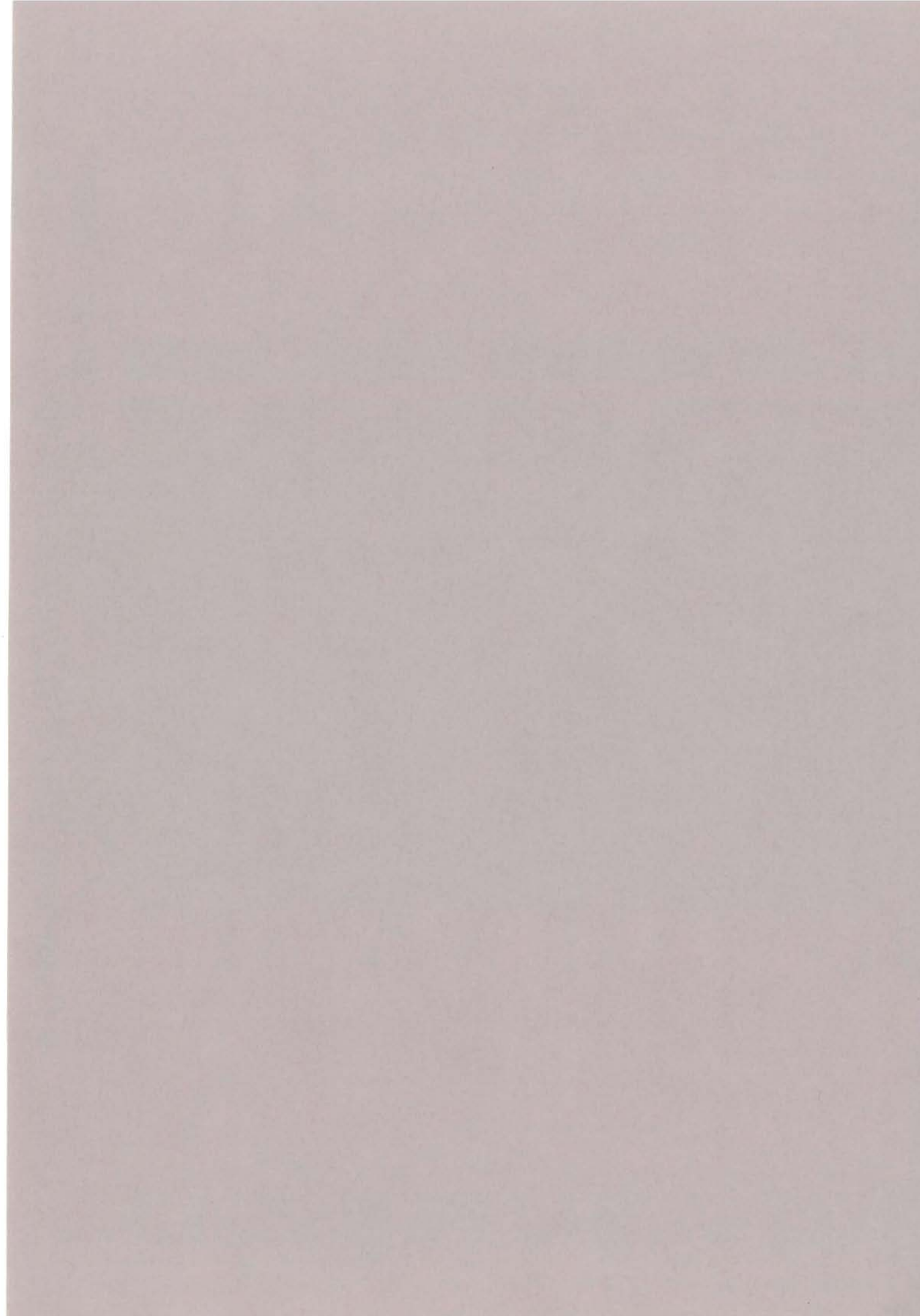
1. Het stedelijk ruimtebeslag van Almere-Buiten dient, met handhaving van de taakstelling van 35.000 - 40.000 inwoners, aanzienlijk te worden teruggebracht (40 tot 50 %).
Ook dan kan - in vergelijking met nieuwe stedelijke gebieden op het oude land - nog zeker een wervend woonmilieu worden geschapen.
De financiële besparingen, zowel in de sfeer van de investeringen als in de sfeer van de exploitatie, zullen aanzienlijk zijn.
2. M.b.t. de inrichting zal het stedelijk gebied van Almere-Buiten zich moeten ontwikkelen in het zuid-westelijk deel rond het aldaar ge-projecteerde NS-station.
Het noord-oostelijke station lijkt in dit kader overbodig.
3. Langs het Oostvaardersplassengebied dient de vrijkomende ruimte gereserveerd te worden als bosgebied, tevens bufferzone tussen stedelijk gebied en natuurgebied.
Op deze wijze kan een zuidelijk equivalent van de Hollandse Hout tot stand worden gebracht.
Aan de zuidzijde kan dit bosgebied belangrijke functies voor het stedelijk gebied vervullen.
4. Een en ander zal ook tot uitdrukking moeten komen in het bij te stellen structuurplan Almere (totaal) en in de actualisering van het verkavelingsplan voor Zuidelijk Flevoland.
5. In ieder geval dienen in een zone van ca. 1.5 - 2.5 km langs de SAW 1 en het Oostvaardersplassengebied vooralsnog geen werken (opspuiting, infrastructuur etc.) te worden uitgevoerd die de ontwikkeling van het voorgestelde bosgebied/bufferzone op enigerlei wijze belemmeren.
Daartoe is eerst een bijgesteld structuurplan noodzakelijk met nieuwe indicaties voor zowel het stedelijk gebied als het bosgebied.

De wnd. Natuurbeschermingsconsulent,



Ir. H.M. van der Hout

deel IV: afronding bestuurlijk overleg, advisering en goedkeuring



1. Bestuurlijk commentaar O.L. Z.IJ.P.

De landdrost van de Zuidelijke IJsselmeerpolders bericht bij brief d.d. 1 februari 1982, kenmerk 26440-SVG, het volgende:

Naar aanleiding van Uw bovenvermelde brief, waarbij het Ontwerp Structuurplan Almere-Buiten voor bestuurlijk commentaar aan het openbaar lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders is voorgelegd, deel ik U het volgende mede.

De adviesraad heeft in zijn vergadering van 21 januari 1982 dit ontwerp-structuurplan Almere-Buiten besproken, en op basis van het bijgevoegde pré-advies met dit ontwerp ingestemd.

Ter aanvulling op hetgeen in het pré-advies is vermeld, breng ik, in overeenstemming met de adviesraad, nog het volgende onder de aandacht.

Bij de beoordeling van de afzonderlijke deelplannen voor Almere-Buiten zal het openbaar lichaam van de Zuidelijke IJsselmeerpolders in het bijzonder aandacht schenken aan onze wens om in voldoende mate kleine wooneenheden te bouwen.

Het bijgevoegde pré-advies luidt als volgt:

Almere, 12 januari 1982

Aan de adviesraad.

Van 20 juli 1981 af heeft gedurende twee maanden voor een ieder ter inzage gelegen het Ontwerp Structuurplan Almere-Buiten.

Naar aanleiding van deze ter inzage legging zijn drie bezwaarschriften bij de directeur van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolder ingediend, op welke bezwaarschriften wordt ingegaan in de voor U ter inzage gelegde nota van commentaar.

Overeenkomstig de gemaakte afspraken wordt Uw raad in de gelegenheid gesteld Uw standpunt over het ontwerp-structuurplan kenbaar te maken nadat deze nota van commentaar naar aanleiding van de ingediende bezwaarschriften is ontvangen opdat U daarmee bij Uw besluitvorming rekening kunt houden.

Het ontwerp-structuurplan, zoals dat thans bij de ter inzage gelegde raadsstukken is gevoegd, gaat behalve van eerdergenoemde nota van commentaar vergezeld van de aanvullende nota met de resultaten van het ambtelijk overleg, dat ook met het openbaar lichaam is gevoerd.

Onder verwijzing daarnaar delen wij U ter bepaling van Uw standpunt het volgende mede.

De belangrijkste wijziging, die het ontwerp naar aanleiding van het ambtelijk overleg heeft ondergaan is de verhoging van de plancapaciteit van 40.000 naar 50.000 inwoners met alle aanpassingen die daarmee verband houden. Wij kunnen instemmen met deze verhoging en met de voorgestelde hoofddopzet van het structuurplan. Onder verwijzing naar de nota van commentaar achten wij naar aanleiding van de ingediende bezwaarschriften bovendien geen grond aanwezig de capaciteit en de hoofddopzet van Almere-Buiten te wijzigen. De ontwikkelingen in verband met de Flevolijn en het ontwerp-structuurplan Almere, waarvan in die bezwaarschriften sprake is, zijn geenszins strijdig met een realisering van Almere-Buiten volgens het voorliggende ontwerp.

Bij de uitwerking van het ontwerp-structuurplan moet wel rekening worden gehouden met tal van aspecten, die voor de toekomstige gemeente Almere van belang zijn en waarop gedeeltelijk in het ambtelijk overleg ook reeds is ingegaan.

Via de deelplannen krijgt U de gelegenheid te toetsen of de gemeentelijke belangen gewaarborgd zijn. Gelet op het voorgaande achten wij het voorliggende ontwerp-structuurplan een verantwoord kader voor de ontwikkeling van Almere-Buiten waarvan de realisering voor het overgrote deel onder de verantwoordelijkheid van de gemeente Almere zal plaats vinden.

Wij stellen U voor de directeur van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders in deze zin en met inachtneming van door Uw raad te maken opmerkingen te berichten.

De commissie voor openbare werken kan zich met het voorstel verenigen.

Het dagelijks adviescollege van de Zuidelijke IJsselmeerpolders.

2. Afsluitend bestuurlijk overleg

Op 10 februari 1982 is te 's-Gravenhage onder voorzitterschap van de minister van Verkeer en Waterstaat bestuurlijk overleg gevoerd inzake de ontwerp-structuurplannen voor geheel Almere, Almere-Buiten en Zeewolde. M.b.t. het Ontwerp Structuurplan Almere-Buiten waren de delen I, II en III aan de orde. Hierna volgt het voor Almere-Buiten relevante onderdeel van het verslag van genoemd overleg.

Aanwezig waren:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat:

Mr. H.J. Zeevalking	- Minister (voorzitter)
Prof. Ir. R.H.A. van Duin	- RIJP -directeur
Ir. D.H. Frieling	- RIJP - adj. directeur
Drs. P. Davelaar	- RIJP - stadsontwikkeling
Ir. J.H. Roelofs	- Directie Zuiderzeewerken
B.V. Voskuil	- Hoofdafd. Voorlichting

Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening:

Drs. M.P.A. van Dam	- Minister
Mr. J. Witsen	- Directeur Alg. en Bestuurlijke Zaken R.P.D.
Ir. von Bartheld	- Inspecteur R.O. Noord-Holland en Utrecht

Provincie Noord-Holland

W. v.d. Knoop	- Gedeputeerde
Ir. W. Vermeulen	- wnd. afd. chef
Mevr. Drs. G.M. Link	- beleidsmedewerkster v.d. griffie

Provincie Utrecht

Drs. J.S.C. Eweg	- hoofd van de afd. onderzoek van de P.P.D.
Mr. O.B.J. Oomen	- hoofd van de griffie - afd. R.O.

Provincie Gelderland

A.Th. te Bokkel	- Gedeputeerde
Ir. J. Brummelkamp	- hoofd afd. Regionale plannen van de dienst R.O.
J. de Graaf	- wethouder R.O. Harderwijk
M. Wilhelm	- chef afd. stadsvernieuwing Harderwijk

Openbaar lichaam "Zuidelijke IJsselmeerpolders":

J.C.J. Lammers	- Landdrost
A.C. v.d. Vliet	- secretaris
Ir. N.L. van Schaik	- directeur Stadsontw., Volkshuisvesting en Gem. Werken

Gemeente Amsterdam:

Drs. M.B. v.d. Vlis	- wethouder R.O.
Drs. J.H. Gersen	- beleidsmedewerker/secr. afd. R.O.
Drs. A. de Groot	- dienst R.O.

Gewest Gooi- en Vechtstreek:

J.C. Schild	- wnd. voorzitter
Th.A. van Eijden	- gedelegeerde huisvestingszaken
C.G. Scheltema	- gedelegeerde R.O.
J.A.M. Bakker	- hoofd afd. R.O.

Gemeente Lelystad

Drs. F.H. van der Veen	- wethouder R.O.
Ir. H.J. v.d. Dussen	- directeur dienst Publieke Werken

Uit het overleg:

Minister Zeevalking opent de vergadering en heet mede namens Minister van Dam de aanwezigen welkom. I.v.m. de behandeling van de uitvoering van de leegstandswet in de Tweede Kamer zal minister van Dam de vergadering gedeeltelijk bijwonen. Aan de orde zijn de ontwerp-structuurplannen voor Almere, Almere-Buiten en Zeewolde. Het laatste overleg over Almere heeft in 1977 plaatsgevonden.

Stand van zaken (agendapunt 2)

De Heer Van Duin geeft een overzicht van de stand van zaken bij de ontwikkeling van Almere per ultimo 1981.

	Eerste bewoning	Woningvoor- raad	Inwonertal
Almere-Haven	1976	5.500	15.000
Almere-Stad	1980	1.700	5.000
Almere-Buiten	1984 (streven)	-	-

Het opleveringstempo ligt thans op 2.600 woningen per jaar; Almere-Haven verkeert inmiddels in de afbouwfase. De eindomvang van deze kern zal circa 20.000 inwoners zijn.

De beroepsbevolking omvat circa 7.500 personen. In 1981 groeide de beroepsbevolking met 3.000 personen, terwijl het aantal arbeidsplaatsen in Almere slechts met 900 toenam. Wat betreft de infrastructuur kan worden gemeld, dat de A6 tot Almere-Haven dubbelbaans is aangelegd. Het zandlichaam van de Flevolijn in het Almere gebied wordt volgens tijdschema opgespoten. Alle activiteiten zijn er op gericht de afspraken na te komen, samenhangend met de gemeentewording op 1-1-1984.

Globaal kan worden gesteld, dat de realisatie van de voorzieningen in de pas loopt met de woningproductie.

Ontwerp Structuurplan Almere-Buiten (agendapunt 4)

Nadat minister Zeevalking heeft gevraagd of de aanwezigen accoord gaan met dit ontwerp-structuurplan, blijkt dit het geval te zijn.

3. Advies Raad van de Waterstaat (Zuiderzeecommissie)

Het advies van de Raad van de Waterstaat inzake het Ontwerp Structuurplan Almere-Buiten (deel I, II en III) is verwoord in een rapport van de Zuiderzeecommissie d.d. 22 juni 1982.

Hierna volgt de inhoud van dit rapport.

Bij brief van 18 maart 1982, kenmerk RIJP/A 10963, verzocht de Minister van Verkeer en Waterstaat het advies van Uw Raad over het ontwerp-structuurplan Almere-Buiten.

Almere-Buiten is de derde en meest noordelijk gelegen kern van Almere. Over dergelijke plannen voor de eerste en de tweede kern van Almere, resp. Almere-Haven en Almere-Stad bracht Uw Raad reeds eerder advies uit.

Volgens de adviesaanvraag is de procedure die het onderhavige ontwerp-structuurplan heeft doorlopen, conform die van het Structuurplan Almere-Stad, als volgt:

- Ambtelijk vooroverleg met vertegenwoordigers van het Directoraat-Generaal van het Verkeer, de Rijksplanologische Dienst, de Centrale directie Volkshuisvesting en de Rijkswaterstaat.
- Toezending van deel I "Ontwerp-Structuurplan Almere-Buiten" voor ambtelijk commentaar aan de secretaris van het openbaar lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders, de Dienst Ruimtelijke Ordening van de gemeente Amsterdam, de secretaris van het gewest Gooi- en Vechtstreek alsmede de provinciale planologische diensten van Noord-Holland, Utrecht en Gelderland.
- Tevens werd het ontwerp naar de in de Wet R.O. en het besluit R.O. ter zake van overleg betreffende structuurplannen genoemde organen en instanties verzonden.

De binnengekomen opmerkingen zijn verwerkt in deel II "Aanvullende nota/resultaten ambtelijk overleg".

- Tervisie-legging van deel I en deel II gedurende twee maanden vanaf 20 juli 1981 in Almere-Stad en in Lelystad.
- Op 18 augustus 1981 vond een voorlichtingsavond voor de bevolking plaats in Almere-Stad.

- In dezelfde tijd is het ontwerp-Structuurplan Almere-Buiten voor bestuurlijk commentaar toegezonden aan de voorzitter van de Adviesraad van het openbaar lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders; het college van B&W van de gemeente Amsterdam, de voorzitter van het gewest Gooi- en Vechtstreek en het college van B&W van de gemeente Lelystad.

De reacties die naar aanleiding hiervan bij de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders zijn binnengekomen, zijn vervat in deel III: "terinzagelegging + eerste fase bestuurlijk overleg".

Voorts deelt de Minister mee dat de Adviesraad van het openbaar lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders heeft ingestemd met het – bij de adviesaanvraag gevoegde – pré-advies van het bestuur van het openbaar lichaam, waarin dit met het voorliggende plan instemt.

De Minister vraagt tenslotte de Raad van de Waterstaat bij zijn advisering met name aandacht te besteden aan:

- de wijze waarop de tijdens de procedure gemaakte opmerkingen zijn verwerkt;
- de wettelijke eisen waaraan het structuurplan plant technisch dient te voldoen;
- de wijze waarop het plan in zijn algemeenheid voldoet aan de opvattingen die daarvoor thans gelden.

De Zuiderzeecommissie brengt met betrekking tot het om advies voorgelegde ontwerp-structuurplan het volgende onder Uw aandacht.

De relatie met het aangrenzend gebied

Enige tijd nadat het Ontwerp-Structuurplan Almere-Buiten (verder te noemen OSAB) ter visie had gelegen besloot de Minister van Verkeer en Waterstaat definitief tot een wijziging van het tracé van de Flevospoorlijn ten behoeve van het natuurgebied de Oostvaardersplassen.

In verband met dit besluit zijn in het kabinet afspraken gemaakt over de verdeling van de gronden naar hoofdbestemmingen in Zuidelijk Flevoland (in aantallen hectares). Een nadere uitwerking van deze afspraken – in de wandeling "convenant genoemd – heeft plaatsgevonden in het kader van de voorbereiding van het rapport van de Zuiderzeecommissie over de concept-nota actualisering van het verkavelingsplan voor het oostelijk deel van Zuidelijk Flevoland.

Volgens de bij deze uitwerking behorende kaart, grenst het plangebied van het onderhavige ontwerp-plan thans aan genoemd natuurgebied. Het betreft hier het oostelijk deel van dit plan dat volgens de huidige inzichten pas na 1995 daadwerkelijk tot ontwikkeling zal worden gebracht (zie deel III blz. 198, 199).

In de Commissie is in verband met het vorenstaande naar voren gebracht dat het wenselijk is om tussen de Oostvaardersplassen en het stedelijk gebied van Almere een bufferzone aan te leggen, ter bescherming van het natuurgebied. Ook in de in deel III van de nota ontwerp-Structuurplan Almere-Buiten opgenomen bezwaarschriften wordt hierop aangedrongen. Ten aanzien van de situering van bedoelde bufferzone is er in de Commissie op gewezen dat, gelet op de eisen die gesteld moeten worden aan de omvang van het natuurgebied de Oostvaardersplassen, een dergelijke zone gedeeltelijk binnen het plangebied van het onderhavige Ontwerp-Structuurplan zal moeten worden aangelegd.

Bij de uitwerking van het ontwerp-plan zou daarmee rekening gehouden moeten worden.

De Commissie heeft ter zake het volgende overwogen.

In de reactie van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders op de hiervoor genoemde bezwaarschriften wordt met betrekking tot de uitwerking van het onderhavige plan o.m. opgemerkt:

"Aan de invulling van Almere-Buiten Oost zal zeker met betrekking tot de onderwerpen als exacte ligging, omvang en inhoud van de diverse deelbestemmingen veel zorg worden besteed. De belangen vanuit de omgeving van Almere-Buiten zullen hierbij in belangrijke mate worden meegewogen. Gezien de aard van een structuurplan in het algemeen, de concrete inhoud van het OSAB (Ontwerp-Structuurplan Almere-Buiten) en de voorgenomen ontwikkelingsvolgorde naar ruimte en tijd, kan worden gesteld, dat in de toekomst in voldoende mate rekening kan worden gehouden met de belangen van het Oostvaardersplassengebied."

De Commissie heeft tijdens de behandeling van de onderhavige adviesaanvraag geconstateerd dat over de omvang en de plaats van een eventueel aan te leggen bufferzone geheel verschillend kan worden gedacht. Zij heeft vernomen, dat op korte termijn voor het Oostvaardersplassengebied een beheerscommissie zal worden ingesteld die zich o.m. bezig zal houden met de bescherming van dit natuurgebied.

De Commissie oordeelt het gezien het vorenstaande gewenst dat bij de nadere uitwerking van het structuurplan rekening wordt gehouden met de belangen van het Oostvaardersplassengebied, in die zin dat het de genoemde beheerscommissie niet onmogelijk wordt gemaakt plannen uit te werken om te komen tot een juiste afstemming tussen het natuurgebied en de derde kern van Almere.

Ten aanzien van de capaciteit en de woningdichtheid

Het OSAB voorziet in zijn oorspronkelijke opzet (zie deel I blz. 10) in 15.000 woningen ten behoeve van circa 40.000 toekomstige inwoners van deze kern. De gemiddelde woningdichtheid bedraagt in deze opzet ca. 35 woningen per hectare.

Mede onder invloed van het regeringsstandpunt inzake het Ontwerp-Structuurplan Almere-Buiten (verder te noemen OSAB), waarin onder meer wordt opgemerkt dat de gemiddelde woningdichtheid aanmerkelijk moet worden verhoogd, heeft een herbezinning plaatsgevonden ten aanzien van de aspecten capaciteit en woningdichtheid van het onderhavige plan.

Deze herbezinning heeft (zie deel II blz. 154) tot de conclusie geleid dat

een capaciteit van 18.500 woningen mogelijk is ten behoeve van 50.000 inwoners, waarbij een woningdichtheid wordt bereikt van gemiddeld 40 woningen per hectare.

De hogere dichtheden zullen (deel II blz. 153) met name worden gerealiseerd in het hoofdcentrum, hetgeen uit een oogpunt van benutting van de Flevolijn aantrekkelijk is.

De Commissie stemt wat de woningdichtheid en de capaciteit van het OSAB betreft in grote meerderheid in met het onderhavige plan.

De vertegenwoordiger van het Ministerie van CRM evenwel kan zich in dit opzicht met het OSAB zoals het thans voorligt niet verenigen.

Dit lid meent dat het hiervoor genoemde regeringsstandpunt ten aanzien van het OSA in onvoldoende mate in het OSAB doorklinkt, met name wat betreft de wijze waarop de door de regering gewenste aanzienlijke verdichting is uitgewerkt en voorts vanwege de manier waarop in dit plan de verdere verstedelijking van Almere wordt benaderd.

Volgens dit lid leidt de aangebrachte verdichting van het onderhavige structuurplan ten onrechte tot een hogere capaciteit. Zijns inziens zal de verdichting van Almere-Buiten moeten resulteren in een geringer ruimtebeslag waarbij de oorspronkelijke uitgangspunten wat betreft de capaciteit van het OSAB, gehandhaafd dienen te worden.

Wat dit laatste betreft meent dit lid dat voor de stedelijke ontwikkeling van de eerste drie kernen van Almere voorhands dient te worden uitgegaan van een bevolkingsomvang van 165.000 inwoners, overeenkomstig het OSA.

Voor de verdere uitgroei van Almere zullen, volgens het hiervoor genoemde regeringsstandpunt inzake het OSA, nadere locatiestudies moeten worden verricht. De uiteindelijke beslissing daarover zal naar het inzicht van dit lid dienen plaats te vinden in het kader van de herziening van de structuurschets voor de verstedelijking.

Op grond van het vorenstaande en gelet op het feit dat de maximum capaciteit van de kern Almere-Stad ca. 12.000 inwoners hoger is dan was voorzien (zie het rapport van de Zuiderzeecommissie inzake Almere-Stad R98/82) is dit lid van mening dat voor Almere-Buiten vooralsnog dient te worden uitgegaan van een kern met 28.000 inwoners/11.000 woningen, gesitueerd in het zuidwestelijk deel van het plangebied.

In deze opvatting komt de locatie van de oostelijke N.S.-halte van de Flevolijn ter discussie te staan.

Op deze wijze kan volgens genoemd lid tevens zekerheid worden verkregen dat voor de sub 1 bepleite afstemming met het Oostvaardersplassen-gebied, waarvoor een zônering wordt voorgesteld met het accent op bos, met recreatieve, productieve en ecologische functies, ook voldoende ruimte beschikbaar is.

De overige leden merken naar aanleiding van het vorenstaande op dat naar hun oordeel uit het -gedeeltelijk gepubliceerde regeringsstandpunt inzake het OSA- niet kan worden afgeleid dat de stedelijke ontwikkeling van Almere beperkt zou moeten blijven tot 165.000 inwoners. Zij wijzen erop dat de regering heeft geconstateerd dat de opzet van het structuurplan royaal aandoet. De regering heeft zich op het standpunt gesteld dat de ontwikkeling van Almere voorlopig moet worden geconcentreerd op het gebied van Almere-Haven, Almere-Stad en Almere-Buiten.

Naar het oordeel van deze leden kan gelet op het vorenstaande uit het regeringsstandpunt dan ook niet anders worden gelezen dan dat het de bedoeling van de regering is juist meer dan de genoemde 165.000 inwoners in de bovenstaande drie kernen te huisvesten.

Zij delen het standpunt van de vertegenwoordiger van het Ministerie van CRM in dezen dan ook niet.

Het centrum gebied

Op blz. 110 e.v. van het Ontwerp-Structuurplan wordt een beeld geschetst van het toekomstige hoofdcentrum van Almere-Buiten.

Dit beeld en voorts het streven om door een zekere mate van functievermenging ervoor te zorgen dat ook indien bepaalde centrumfuncties niet

in gebruik zijn, toch bezoekers worden aangetrokken, doet de Commissie de verwachting uitspreken dat in Almere-Buiten een boeiend en levendig centrum kan ontstaan.

Overige opmerkingen

- Op de hiervoor sub 2 genoemde kaart, waarop zoals gezegd een verdeling over hoofdbestemmingen staat weergegeven als een uitwerking van het convenant, staan de groengebieden in Almere-Buiten deels aangeduid als "bos".

De Commissie heeft evenwel geconstateerd dat in het OSAB de aanduiding "bos" niet voorkomt.

De Commissie beveelt aan het OSAB met de hiervoor genoemde kaart in overeenstemming te brengen.

Ook wat de definiëring van het begrip bos betreft dienen het OSAB en het convenant met elkaar in overeenstemming te zijn. Wat dit laatste betreft merkt de Commissie op dat bepaalde groenstroken waarin volgens het OSAB voorzieningen zoals bij voorbeeld een zwembad en een school zijn geprojecteerd niet als bos mogen worden aangemerkt. Van de zijde van de Rijksdienst, de opstellers van het onderhavige plan, heeft de Commissie evenwel vernomen dat de plaats van de hiervoor genoemde voorzieningen nog niet definitief is. Voorts is de Commissie er van die zijde op gewezen dat men thans doende is te bezien op welke wijze de hoofdbestemmingen zoals die in het convenant zijn genoemd, op de kaart kunnen worden aangegeven.

In verband met het vorenstaande beveelt de Commissie aan in het OSAB aan te geven dat een nader te bepalen oppervlakte van het stedelijk groen van Almere de bestemming bos zal krijgen als bedoeld in het convenant.

- In de Commissie is er voorts nog op aangedrongen, de in het plan opgenomen vrije busbaan zodanig uit te voeren dat conflicten met voetgangers en met name kinderen zoveel mogelijk kunnen worden voorkomen.

In het bijzonder gelet op de hiervoor door de Minister aangegeven aandachtspunten geeft het Ontwerp-Structuurplan Almere-Buiten de Commissie voor het overige geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

De Zuiderzeecommissie

4. Het goedgekeurde plan

Op grond van de resultaten van het gevoerde ambtelijk (voor)overleg zijn op een aantal punten wijzigingen en aanvullingen in het ontwerpplan voorgenomen (zie deel II). Deze wijzigingen en aanvullingen zijn in het vervolg van de goedkeuringsprocedure aanvaard en daarmee onderdeel van het ontwerpplan geworden.

Daarnaast zijn op grond van de advisering door de Raad van de Waterstaat op nog enkele punten aanvullingen in het ontwerpplan gewenst. Hierna wordt puntsgewijs ingegaan op de gevraagde aanvullingen en de wijze waarop daar in het plan wordt voorzien.

- a. De Commissie oordeelt het gewenst, dat bij de nadere uitwerking van het structuurplan rekening wordt gehouden met de belangen van het Oostvaardersplassengebied, in die zin, dat het de beheerscommissie niet onmogelijk wordt gemaakt plannen uit te werken om te komen tot een juiste afstemming tussen het natuurgebied en de derde kern van Almere.

Verwerking in het plan

In hoofdstuk 11 van deel I onder "Het plan in hoofdlijnen" wordt geacht een zinsnede te zijn opgenomen waarin wordt gewezen op de noodzaak bij de nadere uitwerking van het plan rekening te houden met de belangen van het Oostvaardersplassengebied.

- b. In verband met het besluit het tracé van de Flevospoorlijn te wijzigen zijn in het kabinet afspraken gemaakt over de verdeling van de gronden naar hoofdbestemmingen in Zuidelijk Flevoland. Deze afspraken zijn – in de wandeling "convenant" genoemd – zijn uitgewerkt in een kaart. Uit het convenant valt op te maken, dat een deel van het groen in Almere-Buiten tot "bos" wordt gerekend. Op de



structuurplankaart komt de aanduiding "bos" echter niet voor. De Commissie beveelt aan de structuurplankaart op dit punt in overeenstemming met de convenantkaart te brengen. Voorts beveelt de Commissie aan in de toelichting een nader te bepalen oppervlak als bos te bestemmen.

Verwerking in het plan

In aanvulling op hoofdstuk 12 wordt onder 12.3 "Het groen" de volgende figuur opgenomen (zie blz 121). Deze figuur laat zien welk gedeelte van de hoofdgroenstructuur van Almere-Buiten kan worden aangemerkt als "bos en verblijfsrecreatie" in termen van het convenant. Het gaat om ongeveer 379 ha bos en verblijfsrecreatie (situatie rond 1990). Deze oppervlakte wordt in de toelichting vermeld. Voorts wordt op de plankaart de legenda-eenheid "groen" vervangen door "bos en recreatie".

- c. In de Commissie is er voorts nog op aangedrongen, de in het plan opgenomen vrije busbaan zodanig uit te voeren dat conflicten met voetgangers en met name kinderen zoveel mogelijk kunnen worden voorkomen.

Verwerking in het plan

Hoofdstuk 12 van deel I wordt onder "vrije busbaan" (blz. 159) conform de opmerking aangevuld.

Het Ontwerp Structuurplan Almere-Buiten aldus gewijzigd en aangevuld, heeft hiermee zijn uiteindelijke vorm en inhoud gekregen. Met de voltooiing van de goedkeuringsprocedure heeft het plan tevens een formele status verworven. Na ondertekening van het plan door de minister van Verkeer en Waterstaat kan worden gesproken van "Structuurplan Almere-Buiten".

colofon

redactie:	projectgroep almere-buiten r.i.j.p.
vormgeving en cartografie:	sectie grafisch ontwerp r.i.j.p./stadsontwikkeling
fotografie:	afdeling voorlichting r.i.j.p. en theo lagarde
tekstverwerking en lithografie:	bastiaens kartografisch buro, waalwijk
druk:	afdeling algemene zaken r.i.j.p.
lithografie en druk bijlage:	cartoprint bv, den haag

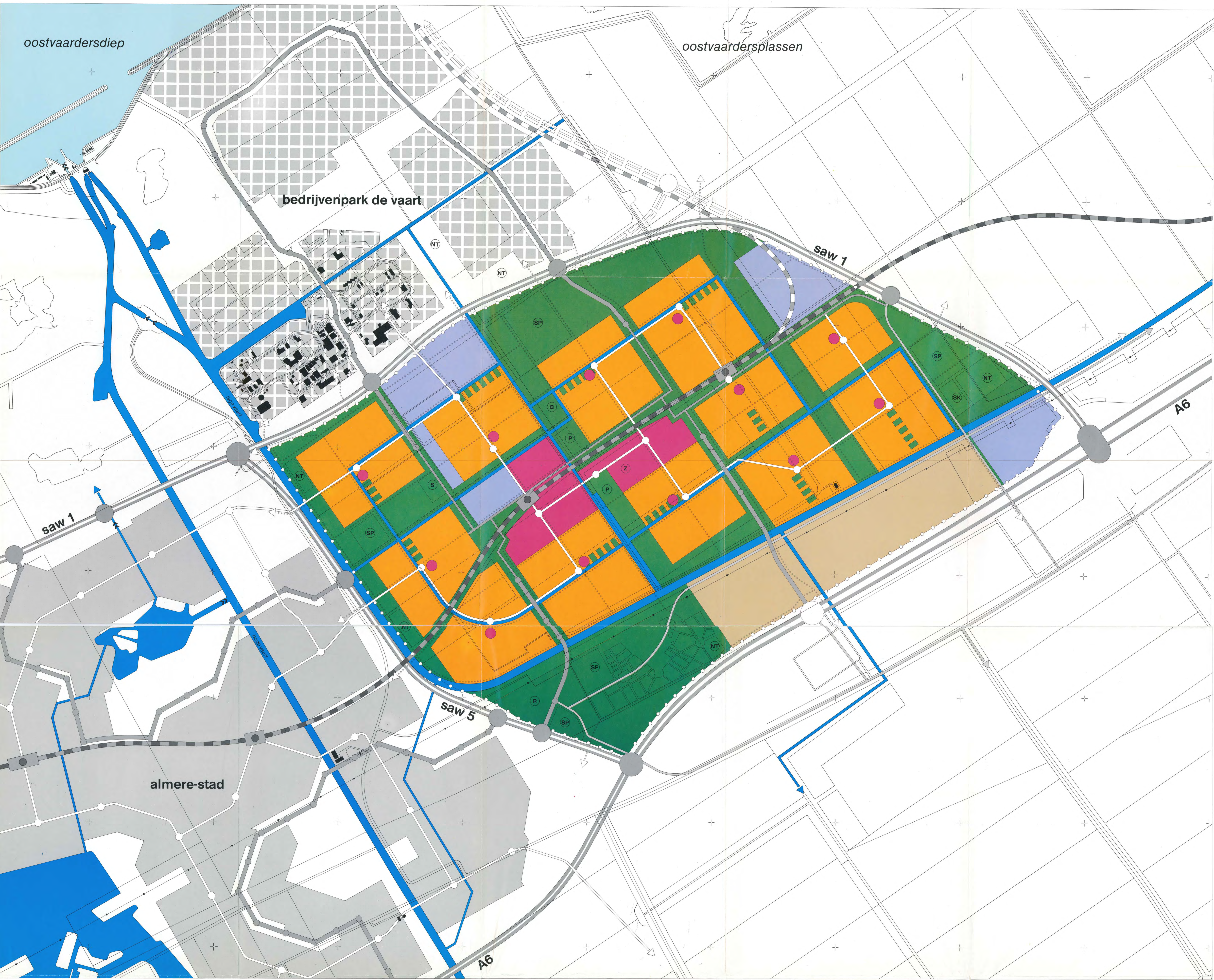
In de reeks Flevoberichten zijn na 1974 verschenen:

101. Scheer, A. van der. Over de te verwachten inklinking van de gronden in het Markerwaardgebied na drooglegging. Lelystad, 1975.
102. Verkenningen Markerwaard. Lelystad, 1975.
103. Fokkens, B. Verslag over het bedrijfsjaar 1973 van het grootlandbouwbedrijf van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders in Flevoland. Lelystad, 1975.
104. Jong, J. de. Bulrush and reed ponds. Lelystad, 1975.
105. Smook, A.A.H. De invloed van uitstel van de oogst op opbrengst en kwaliteit van granen en koolzaad. Lelystad, 1975.
106. Ven, G.A. Over de bepaling van de geohydrologische bodemconstanten uit een tweetal pompproeven in de zuidlob van Zuidelijk Flevoland. Lelystad, 1975.
107. Akkerman, J. en J. van der Snee. Jaarverslag van de fruitteeltbedrijven in eigen beheer in Oostelijk Flevoland; boekjaar 1973/1974. Lelystad, 1975.
108. Veldhuis, G. Verslag over het bedrijfsjaar 1974 van de bedrijfseenheden A 93 en C 49 in het stadsgebied van Lelystad. Lelystad, 1976.
109. Nawijn, K.E. en F.H. van der Veen. Almere 250.000 mensen in 25 jaar? Lelystad, 1976.
110. Boetes, J.E. De bestuurlijke organisatie van de Parijse villes nouvelles. Lelystad, 1976.
111. Putten, C. van en L.A. Tadema. Verslag over het bedrijfsjaar 1974 van de landbouwkundige exploitatie door de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders. Lelystad, 1976.
112. Bruning, H.A. Harziene prognoses voor de recreatie in het Lauwerszeegebied. Lelystad, 1976.
113. Haperen, H.J. van en J.J.P. Schenk. De belangstelling voor Almere. Wie zijn ze, wat willen ze. Lelystad, 1976.
114. Fokkens, B. Bedrijfsplanning voor de tijdelijke landbouwkundige exploitaties in het Lauwerszeegebied. Lelystad, 1976.
115. Llerop, M.J.M. van. Voorstel basisplan voor de openbare verlichting in Almere-Haven. Lelystad, 1976.
116. Vls, J. Beheersplan voor de boswachterij Spijk-Bremerbergbos voor de periode 1975-1985. Lelystad, 1976.
117. Fokkens, B. en A.A.H. Smook. De opbrengst van winterkoolzaad in relatie tot de zwadmaaicapaciteit. Lelystad, 1976.
118. Structuurnote wijk 4 Lelystad. Lelystad, 1976.
119. Abcouwer, N.F. De stuwende werkgelegenheid in het Gooi e.o. 1960-1973. Lelystad, 1977.
120. Huisman, P.J. Inzaai en onderhoud van de grasmat op de dijken. Lelystad, 1977.
121. Slager, P. De ontwikkeling van de vegetatie in de Lauwerszee van het droogvallen (1969) tot en met 1975. Lelystad, 1978.
122. Stadsverwarming Almere. Lelystad, 1977.
123. Voortman, B.R. De ontwatering van enkele wegen in Lelystad. Lelystad, 1977.
124. Ommeren, A.G. van, K.F. Posthumus en L.S. Groot Koerkamp. De uitgaande pendel van Lelystad en omstreken in 1976. Lelystad, 1977.
125. Schonk, M.K.A. Onderzoek naar de tijd en ruimtebesteding in Lelystad. Lelystad, 1977.
126. Ontwerp Almere-Stad. Lelystad, 1977.
127. Bouwman, J.E.G. en E. Schultz. Berekeningen van niet-stationaire stromingen in de waterlopen in stedelijk en landelijk gebied. Lelystad, 1978.
128. Bontje, G.J.B., P. Davelaar en L.S. Groot Koerkamp, e.a. De economische ontwikkeling in de Zuidelijke IJsselmeerpolders. Lelystad, 1977.
129. Fokkens, B. en C. van Putten. Verslag van de resultaten in het bedrijfsjaar van de tijdelijke bouwkundige exploitatie op het grootlandbouwbedrijf en A 93 in Flevoland en in het Lauwersmeergebied. Lelystad, 1977.
130. Studie t.b.v. de inrichting van het Lauwerszeegebied. Lelystad, 1981.
131. Reltsma, Tj. Facetplan voor de bestemming natuur in de voormalige Lauwerszee. Lelystad, 1981.
132. Bedrijfseconomische rentabiliteitsstudie railverbinding Almere. Lelystad, 1977.
133. Zuidema, F.G. Urban hydrological modelling and catchment research in the Netherlands. Lelystad, 1977.
134. Grootlandbouwbedrijf, Het, van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders. Lelystad, 1978.

135. Dijk, W. van, H. Hengeveld en A. Overwater. Onderzoek naar de wijze van bouwrijpmaken in twaalf plaatsen in Nederland Lelystad, 1977.
136. Kant, N.F. van der and S. Spanjer. Operational aspects of subsurface drainage in the IJsselmeerpolders in the Netherlands. Lelystad, 1978.
137. Slager, H. Groei en productie van enkele appelrassen bij variatie in kwelsterkte (Y-raai, Oostelijk Flevoland). Lelystad, 1978.
138. Akkerman, J. en A. van der Snee. Jaarverslag van de fruitteeltbedrijven in eigen beheer in Oostelijk Flevoland 1974-1975. Lelystad, 1978.
139. Nicolai, J. Het geluid langs de Almere-spoorlijn. Lelystad, 1978.
140. Verslag van het onderzoek van een vissersschip op kavel W 10 in Oostelijk Flevoland. Lelystad, 1978.
141. Heiden-Overweel, P.F. van der. De verhuisbeweging naar de nieuwbouw in Lelystad in de periode 1974-1976. Lelystad, 1978.
142. Otterlo, G.J. van en L.B. Nijborg. Inventarisatie arbeidsaanbod en uitgaande pendel van Lelystad en Almere in 1978. Lelystad, 1979.
143. Scheer, A. van der. De verhouding (b) tussen het waterbindend vermogen van organische stof en van de lutumfractie in verschillende afzettingen in het IJsselmeergebied. Lelystad, 1979.
144. Habekotte, A. Onderzoek met fosfaatbemesting in Flevoland door de Rijksdienst van de IJsselmeerpolders. Lelystad, 1979.
145. Vries, E. de. Het spelende kind in woongebieden Plantage en Hofstede te Lelystad. Lelystad, 1979.
146. Huner, E. Volkstuinen in Lelystad. Lelystad, 1979.
147. Structuurplan Almere-Stad. Lelystad, 1979.
148. Weperen, J.R. van en R.P. Verwaljen. Migratie-onderzoek Lelystad in de periode 1972-1976. Lelystad, 1979.
149. Boelens, J.J. Het verloop van de maaiveldsdaling in de Wieringermeer vanaf het droogvallen (1930) tot en met 1975. Lelystad, 1979.
150. Akkerman, J. en A. van der Snee. Jaarverslag van de fruitteeltbedrijven in eigen beheer in Oostelijk Flevoland, boekjaar 1975/1976. Lelystad, 1979.
151. Water in new towns in the IJsselmeerpolders. Lelystad, 1979.
152. Nawijn, K.E. Almere new town, the dutch polder experience. Lelystad, 1979.
153. Dijk, J. van. 15 jaar uitgifte van agrarische bedrijven in Oostelijk Flevoland. Lelystad, 1979.
154. Mc Pherson, M.B. and F.C. Zuldema. Urban Hydrological Modelling and Catchment Research: International Summary. Lelystad, 1979.
155. Loenen, M. en M. Pinkers. The development of the Grevelingen-area for nature and recreation. Lelystad, 1979.
156. Loenen, M. en M. Pinkers. De ontwikkeling van het Grevelingenbekken als natuur- en recreatiegebied. Lelystad, 1979.
157. Nicolai, J. Geluid in Lelystad. Lelystad, 1980.
158. Akkerman, J. en A. van der Snee. Jaarverslag van de fruitteeltbedrijven in eigen beheer in Oostelijk Flevoland 1976/1977 en 1977/1978. Lelystad, 1980.
159. Structuurnota Lelystad-Zuid. Lelystad, 1980.
160. Polman, G.K.R. Het weidevogelgebied de Kievitslanden in Flevoland, beheersplan. Lelystad, 1980.
161. Klijn, G. Winkelen op het bedrijfsterrein. Lelystad, 1980.
162. Zwarts, L. Intra- and interspecific competition for space in estuarine bird species in one-prey situation. Lelystad, 1980.
163. 50 Jaar onderzoek R.I.J.P. Lelystad, 1980.
164. Constandse, A.K. en M.K.A. Schonk. Leven in Lelystad. Lelystad, 1980.
165. Kant, N.F. van der and J. PennInkhof. Use of managementscience in labour-technical research. Lelystad, 1980.
166. Drie schepen uit de late Middeleeuwen: door H.R. Reinders, H. van Veen, K. Vlierman et al. Lelystad, 1980.
167. Nawijn, K.E. Winkels in Almere. Deel 1. Lelystad, 1980.
168. Haperen, H. van. De bevolking van Almere. Taakstelling en eerste feitelijke ontwikkeling. Lelystad, 1980.

169. Oostvaardersplassen, De. Ontwikkeling en onderzoek van een nieuw natuurgebied in Flevoland. Lelystad, 1981.
170. Ivens, F.L.I.M. en J.W. de Vletter. Huisvesting en automatisering voor de "aanmaak". Lelystad, 1981.
171. Abcouwer, N.F. Onderzoek werkloosheid onder vrouwen en jongeren in Flevoland. Lelystad, 1980.
172. Akkerman, J. en A. van der Snee. Jaarverslag 1978/1979 van de vier fruitteeltbedrijven in eigen beheer. Lelystad, 1980.
173. Lange termijnplan Visvijverbos. Lelystad, 1981.
174. Minderhoud, P.A. Minimalisatie van reistijden in het woon-werkverkeer binnen Almere door allocatie van woon- en arbeidsplaatsen. Lelystad, 1981.
175. Ente, P.J. Over de gehalten aan de zware metalen cadmium, chroom, koper, kwik, lood en zink in de bodem van de Markerwaard. Lelystad, 1981.
176. Ven, F.H.M. van de, P. van der Kloet en M. van der Wal. Enige modellen en berekeningsmethoden voor de relatie tussen neerslag en rioolloop. Lelystad, 1981.
177. Ente, P.J. Aantekeningen over de IJsselmeerafzetting in het IJsselmeergebied en over een aantal in de loop der tijden veranderde hoedanigheden, voornamelijk m.b.t. zware metalen (cadmium, chroom, koper, kwik, lood en zink). Lelystad, 1981.
178. Lange termijn beheersplan Harderbos. Lelystad, 1981.
179. Middellange termijn beheersplan Harderbos. Lelystad, 1981.
180. Slager, H. Functioneren en onderhoud van ontwateringsstelsels in bossen in Flevoland. Lelystad, 1981.
181. Rijniersce, K. en I.H. Scholten-Selles. De nauwkeurigheid van de K-bepaling volgens de methode Arya. Lelystad, 1981.
182. Jaarverslag 1977 onderzoekafdelingen van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders. Lelystad, 1981.
183. Jaarverslag 1978 onderzoekafdelingen van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders. Lelystad, 1981.
184. Jaarverslag 1979/1980 onderzoekafdelingen van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders. Lelystad, 1982.
185. Studie naar de mogelijke inrichting van de omgeving van de Oostvaardersplassen. Lelystad, 1982.
186. Koning, E., en K. Rijniersce. Profielverbetering in Oostelijk Flevoland en het effect van 15 jaar na uitvoering ervan. Lelystad, 1981.
187. Otterlo, G.J. van, en K.R.H. Johnson. Inventarisatie arbeidsaanbod en uitgaande pendel van Flevoland in 1980. Lelystad, 1982.
188. Swart, B.D. Beheersplan Harderbroek (nog niet verschenen).
189. Otterlo, G.J. van. Planologisch-programmatische bijdragen structuurplan Zeewolde. Lelystad, 1981.
190. Constandse, A.K. Boeren in Flevoland: beschouwingen over plattelandscultuur in de nieuwe IJsselmeerpolders. Lelystad, 1982.
191. Jaarverslag van de fruitteeltbedrijven in eigen beheer in Oostelijk Flevoland boekjaar 1979-1980. Lelystad, 1982.
192. Landschapsecologisch onderzoek Markiezaatsmeer. Lelystad, 1982.
193. Nawijn, K.E., en B. Stassen. Ontwikkelingsplan voor het centrum van Almere. Lelystad, 1982.
194. Loeve, A., en J. de Vries. Buitenlandse bedrijven in Nederland: een allopende zaak? — een onderzoek onder de buitenlandse bedrijven in het stadsgewest Amsterdam — de Japanse bedrijven in Nederland. Lelystad, 1982.
195. Sondern, J. Woonduur en woonbeleving: een verkennend onderzoek naar de invloed van de woonduur op de beleving van de huidige woonsituatie. Lelystad, 1981.
196. Kant, N.F. van der, en J. PennInkhof. Toepassing van bedrijfskunde bij de arbeidstechniekonderzoek. Lelystad, 1982.
197. Reinders, R. Shipwrecks of the Zuiderzee. Lelystad, 1982.
198. Haperen, H. van. Woonervaringen in Almere-Haven: verslag van een woonbelevingsonderzoek bij bewoners van woningwet- en premie-A-woningen. Lelystad, 1982.
199. Jong, J. de, W. Eenkhoorn en A.J.M. Wevers. The conservation of shipwrecks at the museum of maritime archaeology at Ketelhaven. Lelystad, 1982.
200. Jong, J. de. De invloed van diepe putten op de fosfaatbelasting van een meer. Lelystad, 1982.
201. Visser, J. De invloed van grondwaterregime en stikstofbemesting op opbrengst en kwaliteit van appels (nog niet verschenen).
202. Smeenk, P., en P. Davelaar. Markerwaard en werkgelegenheid. Lelystad, 1982.

203. Rijnierse, K. A simulationmodel for physical siltation in the IJsselmeerpolders (nog niet verschenen).
204. Ontwikkelingsplan bedrijvenpark de Vaart. Lelystad, 1982.
205. Berger, C. Een benadering van de habitat van de *Oscillatoria Agardhii* Gom.: resultaten uit een veldonderzoek van 1971 t/m 1981 in de randmeren van Flevoland en van 1973 t/m 1977 in het IJsselmeer. Lelystad, 1982.
206. Jaarverslag 1981 onderzoekafdelingen van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders. Lelystad, 1982.
207. Akkerman, J., en A. v.d. Snee. Jaarverslag van de fruitteeltbedrijven in eigen beheer in Oostelijk Flevoland boekjaar 1980-1981. Lelystad, 1982.
208. Structuurplan Almere-Stad.
209. Landschapsecologisch onderzoek Volkerak (nog niet verschenen).
210. Viergever, M.A. Funderingsaspecten van een onderheide riolering in Almere (nog niet verschenen).
211. Middellange termijnplan Zuigerplaspark (nog niet verschenen).
212. Lange termijn beheersplan Zuigerplaspark (nog niet verschenen).
213. Structuurplan Zeewolde.
214. Structuurplan Almere-Buiten.
215. Het ontwikkelingsplan Centrum Almere-Buiten.
216. 50 Jaar bosbouw en bosbouwkundig onderzoek in de IJsselmeerpolders (nog niet verschenen).



- verklaring**

stedelijk gebied

 - woongebied
 - centrumgebied
 - buurtcentrum
 - bedrijventerrein

water

 - water buitendijks
 - water binnendijks
- bos, beplantingen**

 - landbouw
 - bos en recreatie
 - B begraafplaats
 - NT nutstuin
 - P stadspark
 - S voortgezet onderwijs
 - SK stadskwekerij
 - SP sport
 - Z zwembad
 - R reserve
- infrastructuur**

 - hoofdrelatie langzaam verkeer/fietsverkeer
 - openbaar vervoersbaan + halte
 - spoorweg met station
 - spoorweg (in studie)
 - wijkweg
 - andere weg
 - kernhoofdweg
- diversen**

 - stadsautoweg met aansluiting
 - aansluiting in studie
 - auto(snel)weg met aansluiting
 - auto(snel)weg met aansluiting (in studie)
 - hoogspanningsleiding
 - plangrens

ministerie van verkeer en waterstaat rijksdienst voor de ijselmeerpolders

**structuurplan
almere-buiten**

datum: september 1982

schaal 1:10.000

0 500 1000 1500m.