

MINISTERIE VAN VERKEER  
EN WATERSTAAT

RIJKSDIENST VOOR DE IJSSSELMEERPOLDERS

nr. A 40503

7 oktober 1982



DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Gezien het bij nota van 24 september 1982, Cds 38439, door de Hoofddirecteur van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders te Lelystad overgelegde ontwerp-plan tot regeling der bebouwing en der bestemming van gronden voor het gebied "Stedenwijk Zuid" te Almere-Stad, zoals dat vastgesteld is door de hoofddirecteur van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders op 13 april 1982, en sedertdien gewijzigd;

Overwegende dat de Adviesraad van het openbaar lichaam "Zuidelijke IJsselmeerpolders" voor het gebied Almere omtrent het onderhavige plan is gehoord;

Gezien het advies van de Raad van de Waterstaat van 9 juni 1982, nr. R 190/82;

Gelet op artikel 11 van de Wet van 10 november 1955 (Stb. 521) tot instelling van een openbaar lichaam "Zuidelijke IJsselmeerpolders";

B e s l u i t :

Goed te keuren het plan tot regeling der bebouwing en der bestemming van gronden "Stedenwijk Zuid", vervat in de bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte kaart, voorschriften en toelichting, nr. 807700, gedateerd 82-08-16.

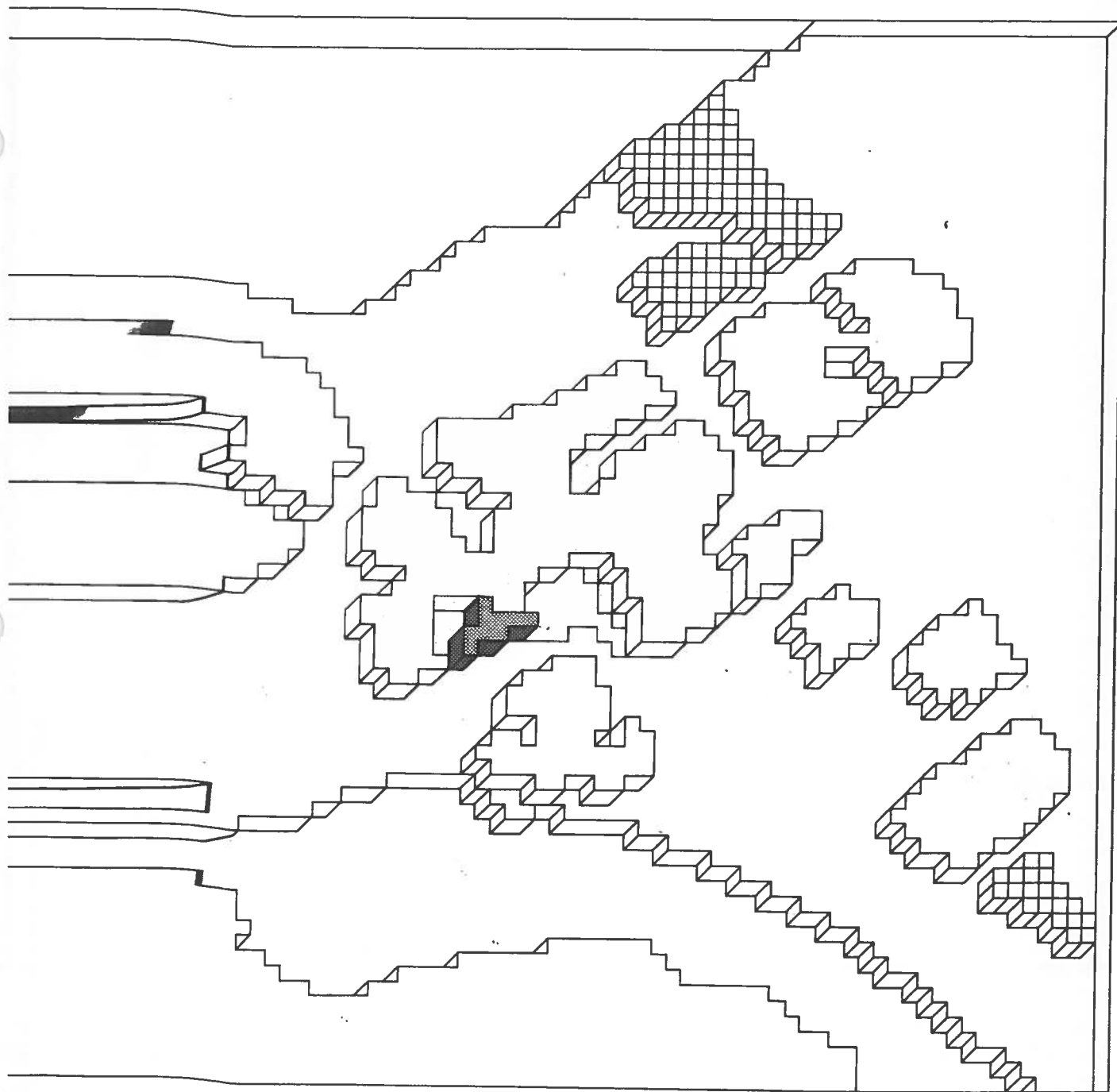
's-Gravenhage, 7 oktober 1982

DE MINISTER VOORNOEMD,

regeling der bebouwing en der bestemming van gronden  
11 van de wet op het openbaar lichaam  
ke ijsselmeerpolders" voor het gebied

# denwijk zuid

in almere-stad



in verkeer en waterstaat  
voor de ijsselmeerpolders - smedinghuis - lelystad



plan tot regeling der bebouwing en der bestemming van gronden  
ex artikel 11 van de wet op het openbaar lichaam  
"zuidelijke ijsselmeerpolders" voor het gebied,

# stedenwijk zuid

gelegen in almere-stad

2\_08\_16

# PLAN STEDENWIJK ZUID

Extern adviseur : Stad en Landschap B.V. Zwolle  
Opdrachtleader van  
het adviserend team: ir. A.R. Oostra, stedenbouwkundige

---

## INHOUD

blz.

### VOORWOORD

### TOELICHTING

|       |                                                        |    |
|-------|--------------------------------------------------------|----|
| 1.    | INLEIDING                                              |    |
| 1.1   | Almere-Stad                                            | 6  |
| 1.2   | Het plangebied                                         | 10 |
| 2.    | RANDVOORWAARDEN                                        |    |
| 2.1   | Ligging en begrenzing                                  | 13 |
| 2.2   | Bodemgegevens                                          | 13 |
| 2.3   | Infrastructurele werken                                | 13 |
| 3.    | HET WOONGEBIED                                         |    |
| 3.1   | Bevolkingssamenstelling, woningbestand en<br>dichtheid | 16 |
| 3.2   | Het karakter van het woongebied                        | 16 |
| 3.3   | De opzet van het woongebied                            | 18 |
| 3.4   | De ontsluiting                                         | 20 |
| 3.4.1 | Voetgangers en fietsers                                | 20 |
| 3.4.2 | Bromfietsers                                           | 22 |
| 3.4.3 | Lokaal openbaar vervoer                                | 22 |
| 3.4.4 | Autoverkeer                                            | 22 |
| 3.4.5 | Interlokaal openbaar vervoer                           | 23 |
| 3.4.6 | Parkeren                                               | 23 |
| 3.5   | Het stedelijk groen en het water                       | 23 |
| 3.6   | Beschrijving van de onderscheiden woongebieden         | 26 |
| 3.6.1 | Inleiding                                              | 26 |
| 3.6.2 | Woongebied I                                           | 26 |
| 3.6.3 | Woongebied II                                          | 27 |
| 3.6.4 | Woongebied III                                         | 28 |
| 3.6.5 | Woongebied IV                                          | 29 |
| 3.6.6 | Woongebied V                                           | 30 |
| 3.7   | Centrumvoorzieningen                                   | 32 |
| 4.    | HET GROENGEBIED                                        |    |
| 4.1   | Inleiding                                              | 34 |
| 4.2   | Het karakter van het groengebied                       | 34 |
| 4.3   | De opzet van het groengebied                           | 35 |
| 4.3.1 | Algemeen                                               | 35 |
| 4.3.2 | De langzaam verkeersroutes                             | 36 |
| 4.3.3 | De Centrale Plas en plasoever                          | 36 |
| 4.3.4 | Voorzieningen in het groengebied                       | 37 |
| 4.3.5 | De ontsluiting                                         | 40 |
| 4.3.6 | Tijdsaspect                                            | 40 |
| 5.    | RESULTATEN VAN HET AMBTELIJK OVERLEG                   | 42 |

### VOORSCHRIFTEN

### BIJLAGEN

1. Overzichtskaart planontwikkeling
2. Grondgebruik
3. Straatprofielen
4. Aantal woningen rond bushaltes per woongebied

### PLANKAART

## VOORWOORD

Dit plan tot regeling der bebouwing en der bestemming van gronden heeft betrekking op het gebied Stedenwijk Zuid, aansluitend op het eerste woongebied Stedenwijk Noord en Midden van Almere-Stad dat de tweede kern van de polynucleaire stad Almere vormt.

Het is gebaseerd op het door de Minister van Verkeer en Waterstaat goedgekeurde structuurschema Almere-Stad (maart 1977).

Op basis van de door de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders opgestelde programma's van eisen, stedenbouwkundige randvoorwaarden en uitgangspunten, werd het plan opgesteld door Stad en Landschap, adviesbureau voor ruimtelijke ordening en vormgeving B.V., vestiging Zwolle, in nauwe samenwerking met de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders en andere betrokkenen.

Tevens is bijgevoegd een overzichtskaart, waarop een inzicht wordt gegeven in de indeling van het woongebied.

Het plan tot regeling der bebouwing en der bestemming van gronden vindt zijn basis in artikel 11 van de Wet van 10 november 1955, Stb. 521 (Wet openbaar lichaam "Zuidelijke IJsselmeerpolders"), luidende:

"Voor de toepassing van de bepalingen van de Woningwet worden de voor het gebied van het openbaar lichaam door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat goedgekeurde plannen tot regeling der bebouwing en der bestemming van gronden aangemerkt als ingevolge die wet (thans de Wet op de Ruimtelijke Ordening) vastgestelde en goedgekeurde uitbreidingsplannen (thans bestemmingsplannen).

Krachtens dit artikel hebben de door de Minister van Verkeer en Waterstaat goedgekeurde plannen tot regeling der bebouwing en der bestemming van gronden dezelfde wettelijke status als de ingevolge de Wet Ruimtelijke Ordening vastgestelde en goedgekeurde bestemmingsplannen.

Voor wat de inhoudelijke vormgeving van de plannen tot regeling der bebouwing en der bestemming van gronden betreft, is zoveel als binnen het kader van de Wet O.L. Z.I.J.P. mogelijk aansluiting gezocht bij de Wet en het Besluit op de Ruimtelijke Ordening.

Een deel van de voorschriften staat weergegeven op de kaart. Het betreft in hoofdzaak bouwvoorschriften, waardoor overzichtelijk is weergegeven welke bouwmogelijkheden voorhanden zijn en met welke stedenbouwkundige randvoorwaarden, zoals waterlopen, fiets- en voetpaden, e.d. rekening gehouden dient te worden.

Tevens staan op de kaart door middel van (overige) aanwijzingen een aantal bijzondere elementen weergegeven.

DE DIRECTEUR VAN DE RIJKSDIENST  
VOOR DE IJSSSELMEERPOLDERS

## toelichting



## 1. INLEIDING

### *1.1 Almere-Stad*

Almere en Lelystad, beide gelegen in Flevoland, zullen, evenals de groeikernen in Noord-Holland (Purmerend, Hoorn en Alkmaar) grote aantallen mensen en bedrijven moeten opnemen uit de randstad, met name uit Amsterdam en het Gooi. Almere zal meerdere kernen van verschillende omvang omvatten, die gezamenlijk een nauw op elkaar betrokken stedelijk geheel zullen vormen (figuur 1).

Almere-Stad zal als tweede kern van het stedelijk gebied Almere tot ontwikkeling worden gebracht. Almere-Stad zal de hoofdkern, met daarin tevens het hoofdcentrum, van geheel Almere worden. Uiteindelijk zal Almere-Stad 80.000 - 100.000 inwoners herbergen (figuur 2).

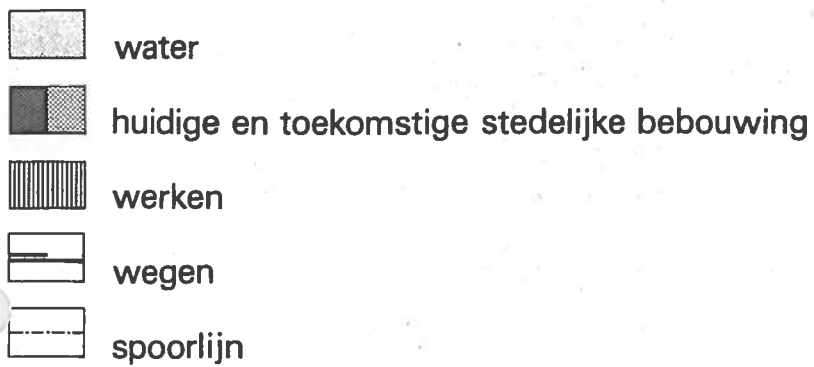
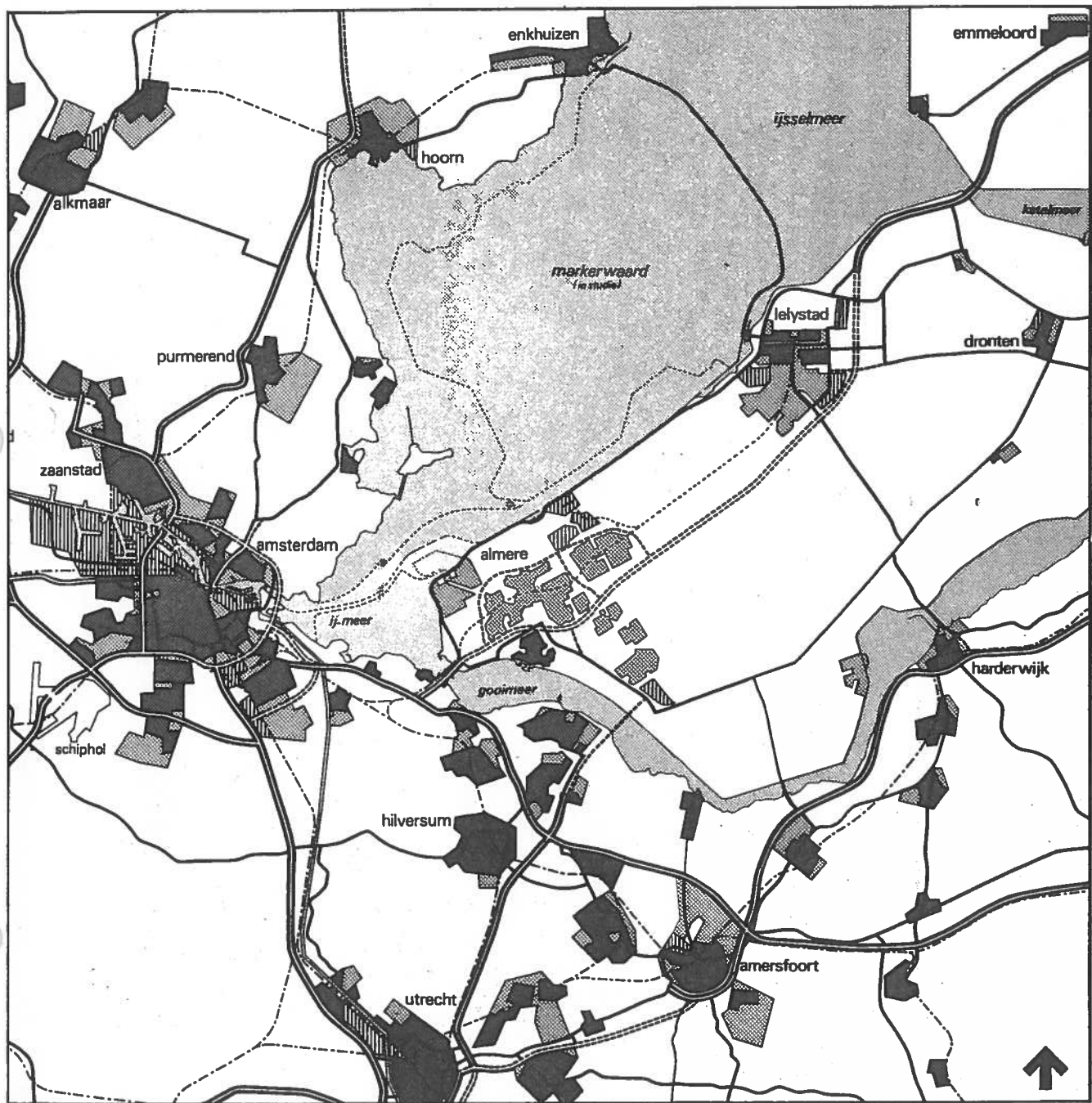
Karakteristiek voor de stedenbouwkundige opzet van Almere-Stad is de radiale ontwikkeling van de woongebieden vanuit het hoofdcentrum en de wigvormige binnendringing van groene open ruimten vanuit de buitenruimte tot op korte afstand van het hoofdcentrum (figuur 3). De hoogste woningdichtheden zullen rond het hoofdcentrum, langs de radialen en rond de aan de rand gelegen nevencentra voorkomen. Op deze manier wordt een zo optimaal mogelijke spreiding van voorzieningen bereikt, terwijl deze opzet tevens gunstig is voor een evenwichtige verdeling van de belasting op het lokale openbaar vervoersnet. Er wordt gestreefd naar een zo groot mogelijke verscheidenheid aan woongebieden, onder meer voor wat betreft dichtheid, karakter, verkavelingsvorm, financieringsvorm, type woningen en omvang.

In Almere-Stad is, behalve voor wonen, ook ruimte gereserveerd voor werken. Zo zullen er werkgebieden van verschillende omvang voor kantoren en bedrijven tot ontwikkeling worden gebracht. Daarnaast zullen verspreid in de woongebieden, kleine individuele bedrijfsruimten voorkomen. Het hoofdcentrum zal, als belangrijkste werkgebied, vooral een groot aandeel leveren in de kantoren- en voorzieningensector. Het hoofdcentrum van Almere-Stad is zo centraal mogelijk binnen het stedelijk gebied Almere geprojecteerd. Dit centrum zal, behalve een hoofdcentrumfunctie voor de bewoners van Almere-Stad en de overige kernen van Almere, ook een buurt- en wijkfunctie voor de centrum-bewoners gaan vervullen.

De bus en de trein zullen naast lokale, ook regionale en bovenregionale verbindingen onderhouden. In het hoofdcentrum zijn een centraal busstation respectievelijk een centraal spoorwegstation geprojecteerd.

Bij de verkeersafwikkeling hebben voetgangers, fietsers en openbaar vervoer de hoogste prioriteit. In het stedelijk gebied Almere is een stelsel van vrije openbaar vervoersbanen geprojecteerd. Het stelsel is zodanig getraceerd dat bijna alle inwoners binnen 400 meter van een halteplaats zullen wonen, terwijl ook een groot deel van de arbeidsplaatsen binnen loopafstand van een halteplaats zal liggen.

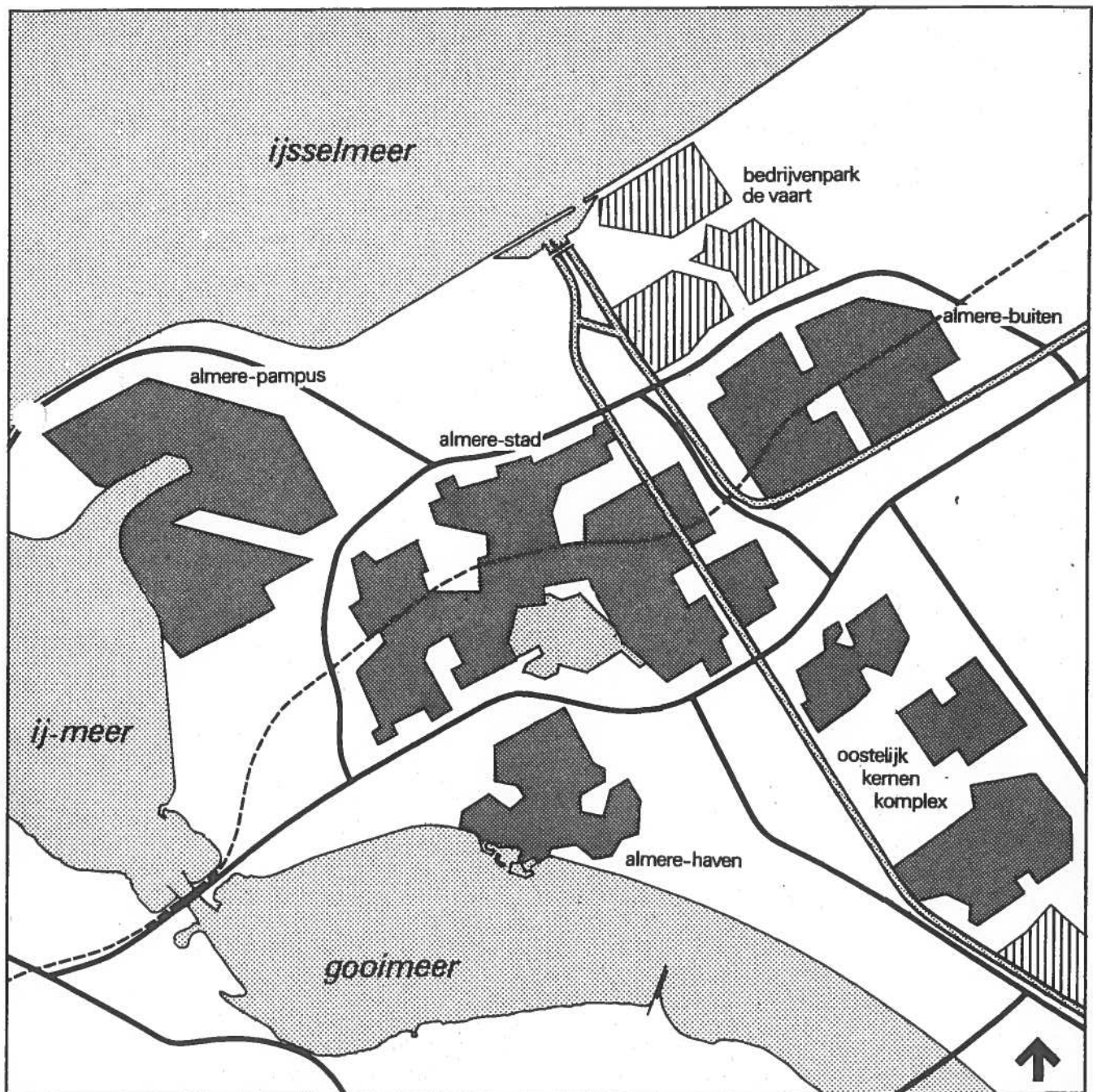
figuur 1  
amsterdam + groeikernen



0 5 10 15 20km



figuur 2  
 almere, meerkernige opzet



Tevens is in de meeste gevallen een koppeling voorzien van halteplaats en nevencentrum (met enkele winkels, werkruimten en andere buurtvoorzieningen).

De bromfietser zal in de woonbuurten gebruik maken van de routes voor de auto. Voor de verbinding tussen de verschillende woongebieden is de bromfietser, in verband met zijn kwetsbaarheid, vooral aangewezen op speciale routes voor fietsers en bromfietzers.

Stadsautowegen rondom Almere-Stad en de andere kernen van Almere zullen de schakel vormen tussen de verbindingswegen met de regio (o.a. R.W. 6) en het interne wegennet van deze kernen (kernhoofdwegen).

Binnen Almere-Stad zullen interne ontsluitingswegen het verkeer van en naar het hoofdcentrum en de woon-, werk- en recreatiegebieden brengen. Het doorgaand verkeer zal zoveel mogelijk uit de stad worden geweerd. Door binnen Almere-Stad het verkeer zo snel mogelijk naar de wijk- en kernhoofdwegen te brengen, zullen hier zogenaamde "autoverkeersluwe" gebieden kunnen ontstaan.

Het meest in het oog springend element van Almere-Stad is de Centrale Plas, die aan het hoofdcentrum grenst. Deze plas zal zowel voor de water- als de oeverrecreatie een belangrijke functie gaan vervullen. De Centrale Plas zal in verbinding komen te staan met het overige open water in Almere-Stad, dat behalve een functie in verband met de waterberging, ook een belangrijke recreatieve en visuele functie zal krijgen. De Centrale Plas en de aangrenzende groengebieden, waarin een aantal recreatieve voorzieningen zal worden ondergebracht, maken deel uit van de zogenaamde buitenruimte van Almere. Deze buitenruimte zal niet alleen voor de bewoners van de kernen van Almere van betekenis zijn, maar ook voor recreanten uit de regio.

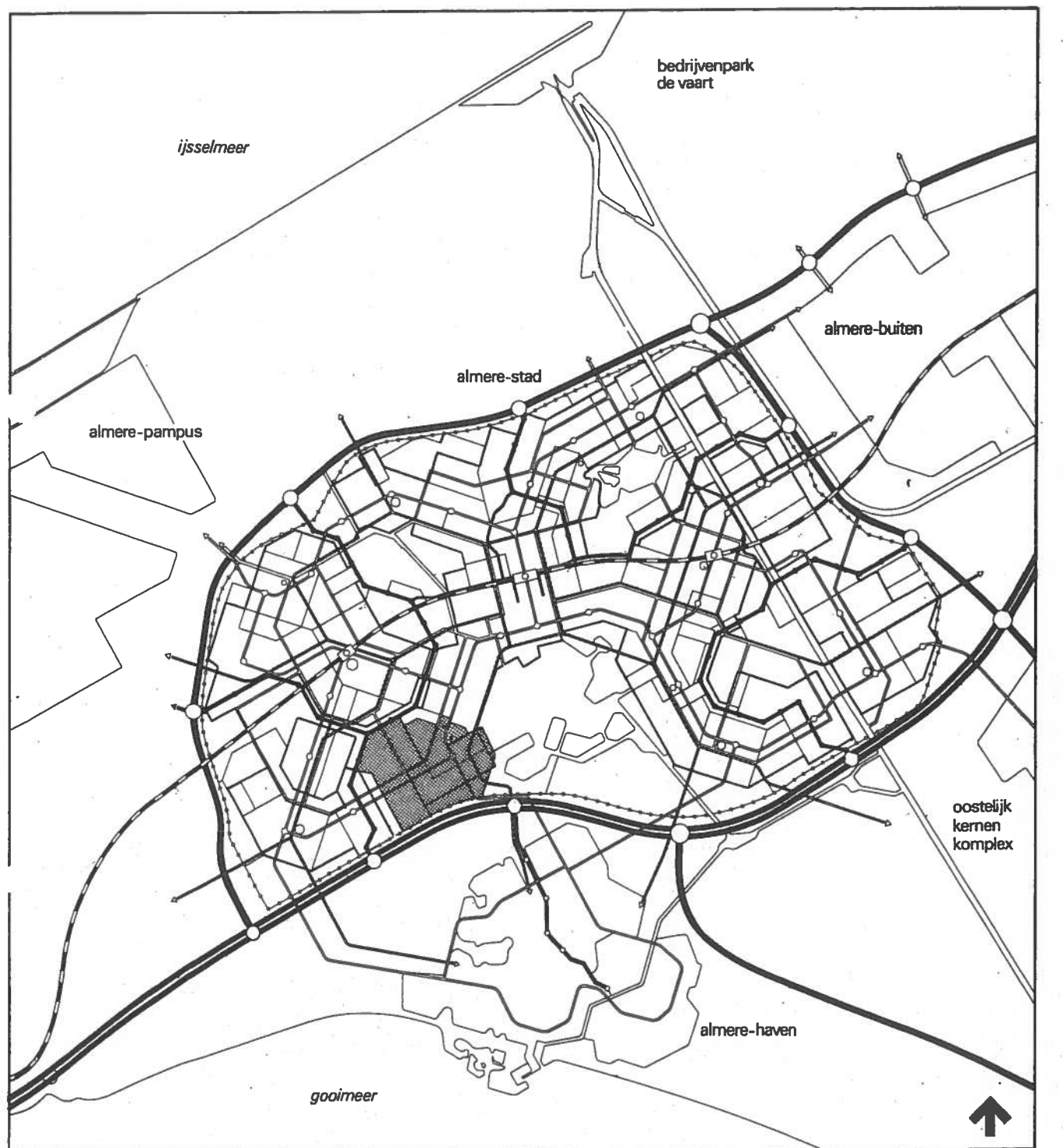
De ruimtelijke groei van Almere-Stad zal via de door de woongebieden gevormde radialen vanuit het hoofdcentrum plaatsvinden: eerst in zuidwestelijke (Almere-Haven) en noordoostelijke richting (het bedrijventerrein "De Vaart") en vervolgens in westelijke en oostelijke richting. Tegelijkertijd zullen de grootschalige groenelementen, de zogenaamde groene wiggen en de in de stad geprojecteerde bedrijventerreinen worden ontwikkeld.

### 1.2 Het plangebied (figuur 4)

Het plangebied sluit aan op Stedenwijk Midden. Het omvat een woongebied dat in het verlengde ligt van Stedenwijk Midden en een groengebied dat deel uitmaakt van de groene ruimten (wiggen) die het bebouwde gebied binnendringen vanuit de buitenruimte.

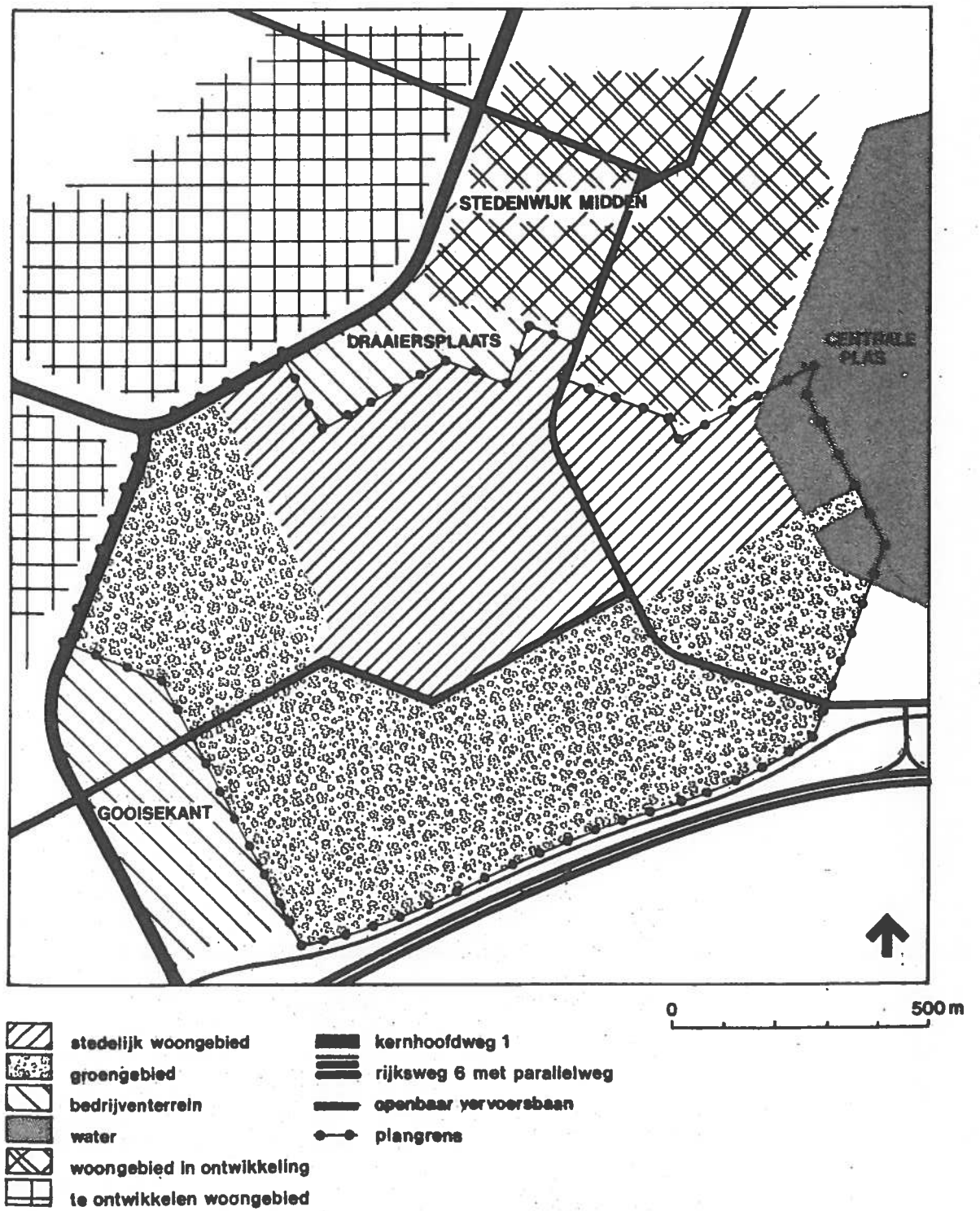
Het plangebied ligt aan de westelijke oever van de Centrale Plas ten zuidwesten van het hoofdcentrum van Almere-Stad. Het grenst aan de bedrijventerreinen "Draaiersplaats" en "Gooisekant", alsmede aan de Kernhoofdweg 1.1 en aan de R.W. 6.

figuur 3  
situering plangebied in almere



 stedenwijk zuid

figuur 4 plangebied





## 2. RANDVOORWAARDEN

### *2.1 Ligging en begrenzing*

Het gebied vormt de voortzetting en tevens afronding naar het zuiden toe van de woongebieden behorende tot de eerste fase van Almere-Stad richting Almere-Haven.

Kenmerkend voor de ligging van dit gebied is dat het grenst aan de Centrale Plas van Almere-Stad. Samen met het omliggende groen, geeft deze situatie de toekomstige bewoners op korte afstand vele mogelijkheden tot recreëren.

Stedenwijk Zuid, bestaande uit woongebieden en een groengebied, wordt als volgt begrensd:

in het oosten : de Centrale Plas

in het westen : het bedrijventerrein Gooisekant en de Kernhoofdweg 1.1

in het zuiden : de toekomstige R.W. 6 met bijbehorende parallelweg

in het noorden : het kleinschalige bedrijventerrein "Draaiersplaats" en de woongebieden van Stedenwijk Midden.

### *2.2 Bodemgegevens*

Het woongebied is bedekt met één meter opgespoten zand met direct daaronder een holocene kleipakket, gedeeltelijk nog ongerijpt.

Het maaiveld ligt op ca. 3,20 m beneden N.A.P.

De bodem van het groengebied bestaat uit humeuze kleigronden. Deze grond is zeer geschikt voor aanplant van groen en voldoende draagkrachtig voor openluchtrecreatie-activiteiten.

Het toekomstige open waterpeil in het gebied zal 5,50 - N.A.P. zijn.

### *2.3 Infrastructurele werken*

De volgende infrastructuurle werken zijn naar ligging en beloop zodanig vastgelegd, dat zij gelden als harde randvoorwaarden bij de planontwikkeling.

#### **- Rijksweg 6**

Deze rijksweg loopt ten zuiden van het plangebied. Tussen de rijksweg en het plangebied ligt de parallelweg. Bij de westelijke grens van het plangebied sluit Kernhoofdweg 1.1 aan op het bedrijventerrein Gooische Kant.

#### **- Kernhoofdweg 1.1**

Kernhoofdweg 1.1 vormt deels de westelijke grens van het plangebied. Hierop wordt een aansluiting gemaakt ter ontsluiting van het groengebied. Twee andere aansluitingen voor de ontsluiting van het woongebied zijn gelegen ter plaatse van het bedrijventerrein Draaiersplaats.

- Openbaar vervoersbaan

Deze baan komt uit Stedenwijk Midden en vertakt zich bij de hoogspanningsleiding Diemen-Ens in westelijke en oostelijke richting.

- Waterlopen

De waterloop uit Stedenwijk Midden komt uit in het centrumgebied van Stedenwijk Zuid en loopt daarna in westelijke richting langs de sportvelden en tenslotte door het bedrijventerrein "Gooisekant". In het noordoostelijk deel van het plangebied ligt een waterloop die de Centrale Plas met de hierboven genoemde waterloop verbindt.

- Hoogspanningsleiding Diemen-Ens

Deze hoogspanningsleiding (380 kV) doorsnijdt het onderhavige gebied in zuidwestelijk/noordoostelijke richting.



### 3. HET WOONGEBIED

#### *3.1 Bevolkingssamenstelling, woningbestand en dichtheid*

In de Nota Ontwerp Almere-Stad met bijbehorend structuurschema is een taakstelling voor de toekomstige bevolkingssamenstelling van de 1e fase van Almere-Stad opgenomen.

Uit deze taakstelling zijn de gegevens afgeleid voor het gebied Stedenwijk Zuid, met name wat betreft de nagestreefde leeftijdsverdeling, huishoudensamenstelling en inkomensverdeling. Deze gegevens vormen de basis voor het woningbouwprogramma en de daarbij behorende voorzieningen.

Om aan deze taakstelling te voldoen zijn, voorafgaande aan de opstelling van het plan uitvoerig onderzoeken gedaan naar de kwantitatieve en kwalitatieve aspecten van de toekomstige bevolkingssamenstelling en haar weerslag op de verdeling van het woningbestand. Deze onderzoeken hebben geresulteerd in een verdeling van het woningbestand naar aantal, bouwvorm, woninggrootte, type buitenruimte en financieringswijze, zoals in tabel 1 weergegeven.

De oppervlakte van het bruto woongebied beslaat ca. 40 ha. Daarvan zal ca. 32,5 ha bebouwd worden met een dichtheid van 90 - 120 inwoners per ha. De overige 7,5 ha heeft een dichtheid van 60 - 90 inwoners per ha. Deze lagere dichtheid ligt vooral daar waar het woongebied grenst aan het groengebied.

Uitgaande van een woningbezetting van 2,7 personen zullen ongeveer 1.400 woningen gebouwd kunnen worden voor ongeveer 4.000 personen. Van deze woningen worden er ten hoogste 300 gestapeld.

De dichtheid in het netto woongebied zal globaal variëren tussen 30 en 75 woningen per ha. Een uitzondering hierop is het deelgebied W II met 15 woningen per ha. Onder netto woongebied wordt verstaan het woongebied exclusief waterlopen, oeverstroken, openbaar vervoersbaan en voorzieningen.

Voor nadere gegevens met betrekking tot de berekening van de dichtheden wordt verwezen naar Bijlage 2.

#### *3.2 Het karakter van het woongebied*

Voor de opzet van het woongebied zijn volgens de Nota Ontwerp Almere-Stad met bijbehorend structuurschema bepalend:

- a. de randligging ten opzichte van het hoofdcentrum van Almere-Stad;
- b. het groengebied;
- c. de Centrale Plas;
- d. de infrastructuur die door en langs het woongebied is geprojecteerd.

*Tabel 1 - Verdeling van het woningbestand voor het totale woongebied  
naar bouwvorm, woninggrootte, type buitenruimte,  
financieringswijze en parkeernorm*

|                                                                         | Richt-<br>percentage | Aantal woningen |      |
|-------------------------------------------------------------------------|----------------------|-----------------|------|
|                                                                         |                      | Min.            | Max. |
| Totaal aantal woningen                                                  |                      | 1113            | 1627 |
| Gestapeld                                                               | 18%                  | 200             | 293  |
| Niet gestapeld                                                          | 82%                  | 913             | 1334 |
| 3-kamerwoningen                                                         | 24%                  | 267             | 390  |
| 4-kamerwoningen                                                         | 29%                  | 323             | 472  |
| 5-kamerwoningen                                                         | 32%                  | 356             | 521  |
| 6-kamerwoningen en groter                                               | 15%                  | 167             | 244  |
| Type buitenruimte:                                                      |                      |                 |      |
| Balkon                                                                  | 13%                  | 145             | 212  |
| Tuin                                                                    | 87%                  | 968             | 1415 |
| Financieringswijze:                                                     |                      |                 |      |
| Woningwet huur                                                          | 72%                  | 801             | 1171 |
| Premie A                                                                |                      |                 |      |
| Premie B                                                                | 28%                  | 312             | 456  |
| Vrije sector                                                            |                      |                 |      |
| Totaal aantal parkeerplaatsen<br>(gem. 1,25 parkeerplaatsen per woning) |                      | 1391            | 2034 |

a. *De randligging ten opzichte van het hoofdcentrum van Almere-Stad*  
Het woongebied zal vanwege de randligging ten opzichte van het hoofdcentrum een eigen voorzieningensteunpunt krijgen. De radiaal vanuit het hoofdcentrum lopende stedenbouwkundige elementen door Stedenwijk Midden zullen tot in het plangebied doorlopen en hier deels hun beëindiging vinden. Op het patroon van deze radiale structuur en tevens rond het hoofdcentrum zullen het sedelijk karakter en de hogere dichtheden nog overheersen. Lands de zuid- en westrand zal in de verkaveling de invloed van het aangrenzende groengebied merkbaar worden gemaakt.

b. *Het groengebied*

De ruimtelijke geleiding van Almere-Stad voorziet in een wigvormige penetratie van het groen in het woongebied. De groene wig zal bij de buitengebieden overwegend landelijk van karakter zijn. Naarmate de penetratie zich voortzet zal het gebied steeds functioneler en strenger van opzet worden.

Het groengebied aan de zuidzijde van het plangebied heeft hier het karakter van een stadsrandzone. Het woongebied sluit hierop direct aan. In het groengebied zijn spel- en recreatiemogelijkheden ten behoeve van het woongebied opgenomen. Hierdoor kunnen de afzonderlijke groenaccenten in het woongebied zelf compact en stenig van karakter zijn. Aan de grens van het groen- en woongebied ontstaat een verweving van het wonen met recreatieve functies. Deze verweving wordt versterkt door de vanuit het groengebied in het woongebied doorlopende waterlopen en boombeplantingen.

c. *De Centrale Plas*

De boulevard langs de Centrale Plas wordt in het plangebied afgesloten met een karakteristieke bebouwing en een oeverzonebeplanting als overgang naar het groengebied.

d. *De infrastructuur die door en langs het woongebied is geprojecteerd*

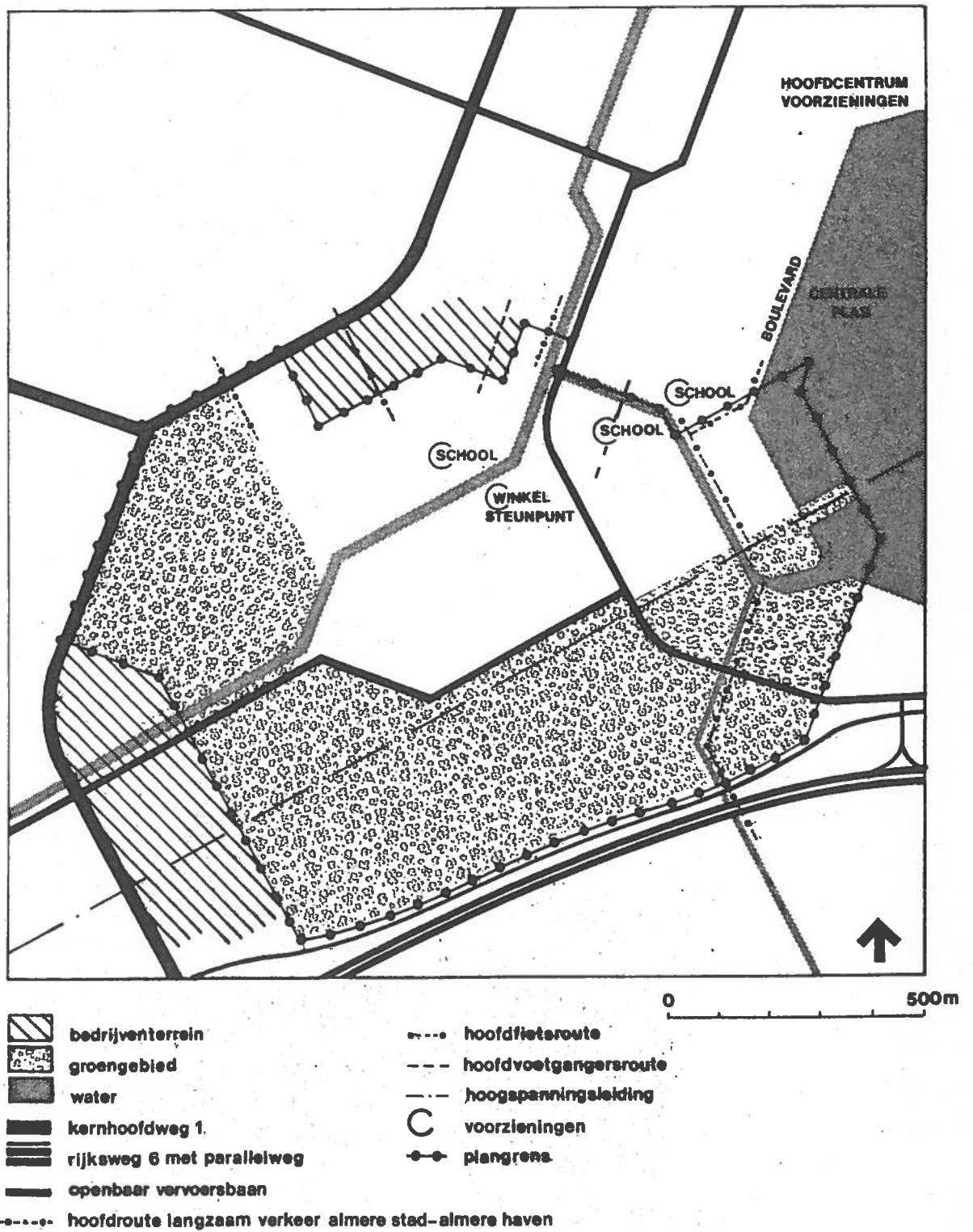
Het woongebied wordt begrensd door Kernhoofdweg 1.1 in het noordwesten. Aan de zuidkant loopt de hoogspanningsleiding Diemen-Ens langs het woongebied. Twee waterlopen en een openbaar vervoersbaan verdelen het woongebied in een aantal deelgebieden. Door het woongebied is verder nog een langzaam verkeersroute opgenomen overeenkomstig de Nota Ontwerp Almere-Stad met bijbehorend structuurschema.

### 3.3 *De opzet van het woongebied (figuur 5)*

Het woongebied zal door zijn ligging zowel een voortzetting van de stedenbouwkundige structuur van Stedenwijk Midden zijn, als ook een afronding hiervan langs de zuidwestelijke groene wig.

Voor een goede voortzetting en aansluiting van de stedenbouwkundige structuur en vormgeving is het gewenst dit woongebied op te zetten als voortzetting van Stedenwijk Midden.

figuur 5 ruimtelijke uitgangspunten woongebied



De behandeling van de drukke, openbare gebieden en de stille, privé-gerichte gebieden leidt in dit woongebied tot de opvatting dat de woningen aan één zijde aan een rustig gebied moeten liggen.

De langzaam verkeersstraatjes voor doorgaande fietsers en bromfietsers en de straatjes voor met name voetgangersverkeer zullen met de benodigde variëteit door min of meer gesloten gevelwanden worden begeleid. De tussenliggende gebieden zullen met eenvoudige, recht-hoekige verkavelingen worden ingericht.

De opzet van het woongebied als geheel wordt in sterke mate bepaald door de tracés van de openbaar vervoersbaan en van de waterlopen.

De voortzetting van de langzaam verkeersroutes vanuit Stedenwijk Midden, de langzaam verkeersroutes die op het buurtcentrum gericht zijn en de routes die voor doorgaand langzaam verkeer uitstralen naar buiten geven verder de opzet van het woongebied aan.

Het centrumgebied is gelegd op de plaats waar de openbaar vervoersbaan en de waterloop samenkomen.

Rond een brug over de waterloop zullen een winkelsteunpunt, een gezondheidscentrum, een KLO-school, een sportzaal, een kerk en enig groen worden gegroepeerd.

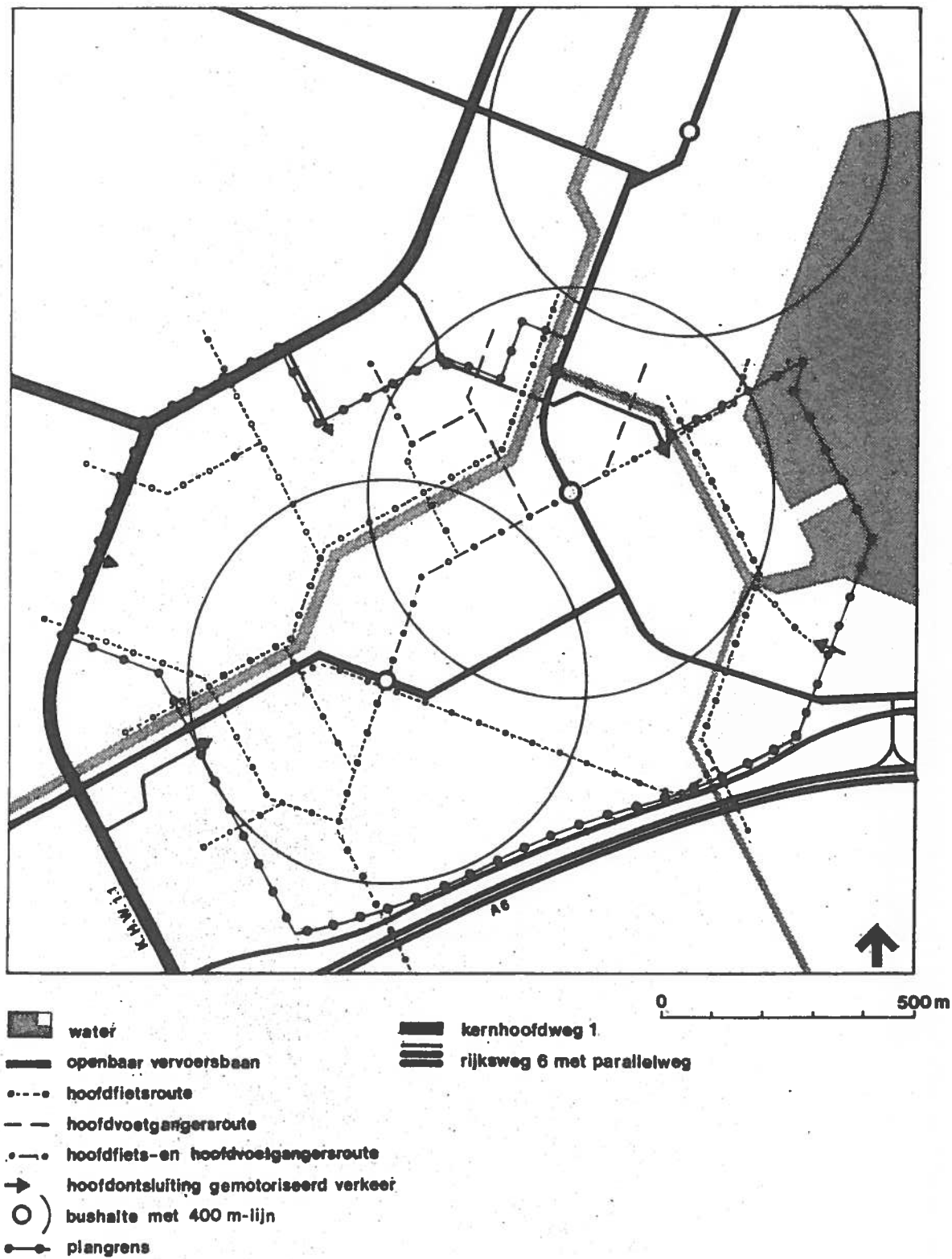
Het groengebied langs de west- en zuidrand van het woongebied maakt het mogelijk in de woonomgeving te volstaan met compacte groenvoorzieningen op kleine schaal. Gedeeltelijk zullen recreatieve functies op buurt- en wijkniveau in het groengebied worden ondergebracht.

### 3.4 De ontsluiting (figuur 6)

#### 3.4.1 Voetgangers en fietsers

Het woongebied zal voor voetgangers worden ontsloten door middel van een stelsel van hoofdvoetgangersroutes, met daarop aansluitend een voetpadennet met een maaswijdte van bij voorkeur 50 meter en ten hoogste 100 meter. De hoofdontsluiting voor fietsers en bromfietsers bestaat uit een aantal hoofdroutes, die ook kunnen samenvallen met hoofdvoetgangersroutes. Voor deze routes is voor een deel gebruik gemaakt van de ook in stedenwijk Midden voorkomende straatprofielen: één voor de zogenaamde "10 m straten" en één voor de zogenaamde "15 m straten" (Bijlage 3). Op de "15 m straten" zijn met name bromfietsers toegestaan. Op de hoofdvoetgangersroute zijn fietsers toegestaan, hoewel de voetgangersfunctie primair blijft. Zo zijn de hoofdfietsroutes ontworpen voor fietsers, waarbij bromfietsers toegelaten zijn. De woonstraten, die geen auto-ontsluitingsfunctie hebben worden ontworpen in een sfeer van de woonfunctie die eraan is toegedacht. De auto is hier derhalve wel toegelaten, maar is ondergeschikt aan andere verkeersfuncties.

figuur 6 ontsluiting



### 3.4.2 Bromfietzers

In de woonbuurten zal de bromfietser buiten de hoofdfietsroutes, op de rijgedeelten voor de auto zijn aangewezen. Het ontwerp van de woonstraten, eventueel aangevuld met snelheidsbelemmerende maatregelen, zal er bij de inrichting voor moeten zorgen dat in de straten een maximum aan veiligheid en leefbaarheid wordt bewerkstelligd. Buiten de woonbuurten zullen de verkeerssnelheid en frequentie zo toenemen, dat het wenselijk is het bromfietsverkeer uit een oogpunt van veiligheid, van het autoverkeer te scheiden.

De routes voor bromfietzers zullen Kernhoofdweg 1.1 ongelijkvloers kruisen.

### 3.4.3 Lokaal openbaar vervoer

Midden door het woongebied is een vrije baan voor lokaal openbaar vervoer geprojecteerd, die gericht is op snelheid, stiptheid en rijcomfort. Conform de nagestreefde scheiding openbaar/privé, zullen de woningen in beginsel met de openbare kant langs deze baan worden gesitueerd.

Kruisingen met overige verkeerscategorieën zullen worden beveiligd, terwijl tevens voor de veiligheid een afscherming nodig wordt geacht van de aangrenzende woonbuurten.

Bij het buurtcentrum en bij het volkstuintencomplex dat grenst aan deelgebied W V zijn bushaltes gepland. Nagenoeg alle woningen liggen op minder dan 400 m afstand van een bushalte (Bijlage 4).

### 3.4.4. Autoverkeer

Voor het gemotoriseerd verkeer zal de ontsluiting van het woongebied plaatsvinden vanaf de Kernhoofdweg 1.1. In het noorden van het gebied zijn twee aansluitingen geprojecteerd. De meest oostelijk gelegen aansluiting met een breedte van ca. 6.50 m, leidt over en langs het bedrijventerrein Draaiersplaats. De andere aansluiting ligt ten westen van dit bedrijventerrein. Deze aansluitingen gaan over in buurtstraten met een breedte van 5.50 m.

Binnen het woongebied zullen geen doorgaande routes worden aangelegd voor het autoverkeer, maar achterin het woongebied zullen de twee ontsluitingswegen met elkaar worden doorverbonden.

Daar waar kruisingen met het langzaam verkeer onvermijdelijk zijn zal de positie van het langzaam verkeer minimaal gelijkwaardig zijn aan die van de auto. Hogere snelheden zullen in het woongebied door het ontwerp onmogelijk worden gemaakt. In de woonbuurten zal het autoverkeer ondergeschikt zijn aan het langzaam verkeer.

Conform de gedachte om de openbare en de privésfeer zo goed mogelijk te scheiden, zal de achterzijde (privé) van de woningen in principe autovrij blijven. De voorzijde zal daarentegen nagenoeg altijd bereikbaar moeten zijn voor de auto, met dien verstande dat parkeren voor de deur uit bepaalde straten geweerd zal worden. Brandweerauto's, ziekenauto's en dergelijke zullen in geval van nood in alle straten kunnen komen. Voor vuilnisauto's en rijdende winkelwagens zullen zonodig eigen routes mogelijk gemaakt worden, zoveel mogelijk zonder doodlopende einden.

Ten behoeve van bescherming tegen geluidhinder zullen langs de kernhoofdweg waar deze weg grenst aan het woongebied geluidwallen van 1.50 à 2.00 m hoog worden aangelegd, die zullen worden ingeplant. Hiermee wordt bereikt dat de geluidbelasting aan de gevels niet meer dan 55 dB(A) bedraagt. Deze voorzieningen zijn afgestemd op een berekende intensiteit van 7.500 à 10.000 pae (voertuigen per etmaal).

De woningen ten zuiden van het bedrijventerrein draaiersplaats zullen voldoende profijt hebben van de afschermdende werking van de bedrijfsgebouwen op dat terrein.

Het zuidelijke deel van Kernhoofdweg 1 alsmede Rijksweg 6 liggen op een zo grote afstand van de woonbebouwing dat een overschrijding van de toelaatbare gevelbelasting van 55 dB(A) niet verwacht wordt. Tussen deze wegen en de woonbebouwing zijn bovendien groenvoorzieningen geprojecteerd, waardoor een reducerende werking van de geluidsintensiteit kan worden verwacht.

#### 3.4.5 Interlokaal openbaar vervoer

De verbindingen van het gebied met de regio per openbaar vervoer zullen in eerste instantie worden onderhouden door bussen en in een later stadium tevens met de trein, zowel vanuit station Almere CS als vanuit Almere West. Het centrale busstation zal in het hoofdcentrum worden ondergebracht bij het centrale spoorwegstation.

#### 3.4.6 Parkeren

Er wordt naar gestreefd alle woningen bereikbaar te maken voor de auto. Dit houdt niet in dat alle gevallen bij de woning geparkeerd zal worden. De volgende parkeervormen zijn mogelijk:

- geconcentreerd parkeren
- parkeren op eigen erf
- langsparkeren
- steekparkeren

In iedere woonbuurt zal zoveel mogelijk dezelfde parkeervorm worden aangehouden. Als gekozen wordt voor geconcentreerd parkeren zullen de parkeerterreinen niet groter dan 30 à 40 parkeerplaatsen mogen zijn. De loopafstand van de woning tot de parkeerplaats blijft beperkt. Bij het buurtcentrum zijn ongeveer 50 parkeerplaatsen nodig.

Bij de situering van de parkeervoorzieningen bij de woning geldt als uitgangspunt dat in ieder geval één zijde van de woning "autovrij" blijft. Als parkeernorm is aangehouden gemiddeld 1,25 parkeerplaatsen per woning. In de verschillende woonbuurten kan de parkeernorm variëren. Dit is afhandelbaar van de types huishoudens, waarvoor wordt gebouwd.

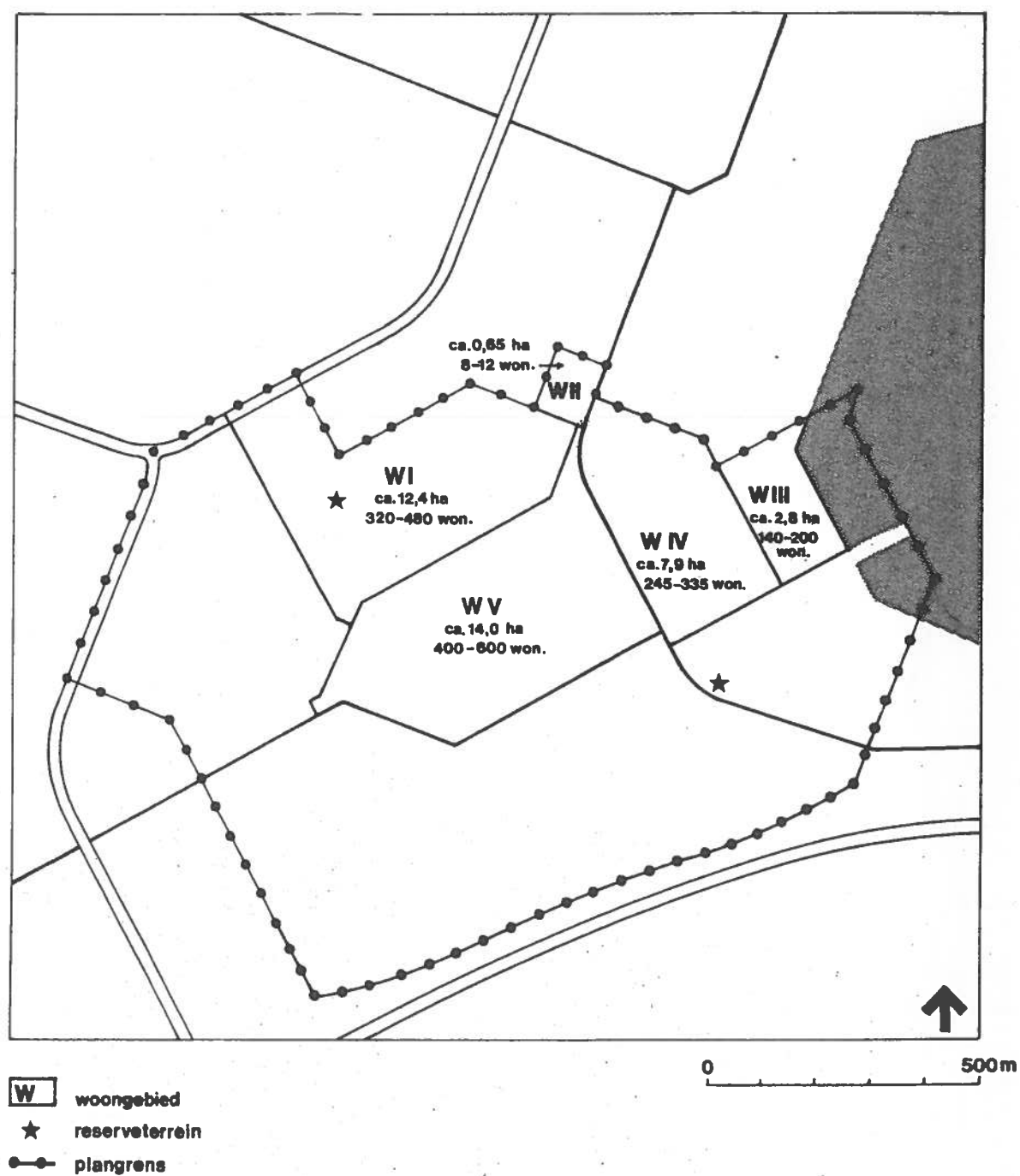
### 3.5 *Het stedelijk groen en het water (figuur 7)*

Aanplant van groen is onontbeerlijk voor de leefbaarheid in een nieuwe stad. Groen kan tevens worden gebruikt om de stedenbouwkundige structuur te ondersteunen.

De ondersteuning van de stedenbouwkundige structuur zal in het woongebied onder andere kunnen gebeuren in de vorm van bomenrijen langs waterlopen, op pleinen en langs de Centrale Plas.

De smallere straten zullen overwegend stenig van karakter zijn. Hier zal slechts incidenteel en op voor de hand liggende plekken een boom of struik komen te staan.

figuur 7 indeling woongebied



De vormgeving van het groen zal ook samenhangen met de bebouwingsdichtheid en de afstand tot het buurtcentrum. De gemiddelde dichtheid in dit gebied is iets lager dan die van Stedenwijk Midden. Alhoewel de hoeveelheid openbaar groen kleiner is dan in Stedenwijk Noord en Midden is deze nog wel voldoende om ruimte te bieden aan de benodigde voorzieningen voor sport en spel ten behoeve van de onderscheiden woongebieden. Hierbij wordt ook rekening gehouden met het feit dat vrijwel alle woningen in dit woongebied binnen een straal van 400 m van het groengebied zijn gelegen, waarin voorzieningen op buurt- en wijkniveau zijn gesitueerd.

De waterlopen zullen mede de structuur van het gebied bepalen en voorts fungeren als waterberging en als plaatsen waarlangs verpozing mogelijk is.

De detaillering van de oevers wordt bepaald door de ligging van de waterlopen. In de onmiddellijke omgeving van het buurtcentrum zullen zij wat stedelijker van karakter zijn, terwijl zij verderop in het woongebied rijk met bomen en struiken beplant zullen worden en meestal worden uitgerust met brede taluds.

Mede door hun ligging en begrenzing zullen de deelgebieden een eigen identiteit krijgen. De deelgebieden WI en W II tussen de waterloop en het bedrijventerrein zullen op de waterloop en het hieraan geprojecteerde buurtcentrum worden gericht. Het deelgebied W III ten oosten van de busbaan zal voor wat betreft de vormgeving en de inrichting op de plas worden georiënteerd. De zuidelijke deelgebieden W IV en W V zullen op het bosrijke parkgebied en het daarin gesitueerde volkstuinencomplex worden betrokken.

In de woongebieden zullen speelvoorzieningen voor de jeugd worden aangelegd. Bij het opgroeien gaat het kleine kind een steeds grotere sociale en fysieke omgeving rond de ouderlijke woning in zijn activiteiten betrekken. Voor de peuters en kleuters is het gewenst dat er dichtbij de woningen speelplekken zijn, die vanuit de woning in het oog gehouden kunnen worden.

Voor de allerkleinsten is de beschutte privé en semi-privé sfeer het meest geschikt, aangezien zelfs het geringe lokale verkeer van de openbare weg nog te veel fysieke onveiligheid voor het kleine kind in zijn spelbeleving zou opleveren.

De speelgebieden voor de oudere jeugd zullen in het gehele openbare gebied voorkomen, maar vooral daar waar de inrichting en het gebeuren op straat daartoe - soms spontaan - aanleiding bieden. De speelplaatsen bij de scholen zullen bij voorkeur ook buiten schooltijd een functie vervullen voor de buurt.

Naast het groen in het openbaar gebied zal de verzorging van de bij de woningen behorende tuinen mede beeldbepalend zijn. Er is van uitgegaan dat daarin voornamelijk laagblijvende beplantingen zullen voorkomen.

Met name de voortuinen - die in het algemeen vrij ondiep zijn - zullen dit karakter dragen. De achtertuinen zullen door middel van gebouwde of beplante erfscheidingen intiemer van aard kunnen worden.

### *3.6 Beschrijving van de onderscheiden woongebieden (figuur 7)*

#### 3.6.1 Inleiding

De infrastructurele elementen verdelen het plangebied in een aantal deelgebieden. Naast de verdeling woongebied - groengebied is er een onderverdeling van het woongebied in een vijftal deelgebieden. Tussen de westelijke sportvelden en de waterloop ligt het deelgebied W I dat het noordelijke woongebied van dit plan vormt. Deelgebied W II ligt aan de oostgrens van het bedrijventerrein Draaiersplaats. Tussen de Centrale Plas en de openbaar vervoersbaan liggen de deelgebieden W III en W IV, van elkaar gescheiden door een waterloop en een langzaam verkeersroute. Deelgebied W V ligt ingeklemd tussen de openbaar vervoersbaan en de waterloop langs de zuidzijde van deelgebied W I. Ten behoeve van de woongebieden is een tweetal terreinen van ieder ca. 0,5 ha gereserveerd voor nu nog onbekende functies; de uiteindelijke bestemming kan pas in een later stadium worden aangegeven. (zie figuur 7)

#### 3.6.2 Woongebied I (W I)

##### Algemeen

Woongebied I vormt het noordelijke deel van het plangebied. Het ligt tussen het bedrijventerrein Draaiersplaats en de waterloop die het plangebied in noordoost/zuidwestelijke richting doorkruist. Aan de westkant is dit gebied begrensd door een groengebied dat daar tot diep tussen de woningen doordringt. Het gebied beslaat een oppervlakte van ca. 12,4 ha.

##### Karakter

Het gebied zal voor een deel naar de waterloop gericht zijn. Het is verder gekenmerkt door een drievoudige functionele oriëntatie, met name naar een werkgebied, naar een recreatiegebied en naar het buurtcentrum, dat bij de bocht aan de overzijde van de waterloop ligt. Een markant onderdeel is het gebied waar de langzaam verkeersroutes elkaar kruisen in de nabijheid van het buurtcentrum en de daarbij behorende pleinen en groenvoorzieningen.

##### Ontsluiting

Ten behoeve van de voetgangers zal een hoofdroute worden aangelegd vanaf het gebied ten noorden van Kernhoofdweg 1.1 door het gebied naar het zuidoosten. Voor het buurtcentrum splitst deze route zich naar het noorden in de richting van het hoofdcentrum en naar het zuiden in de richting van het buurtcentrum.

De hoofd(brom)fietsroute langs de waterloop vormt de zuidelijke grens van dit woongebied. Deze route verbindt de woongebieden van Stedenwijk Midden met de recreatievoorzieningen in het groengebied.

Twee andere (brom)fietsroutes lopen in noordwest/zuidoostelijke richting, respectievelijk langs de westgrens en midden door het gebied. Deze routes verbinden Almere-Haven, via het groengebied van Stedenwijk Zuid, met het spoorwegstation ten noordwesten van dit gebied. De ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer van alle woongebieden in Stedenwijk Zuid loopt door en langs dit woongebied via twee routes vanuit twee aansluitingspunten aan de noordzijde van dit gebied.

#### Woningbestand

In dit gebied zullen minimaal 320 woningen en maximaal 480 woningen worden gerealiseerd. Ongeveer 100 woningen zullen gebouwd worden in het kader van het beschut eigen woningbezit (premie A). Ten hoogste 60 woningen kunnen gestapeld worden. De overige woningen in dit gebied zullen als eengezinswoningen in de woningwetsector worden uitgevoerd. Deze woningen zullen bestaan uit twee lagen plus eventueel een kap. Het aantal woningtypes zal beperkt zijn.

#### Voorzieningen

In dit gebied zullen twee ruimten worden gerealiseerd, beide met een netto oppervlakte van ca. 50 m<sup>2</sup> met als bestemming kollektieve ruimte ten behoeve van de bewoners of andere sociaal culturele doeleinden voor de buurt. Deze ruimten worden gesitueerd aan een langzaam verkeersroute of bij een kruispunt van dergelijke routes.

De voorzieningen in het buurtcentrum worden onder 3.7 beschreven.

In dit woongebied dient een terrein van ca. 0,5 ha te worden gereserveerd voor nu nog onbekende bestemming(en). Dit terrein zal goed ontsloten zijn voor voetgangers, fietsers en auto's.

#### Openbare gebieden

Een belangrijk deel van de openbare gebieden zal gevormd worden door de groenzones die vanuit het westen in dit woongebied penetreren.

Daarnaast zijn er de oevers van de waterloop, de pleintjes en het reserveringsgebied.

Aparte aandacht verdient het parkje bij de school. Behalve als uitloopruimte voor de school dient het in functionele en visuele zin als verbindingschakel tussen het daar gelegen kruispunt van langzaam verkeersroutes en de school die aan de rand van het buurtcentrum ligt.

De overige openbare gebieden zijn de straten die, met name in de directe omgeving van de woningen overwegend een verblijfsfunctie moeten krijgen.

Behalve de groenzones en het buurtgroen zullen de genoemde openbare gebieden een stedelijk karakter krijgen.

#### 3.6.3 Woongebied II

##### Algemeen

Dit kleine woongebied ligt tussen het bedrijventerrein Draaiersplaats en de waterloop. De zuidgrens wordt door woongebied I gevormd. Het is ongeveer 0,65 ha groot.

**Karakter**

Dit gebied kan worden beschouwd als een overgangsgebied van het bedrijventerrein naar het woongebied. Daartoe zullen de bedrijfsruimten aan de zijde van het bedrijventerrein Draaiersplaats liggen en de woningen oostelijk daarvan langs de waterloop. De strakke bebouwingslijn van het aangrenzende gebied Stedenwijk Midden wordt, evenals het gevelfront langs het water, hier doorgetrokken.

**Ontsluiting**

Tussen de voorgevels en de waterloop ligt een hoofd(brom)fietsroute. Zowel voor- als achterkant van de kavels zullen hier bereikbaar zijn voor auto's.

**Woningbestand**

In dit gebied zullen 8 à 12 woningen met een maximale goothoogte van 9,00 m worden gebouwd. Bij elke woning kan een bedrijfsruimte worden opgericht, te gebruiken als (ambachtelijke) bedrijfs-, praktijk- of kantoorruimte. De woningen kunnen zowel vrijstaand als geschakeld of in een gesloten rij gebouwd worden.

**Voorzieningen**

Dit gebied kent geen aparte voorzieningen.

**Openbare gebieden**

Het gebied is volledig omringd door straten. Aan de oostkant ligt een singel met begeleidend groen.

**3.6.4 Woongebied III****Algemeen**

Dit woongebied is gunstig aan de Centrale Plas gesitueerd. Het is een langgerekt terrein tussen de plas aan de oostzijde en een waterloop aan de westkant, aan de overzijde waarvan woongebied IV ligt. Aan de noordkant van dit gebied bevindt zich de zogenaamde boulevard en in het zuiden het groengebied. De oppervlakte bedraagt ca. 2,8 ha.

**Karakter**

In dit gebied zijn alle woningen gestapeld. Dit complex neemt een prominente plaats in, zichtbaar vanaf de randen van de gehele plas. Een kenmerkende vormgeving van de bebouwing is op deze plaats dus geboden.

De plasoever zal hier over de hele lengte toegankelijk voor het publiek zijn. Het groen zal tussen de woonblokken doordringen die georiënteerd worden op de plas. Het complex blijft toegankelijk, zodat het achterliggende woongebied niet wordt afgesneden van de plasrand.

#### Ontsluiting

Aan de noordzijde van dit gebied komt een hoofd(brom)fietsroute uit. Deze route vertakt zich bij de waterloop, westwaarts naar het buurtcentrum en zuidwaarts langs de waterloop door het parkgebied naar Almere-Haven.

Auto's kunnen het gebied bereiken vanaf de westzijde over de waterloop.

#### Woningbestand

In dit gebied zullen 140 tot 200 gestapelde woningen worden gebouwd. Het aantal bouwlagen is beperkt tot vier. De woningen zijn vooral bedoeld voor kleine huishoudens.

Rekening houdend met de relatief lage inkomens van deze groep zullen alle woningen in de woningwetsector worden uitgevoerd.

#### Voorzieningen

Een ruimte van ca. 50 m<sup>2</sup> netto zal op een centrale plaats in de woonbebouwing opgenomen worden met als bestemming kollektieve ruimte ten behoeve van de bewoners of andere sociaal-culturele doeleinden voor de buurt.

#### Openbare gebieden

Het woongebied ligt ingesloten tussen drie openbare gebieden, de plasrand, de waterloop en het parkgebied. Groen en water zijn hierbij de dominante elementen. De openbare gebieden zullen onderling zowel functioneel als visueel goed verbonden zijn.

In verband met de waterrijke randen van het gebied zal een speelgelegenheid op veilige afstand in het hart van het gebied komen.

#### 3.6.5 Woongebied IV

##### Algemeen

Dit gebied is een langgerekt terrein dat aan de oost- en westzijde begrensd wordt door woongebied III respectievelijk I en V. Aan de noordzijde wordt de grens gevormd door een waterloop die daar tevens de grens met Stedenwijk Midden vormt. De oostelijke grens wordt gevormd door dezelfde waterloop, die in zuid-oostelijke richting afbuigt, de westelijke grens door de openbaar vervoersbaan. Aan de zuidzijde ligt het groengebied. Het gebied is ca. 7,9 ha groot.

##### Karakter

Een regelmatige rechthoekige verkaveling ligt in dit gebied voor de hand. Daarbij wordt ook gedacht aan ruggelings aan elkaar grenzende tuinen met daartussen een smal pad.

Door een groot aantal woningtypes in dit gebied te bouwen komt een gevarieerd beeld tot stand. In het deel ten noorden van de langzaam verkeersroute kan de opzet iets losser zijn, waardoor ruimte kan ontstaan voor een regelmatig gevormd plein in het midden.

### Ontsluiting

Een hoofdroute voor langzaam verkeer loopt aan de noordzijde van het gebied. Hiervandaan is een voetgangersstraatje gedacht in zuidelijke richting.

Aan de kruising van de langzaam verkeersroute met de busbaan komt een bushalte. De bushalte is bereikbaar via een korte en beschutte route. Voor het gemotoriseerd verkeer vindt de ontsluiting plaats vanaf de straat langs de waterloop. Over de westelijk gelegen busbaan wordt voor auto's een doorverbinding met woongebied V gemaakt.

### Woningbestand

In dit gebied zullen tussen 245 en 335 woningen worden gebouwd in de premiekoop- (premie B) en in de vrije sector. De woningen zullen geschakeld worden gebouwd. Afhankelijk van de situering zullen de woningen één tot drie bouwlagen, plus eventueel een kap hebben. Er zullen in dit gebied geen gestapelde woningen voorkomen.

Mede onder invloed van het nabijgelegen winkelsteunpunt is voor dit gebied gekozen voor een gedifferentieerde woninggrootteverdeling, zodat meerdere categorieën bewoners kunnen profiteren van de korte afstand tot dat winkelsteunpunt.

### Voorzieningen

In de driehoek die gevormd wordt door de waterloop, de voetgangersroute en de fietsroute zal een KLO-school worden gerealiseerd. Het gymlokaal van de nabijgelegen school in Stedenwijk Midden zal ook dienen voor leerlingen van deze school. Bij deze school zijn ca. 15 parkeerplaatsen nodig. Er zijn twee ruimten in dit gebied gedacht, ieder ca. 50 m<sup>2</sup> netto groot, met als bestemming kollektieve ruimten ten behoeve van de bewoners of andere sociaal-culturele doeleinden voor de buurt. Deze ruimten dienen bij voorkeur aan een langzaam verkeersroute of kruising van dergelijke routes te liggen: één in het noordelijk deel en één in het zuidelijk deel. Daarnaast zijn er een viertal ruimten van 80 à 100 m<sup>2</sup> netto te gebruiken als kantoorruimten of bedrijfsruimten, van elke soort twee. Twee ruimten zijn gedacht bij de bushalte en een langzaam verkeersroute naar Stedenwijk Midden. Een terrein van ca. 0,5 ha zal worden gereserveerd voor nu nog onbekende bestemmingen. De bestemming kan in een later stadium ingevuld worden. Dit terrein zal goed ontsloten worden voor alle verkeer. Het is gelegen in het groengebied tussen waterloop, hoogspanningsleiding en busbaan en sluit direct aan op deelgebied IV.

### Openbare gebieden

Het openbaar gebied wordt hier voornamelijk gevormd door straten, pleinen en de oeverzone langs de waterloop. Ondanks het rechthoekig stratenpatroon zal het straatbeeld afwisselend zijn. De pleinen die een speelfunctie voor de jeugd hebben zullen bij voorkeur omgeven zijn door de voorgevels van aangrenzende woningen.

### 3.6.6. Woongebied V

#### Algemeen

Dit is het zuidelijk gelegen woongebied. Aan drie zijden ligt de busroute, ook daar waar het grenst aan het parkgebied. In het noordwesten en het noorden wordt de grens gevormd door de waterloop. Het buurtcentrum ligt geheel in dit deelgebied. De oppervlakte van het deelgebied bedraagt 14 ha.

### Karakter

Naar functie en vormgeving vertoont dit woongebied een zeer gevarieerd gezicht, met in het noorden de waterloop, het winkelsteunpunt en de hiermee verbonden buurtvoorzieningen. Ook het woningbestand vertoont in dit gebied een grotere diversiteit dan in de andere gebieden. Aan de zuidzijde gaat het woongebied over in een parkgebied.

### Ontsluiting

Het gebied wordt door drie hoofdvoetgangers- en (brom)fietsroutes ontsloten die elkaar kruisen ten zuidwesten van het buurtcentrum. Een hoofdvoetgangersroute penetreert het gebied vanuit het noorden bij het buurtcentrum.

Aan de buitenkant van dit woongebied liggen twee bushaltes, één in het noorden bij het winkelsteunpunt en één in het zuiden tussen het woon- gebied en de volkstuinen in het groengebied.

Het gebied wordt vanuit het noordwesten voor de auto's ontsloten. Deze ontsluiting buigt zich in oostelijke richting door het woongebied, en wordt zij het indirect doorverbonden met woongebied IV.

### Woningbestand

De grote variëteit komt tot uitdrukking in de zeer gedifferentieerde grootte en het voorkomen van de 400 à 600 woningen die in dit gebied zullen worden gebouwd. Ca. 60 drie-kamerwoningen zullen worden uitgevoerd als bejaardenwoningen. Ten behoeve van gehandicapten wordt in de directe omgeving van de voorzieningen de mogelijkheid geboden om een 15-tal zogenaamde clusterwoningen te bouwen, gegroepeerd rond een zogeheten ADL-unit. Deze woningen zijn gecombineerd met bovenwoningen zodat hier in tegstelling tot de rest van dit woongebied stapeling zal worden toegelaten.

In het westen van het gebied zullen 70 tot 100 woningen in de premie-B sector worden gerealiseerd.

### Voorzieningen

In het noorden van het woongebied, dicht bij de bushalte zullen rond een winkelsteunpunt buurtvoorzieningen worden gegroepeerd rond een pleintje aan de gracht. Deze voorzieningen zijn onder 3.7 beschreven. Op markante, duidelijk herkenbare punten elders in het woongebied zullen twee ruimten met een gemiddelde oppervlakte van 50 m<sup>2</sup> netto worden gebouwd, met als bestemming kollektieve ruimten ten behoeve van de bewoners of andere sociale en culturele doeleinden voor de buurt.

### Openbare gebieden

Naast de oeverzone van de waterloop zullen de straten en pleintjes waarin de hoofdroutes voor langzaam verkeer domineren, de belangrijkste openbare gebieden zijn. Bijzondere aandacht zal worden besteed aan de inrichting van het pleintje bij het winkelsteunpunt langs de gracht. Het groen in dit woongebied zal op drie plaatsen zijn geconcentreerd, met name bij het kruispunt van de langzaam verkeersroutes ten zuidwesten van het winkelsteunpunt, in het verlengde van de hoofdvoetgangersroute ten zuiden van het winkelsteunpunt en op een stuk reeds geplant bos aan de zuidrand van het gebied.

### 3.7 Centrumvoorzieningen

Centraal gelegen in het woongebied, op een kruispunt voor langzaam verkeersroutes, bij de bocht in de waterloop en bij de bushalte, zal rond een winkelsteunpunt een aantal voorzieningen geconcentreerd worden.

De waterloop zal hier in de vorm van een gracht worden uitgevoerd.

Benoorden de gracht zullen in woongebied I een KLO-school en een sportzaal worden gerealiseerd die samen een oppervlakte zullen beslaan van ca. 0,7 à 1 ha. Ten behoeve van de school worden een 15-tal parkeerplaatsen gereserveerd.

De sportzaal zal een functie kunnen hebben voor de toekomstige bewoners van de omliggende woongebieden, alsmede voor de schoolkinderen van de KLO-school, zodat geen apart gymlokaal behoeft te worden gerealiseerd.

Voorts is hier nog 0,5 ha buurtgroen geprojecteerd, dat tevens kan dienen als uitloopgebied voor de school.

Tussen de gracht en de openbaar vervoersroute kunnen de navolgende overige voorzieningen in woongebied V rond een pleintje worden gesitueerd:

- Een winkelsteunpunt met een bedrijfsploeroppervlakte van 1.500 m<sup>2</sup>.  
Er zal behoefte zijn aan ca. 1.300 m<sup>2</sup> parkeerruimte voor auto's en (brom)fietsen. De totaal benodigde grond zal ca. 5.000 m<sup>2</sup> beslaan. Dit winkelsteunpunt kan bestaan uit een supermarkt van ca. 750 m<sup>2</sup> bedrijfsploeroppervlakte, met daarbij een bankfiliaal, een postagentschap en enige winkeltjes.
- Een bedrijfskavel, van minimaal 300 m<sup>2</sup> en maximaal 1.000 m<sup>2</sup> grondoppervlakte, die eventueel in meerdere kavels verdeeld kan worden.
- Een gezondheidscentrum voor eerstelijnsgezondheidszorg bestemd voor ca. 4 medische beroepsbeoefenaars met samen 2 à 3 man personeel en een bedrijfsploeroppervlakte van ca. 750 m<sup>2</sup>.
- Een kerk met een bruto vloeroppervlakte van ca. 1.000 m<sup>2</sup>.
- Een buurthuis met een totaal vloeroppervlakte van ca. 1200 m<sup>2</sup>. Hierbij is een parkeerruimte van ca. 300 m<sup>2</sup> benodigd. Het buurthuis kan onder andere plaats bieden aan peuterspeelzaal, bejaardensoos, creativiteitsruimten, vergaderzaal, e.d.

De ontsluiting van dit voorzieningengebied gebeurt vanaf de belangrijkste langzaam verkeersroutes, die hier min of meer samenkomen.

De bushalte zou vanaf het plein langs een korte, beschutte weg bereikbaar moeten zijn. Vanaf de noordzijde van de gracht zal het buurtcentrum voor de auto bereikbaar worden gemaakt.



#### 4. HET GROENGEBIED

##### 4.1 *Inleiding*

Het structurele groen, zoals dit voorkomt binnen het plangebied Stedenwijk Zuid is in zijn opzet één van de consequenties van het structuurschema Almere-Stad. Typerend is de aanwezigheid van grote groene ruimten (wiggen), die het bebouwde gebied binnendringen vanuit de buitenruimte en praktisch tot aan het hoofdcentrum doorlopen. Het onderhavige groengebied maakt deel uit van één van deze wiggen, en dringt vanuit het zogenaamde centrale middengebied in het zuiden Almere-Stad binnen. Het wordt begrensd door woon- en werkgebieden die in de eerste fase van de ontwikkeling van Almere-Stad, of direct daarop aansluitend gerealiseerd gaan worden. Bij de opzet van Almere-Stad is er van uitgegaan dat zoveel mogelijk de voorzieningen op een zo kort mogelijke afstand van de gebruikers moeten worden gesitueerd. Het groengebied is daarom in principe voor meerdere doeleinden bestemd; het dient op verschillende niveaus een functie te vervullen. Op buurt- en wijkniveau zullen in de eerste plaats de bewoners van het aanliggende woongebied voor het bedrijven van een aantal recreatieve activiteiten behoefte hebben aan een mogelijkheid daartoe in de nabijheid van hun buurt of wijk. In de tweede plaats dient het groengebied een stadsdeel- en stedelijke functie te vervullen. Hierbij wordt gedacht aan voorzieningen die één of enkele keren in de stad voorkomen.

Binnen het groengebied is op grond van ligging, begrenzing en functie een tweetal deelgebieden te onderscheiden, een noordwestelijk en een zuidelijk deelgebied. Het noordwestelijke deelgebied wordt globaal begrensd door de waterloop en de busroute in het zuiden, het bedrijventerrein Gooisekant en de Kernhoofdweg 1.1 in het westen en noorden en het woongebied I in het oosten. Het deelgebied beslaat een oppervlakte van ca. 18 ha.

In het gebied zijn een sportveldencomplex, een volkstuinencomplex en wijkparkvoorzieningen gepland. Het zuidelijk deelgebied wordt globaal begrensd door de parallelweg van RW 6 in het zuiden, de Centrale Plas in het oosten, het woongebied IV en de busbaan in het noorden en het bedrijventerrein Gooisekant in het westen. Het deelgebied beslaat een oppervlakte van ca. 32 ha. In dit gebied is een volkstuinencomplex en een woonwagenterrein gepland. Ten behoeve van voorzieningen op wijkpark- en stadsparkniveau zijn ruimten gereserveerd.

##### 4.2 *Het karakter van het groengebied*

Het groengebied is vooral van betekenis als uitloopgebied en heeft een functie vergelijkbaar met een wijkpark in een gebied met een park-functie op stadsniveau.

Ten aanzien van de vormgeving en het karakter van het groengebied wordt echter niet aan een (stads)park gedacht, maar aan een bosrijke stadsrand, die een duidelijke ruimtelijke en functionele samenhang heeft met het woongebied.

Een ruimtelijke structurering van het gebied door middel van bebossing en open ruimten geeft het kader aan waarbinnen een aantal voorzieningen kunnen worden ingepast van grotere omvang en voor een ruimere gebruikerskring, zonder dat het totale beeld hierdoor in sterke mate wordt beïnvloed. Dit laatste geldt met name in het zuidelijke deelgebied.

Het noordwestelijke deelgebied zal, mede door de daar geplande sportvelden een ander karakter krijgen. De "bossfeer" zal zich hier minder duidelijk kunnen manifesteren.

Door en langs het groengebied lopen een aantal langzaam verkeersroutes. Door hun specifieke inrichtingseisen en uitstralingseffect zullen deze hun stempel op het karakter van de directe omgeving drukken. Hetzelfde geldt voor de waterlopen en de busbaan.

De overgang tussen woongebied en groengebied zal het karakter hebben van een verweven rand, waarbij gedeelten van het groengebied in het woongebied zullen worden doorgezet.

#### *4.3 De opzet van het groengebied*

##### 4.3.1 Algemeen (figuur 8)

Hoewel het plangebied vrijwel leeg en onbewoond is, zijn er toch enige beperkingen en aanknopingspunten voor de planvorming, te weten de bodemgesteldheid en een aantal infrastructurele werken waarvan de ligging reeds is vastgesteld.

Het gebied bestaat uit humeuze kleigronden. Deze grond is zeer geschikt voor de aanplant van groen en voldoende draagkrachtig voor openlucht-recreatie-activiteiten.

Het toekomstig open waterpeil in het gebied zal 5,50 - N.A.P. zijn.

De infrastructurele werken waarvan ligging en beloop vastgelegd zijn bieden naast beperkingen tegelijkertijd aanknopingspunten voor de opzet van het groengebied als geheel. Hierna wordt per element de betekenis hiervan voor de plantontwikkeling weergegeven.

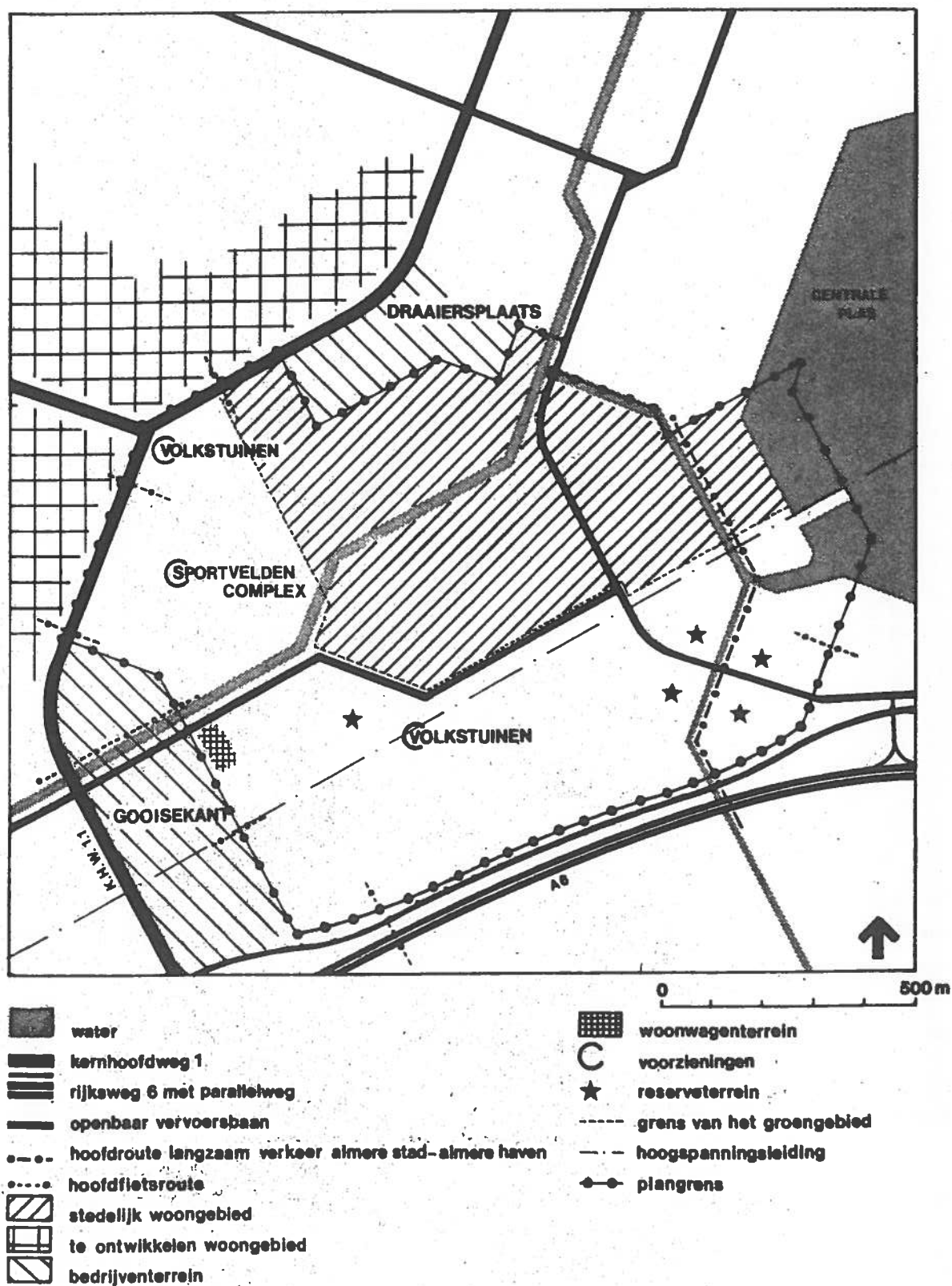
##### **- Kernhoofdweg 1.1**

Deze loopt in het noordwesten aan de rand van het groengebied. In het ontwerp wordt ernaar gestreefd het gebied dat de kernhoofdweg doorsnijdt zodanig te accentueren dat het typische structurerende effect dat belangrijke verkeersaders in het algemeen hebben in de ruimtelijke visuele zin zoveel mogelijk wordt beperkt. Bovendien worden de relaties tussen de gebieden aan weerszijden van de weg zoveel mogelijk ondersteund in functionele zin door middel van tunneltjes, bruggen, e.d. en in architectonisch-visuele zin door de stedenbouwkundige en groenstructuur "over" de weg door te zetten.

##### **- De busbaan**

Door het groengebied loopt in oost-west-richting de busbaan. Door zijn technische en veiligheidseisen is hij niet te integreren in de gebieden die hij doorkruist. In de aankleding van de busbaan is daarom gekozen voor een vorm waarbij niet de baan zelf, maar de omgeving uitgangspunt is als beeldbepalend element.

figuur 8 ruimtelijke uitgangspunten groengebied



Een gedeelte van het tracé van de busbaan ligt op de grens tussen woongebied en groengebied.

- Hoogspanningsleiding

Nagenoeg evenwijdig aan de zuidoostgrens van het woongebied loopt een hoogspanningsleiding die ten aanzien van beplanting en bebouwing beperkingen geeft.

- RW 6

De zuidgrens van het groengebied wordt gevormd door de parallelweg ten noorden van de Rijksweg nr. 6.

- Waterlopen

Door het groengebied lopen een tweetal tracés van waterlopen. Als gevolg van de keuze voor een duidelijk herkenbaar stelsel van het open water krijgen de waterlopen een relatief grote gestrektheid. Door de consequente doorvoering van dit principe worden de delen van de stad visueel-ruimtelijk verbonden. De waterlopen worden uitgevoerd als grachten in de vorm van water met kades of steile met steen beklede oevers of als singels in de vorm van water van grote gestrektheid en met flauwe groene taluds. De singels komen veelvuldig voor, terwijl het grachtprofiel bij uitzondering wordt toegepast als dwingende stedenbouwkundige of technische eisen daartoe leiden.

#### 4.3.2 De langzaam verkeersroutes (figuur 6)

De langzaam verkeersroutes voor voetgangers, fietsers en bromfietsers vormen een belangrijk element van de opzet van Almere-Stad en hebben om die reden dan ook een hoge prioriteit gekregen bij de afweging van belangen in het stedenbouwkundig ontwerp. De tracés van de routes vormen zoveel mogelijk de kortste verbindingen tussen de belangrijkste punten in de stad. Hierbij vormen zij tezamen een netwerk over het gehele gebied van Almere-Stad. De hoofdroutes hebben in principe zoveel mogelijk een eigen karakter, onafhankelijk van het gebied dat zij doorkruisen. Het aantal routes is in eerste instantie beperkt gehouden en met een grote maaswijdte opgezet.

#### 4.3.3 De Centrale Plas en plasoever

De Centrale Plas is een belangrijke factor met betrekking tot de ruimtelijke vormgeving van Almere-Stad als geheel en in het bijzonder voor de aanliggende woon- en groengebieden.

Niet alleen de ligging aan de Centrale Plas speelt een rol bij de opzet van althans een deel van het groengebied, omgekeerd is de inrichting van de oever van invloed op het karakter van de plas als geheel.

De oeverbehandeling kenmerkt zich vanaf het hoofdcentrum naar het zuiden toe door een afneming van de formele architectonische behandeling en een toeneming van een natuurlijke oeverbehandeling. De "natuurlijke" oever zoals deze is geprojecteerd bij woongebied III geeft in vormgevende zin aansluiting op de oever van het groengebied.

#### 4.3.4 Voorzieningen in het groengebied (figuur 8)

Het groengebied zal zoals alle groengebieden binnen Almere-Stad functies op verschillende niveaus vervullen. In dit kader komen de volgende voorzieningen voor situering in het gebied in aanmerking:

- voorzieningen op buurt- en wijkniveau: parkgebied, volkstuintencomplex, sportveldencomplex;
- voorzieningen op stadsdeel- en stadsniveau: parkgebied;
- voorzieningen ten behoeve van al dan niet tijdelijke opvang-gelegenheid voor woonwagens.

Voorts zijn drie terreinen gereserveerd ten behoeve van voorzieningen voor vrije-tijdsbesteding, die thans nog niet voorspeld kunnen worden. Daarnaast zijn er de onder 3.6.5 genoemde reservering ten behoeve van woongebied IV en het onder 4.3.4 a genoemde reserve-volkstuinencomplex.

In het algemeen kan worden gesteld dat de situering van de voorzieningen de toegankelijkheid van het park niet mag beperken.

Elke voorziening stelt evenwel, op grond van zijn functie, specifieke eisen ten aanzien van de situering en de ontsluiting. Daarbij wordt ernaar gestreefd zo weinig mogelijk auto-infrastructuur in het gebied te brengen.

##### 4.3.4.a Voorzieningen op buurt- en wijkniveau

###### - Parkgebied (ca. 12 ha)

Ten behoeve van de buurt- en wijkfunctie is een zone langs de woonbebouwing gereserveerd. De voorzieningen die hier een plaats krijgen zullen afgestemd zijn op het openbare karakter van het parkgebied. Ten behoeve van de veiligheid zal naar een zekere openheid worden gestreefd om sociale controle mogelijk te maken.

Het gebied zal direct vanuit de aangrenzende woongebieden worden ontsloten voor voetgangers, fietsers en bromfietzers.

De grondoppervlakte van de bebouwing die samenhangt met het parkgebied is opgenomen in het totaal van de te bebouwen oppervlakte ten behoeve van beplantingen en andere groenvoorzieningen en terreinen met boscomplexen.

##### 4.3.4.b Voorzieningen op stadsdeelniveau

###### - Volkstuinencomplex

In het groengebied zijn twee lokaties voor volkstuintencomplexen opgenomen, te weten in het noordwesten langs de Kernhoofdweg 1.1 (oppervlakte ca. 1,8 ha) en in het zuiden onder de hoogspanningsleiding (oppervlakte ca. 5,5 ha). In het oostelijk gedeelte bij de busroute is een gebied van ca. 1,7 ha voor volkstuinten gereserveerd. Deze gebieden liggen op fietsafstand van de bewoners van de 1e fase van Almere-Stad. Teneinde de barrièrewerking van de complexen zoveel mogelijk tegen te gaan zijn de complexen door openbare paden in kavels opgedeeld. De volkstuintencomplexen zullen bereikbaar zijn per auto en fiets. Voor de gebruikers wordt voldoende parkeergelegenheid gereserveerd. Per perceel mag een eenvoudige berging met een maximale oppervlakte van 5 m<sup>2</sup> gebouwd worden.

- Sportveldencomplex

In het noordwestelijke deelgebied is een sportveldencomplex opgenomen met een karakter van recreatie-sportpark; het is de bedoeling dat de velden, of althans een deel ervan buiten de tijden, dat de verenigingen ervan gebruik maken, bruikbaar zullen zijn voor derden. De oppervlakte is ca. 14 ha. Om de barrierewerking van het complex te verkleinen is het verdeeld in een aantal eenheden, waartussen openbare fiets- en voetgangerspaden zijn getraceerd. Het gebied wordt ook ontsloten voor de andere soorten van verkeer. Voor de gebruikers en toeschouwers zal voldoende parkeergelegenheid worden gereserveerd. Op het terrein mogen met de functie verband houdende bouwwerken worden opgericht zoals kleedruimten, kantine en tribunes. De gezamenlijke grondoppervlakte van deze bouwwerken mag ten hoogste 2.500 m<sup>2</sup> beslaan. De terreinverlichting dient zodanig gesitueerd te worden dat zo min mogelijk hinder voor de woonbebouwing ontstaat.

- Parkgebied (ca. 12 ha)

Het parkgebied op stadsdeelniveau is in aansluiting op de reeds genoemde zone voor buurt- en wijkpark, gesitueerd. Het parkgebied zal gezien de ligging ervan ten opzichte van de woonbebouwing een vrij rustig gebied worden, met als belangrijk karakterbepalend element het water en de beplanning (bospark). Het parkgebied is ontsloten voor fietsers en voetgangers. De automobilist en de bromfietser kunnen tot aan de voorzieningen of tot aan de rand van het park komen.

De grondoppervlakte van met het parkgebied samenhangende bebouwing is opgenomen in het totaal van de te bebouwen oppervlakte ten behoeve van beplantingen en andere groenvoorzieningen en terreinen met boscomplexen.

4.3.4.c Woonwagenterrein (0.5 ha)

Ten behoeve van de al dan niet tijdelijke opvang voor woonwagens is een terrein geprojecteerd ten zuiden van de busbaan en ten oosten van het bedrijventerrein Gooisekant.

De inpassingsmogelijkheid van deze voorziening in het groengebied is mede afhankelijk van het aantal standplaatsen en de bebouwing die daarbij noodzakelijk wordt geacht. Het terrein dient voor de auto goed bereikbaar te zijn. De gereserveerde oppervlakte, ca. 0,5 ha, heeft een capaciteit van 15 tot 20 standplaatsen.

Voor sanitaire voorzieningen en bergruimten mogen gebouwen met een totale vloeroppervlakte van ten hoogste 500 m<sup>2</sup> worden gebouwd.

Op enkele plaatsen in het park zal ruimte worden gereserveerd voor nu nog onbekende bestemmingen in de sfeer van de openluchtrecreatie. Deze reserveterreinen, die gezamenlijk een oppervlakte van ca. 4 ha zullen beslaan, zijn op een vijftal plaatsen in het groengebied geprojecteerd. De plaatskeuze ervan wordt voor twee van de vijf terreinen bepaald door het wijkniveau, hetgeen een geringe afstand tot de woningen vergt.

Deze twee terreinen zijn ieder ca. 1 ha groot. Hiervoor geldt een bebouwingspercentage van maximaal 15%. Een derde terrein heeft een functie op stadsdeelniveau. De oppervlakte bedraagt ca. 2 ha, terwijl het bebouwingspercentage maximaal 20% bedraagt. Voorts is er een terrein voor volkstuinen en een ten behoeve van het woongebied gereserveerd. De te bebouwen oppervlakte van deze reserveterreinen is opgenomen in het totaal van de te bebouwen oppervlakte ten behoeve van beplantingen en andere groenvoorzieningen en terreinen met boscomplexen. Door het groengebied loopt de langzaam verkeersroute van Almere-Stad naar Almere-Haven. Deze route zal een zo stedelijk mogelijk karakter krijgen, zowel met het oog op een duidelijke koppeling van de twee kernen als ook om voor het avondgebruik, een veilige route met sociale controle te creëren. Door de reserveterreinen in de buurt van deze langzaam verkeersroute te situeren ontstaat de mogelijkheid tot de gewenste stedelijkheid te komen. De terreinen blijven openbaar toegankelijk en zullen het karakter van het park zo min mogelijk aantasten. De terreinen op wijkniveau worden voor fietsers en voetgangers ontsloten. Het terrein op stadsdeelniveau zal voor de auto bereikbaar zijn.

#### 4.3.5 De ontsluiting (figuur 6)

De ligging van het groengebied, als onderdeel van de centrale open ruimte tussen Almere-Haven en Almere-Stad, heeft tot gevolg dat dit primair vanuit het aanliggende woongebied ontsloten wordt. Zo zullen de voorzieningen op wijk- en buurtniveau voor voetgangers, fietsers en bromfietsers goed ontsloten worden.

De voorzieningen op stadsdeel- en stadsniveau zullen voor fietsers, bromfietsers, openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer goed bereikbaar zijn.

De door het gebied lopende busbaan krijgt een halte, die in de buurt van de volkstuinen, en het woongebied V is gesitueerd. Van hieruit lopen een aantal hoofdfiets- en (brom)fietsroutes door het groengebied, die tevens aansluiten op het hoofdtriestelsel in het woongebied.

De maaswijdte van het padenstelsel is vrij groot gehouden. Bij nadere uitwerking van de voorzieningen kan het net, vooral ten behoeve van de voetgangers verrijkt en verdicht worden.

In het gebied komen geen doorgaande autowegen voor. Auto-ontsluitingen, die voor de voorzieningen noodzakelijk zijn vinden hun beëindiging bij de voorziening zelf.

#### 4.3.6 Tijdsaspect

Bij het opstellen van de inrichtingsplannen zal er rekening mee worden gehouden, dat het toe te passen beplantingssortiment in enkele jaren reeds een zodanige werking tot stand brengt, dat ook de eerste bewoners al spoedig van het parkgebied kunnen genieten.

De reserveterreinen zullen voorlopig worden ingericht als onderdeel van het overig parkgebied, zolang de realisering van de definitieve bestemmingen nog niet heeft plaatsgevonden. De toe te passen beplanting zal zo gekozen worden, dat herinrichting zonder aantasting van de omgeving mogelijk is.



## 5. RESULTATEN VAN HET AMBTELIJK OVERLEG

Op 25 augustus 1981 is het ontwerpplan in het kader van het ambtelijk overleg gezonden aan:

1. Het openbaar lichaam "Zuidelijke IJsselmeerpolders" te Almere;
2. De Directie Financiën Binnenlands Bestuur van het ministerie van Binnenlandse Zaken te 's-Gravenhage;
3. Flevodienst N.V. te Apeldoorn;
4. N.V. Mesa te Utrecht;
5. N.V. P.G.E.M. te Arnhem;
6. Eerst Aanwezend-Ingenieur der Genie te Apeldoorn;
7. De Inspecteur van Volksgezondheid in de provincie Overijssel te Zwolle;
8. De Directie Zuiderzeewerken van Rijkswaterstaat te Lelystad;
9. Rijksconsulent voor Handel, Ambacht en Diensten provincie Noord-Holland te Haarlem;
10. P.T.T. Telefoondistrict Utrecht te Utrecht;
11. Directoraat-Generaal van de Energievoorziening te 's Gravenhage;
12. De Hoofdingenieur-Directeur voor Landinrichting, Grond- en Bos-beheer in de provincie Overijssel te Zwolle;
13. N.V. Nederlandse Spoorwegen, afdeling planologie te Utrecht.

Binnen de daarvoor gestelde termijn is van de onder 2, 3, 4, 5 en 13 genoemde instanties geen reactie ontvangen.

De onder 6, 10 en 11 genoemde instanties berichtten, dat het plan van die zijde geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.

Van de onder 1, 7, 8, 9 en 12 genoemde instanties zijn opmerkingen ingekomen.

Hieronder volgen deze opmerkingen, veelal samengevat met de beantwoording van de R.IJ.P. daarop.

### 1. Het openbaar lichaam "Zuidelijke IJsselmeerpolders" te Almere

Bij brief van 15 januari 1981 kenmerk 11258-1 zijn de volgende reacties ontvangen:

#### A. Algemeen

1. *Het plan dient qua inhoud en procedure te worden afgestemd op de eisen die de Wet en het Besluit op de Ruimtelijke Ordening kent. Alleen op deze wijze kan op verantwoordelijke wijze een ruimtelijk orderingsbeleid worden gevoerd, dat de toets der kritiek kan doorstaan en garanties biedt voor bruikbare plannen.*

De wetgever heeft in de Wet Openbaar Lichaam "Zuidelijke IJsselmeerpolders" een specifieke regeling vastgesteld waar het de toepassing van de Woningwet betreft. Afgezien van de wenselijkheid, de Wet en het Besluit op de Ruimtelijke Ordening direct toe te passen in het gebied van het Openbaar Lichaam, is het toepassen van een andere planvorm, dan in het art. 11 van de Wet O.L.Z.IJ.P. genoemde plan tot regeling der bebouwing en bestemming van gronden, bij het toetsen van bouwvergunningen in strijd met voornoemd wettelijke bepaling. De procedure ligt daarin vast, de Minister van Verkeer en Waterstaat keurt namelijk de plannen goed en na goedkeuring zijn de plannen gelijk te stellen aan ingevolge de Wet op de Ruimtelijke Ordening vastgestelde en goedgekeurde bestemmingsplannen. Uit praktisch oogpunt, in verband met de toekomstige toepassing van deze plannen naast W.R.O.-bestemmingsplannen, is er daarom gestreefd zoveel mogelijk aansluiting te zoeken bij de Wet en het Besluit op de Ruimtelijke Ordening, waar het opstellen van kaart en voorschriften betreft.

2. *Het plan dient voor wat betreft de bestemming woondoeleinden en bij voorkeur ook de bestemming groendoeleinden en recreatie te worden ingericht als globaal bestemmingsplan, overeenkomstig art. 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, uit te werken door de Landdrost, gehoord het Dagelijks Adviescollege.*

Aangezien op korte termijn tot realisering van de genoemde bestemmingen wordt overgegaan, is het niet zinvol, door middel van bijvoorbeeld een uitwerkingsplicht ex. art. 11 W.R.O., een gefaseerde realisering in het plan aan te brengen.

3. *Het plan wijkt op verschillende punten (begrenzing bestemmingen, tracé ontsluitingswegen en openbaar vervoersbaan) af van het ontwerp-structuurplan Almere-Stad. Een motivering daarvan ontbreekt in de toelichting op het plan.*

De afwijkingen ten opzichte van het ontwerp-structuurplan Almere-Stad zijn een gevolg van een nadere indeling van het gebied. Vanzelfsprekend dient een bepaalde mate van vrijheid te bestaan inzake de exacte plaatsbepaling van de in het structuurplan aangegeven structurele opzet.

#### B. Planinhoud

1. *De vermindering van de woondichtheid nabij de bestemming groendoeleinden en recreatie is niet in het plan opgenomen, hoewel er in de toelichting gewag van wordt gemaakt.*

De toelichting is op dit punt aangepast aan de voorschriften.

2. *Aan de vormgeving van het plan met betrekking tot de beperking van geluidhinder dient extra aandacht te worden besteed.*

De toelichting is zodanig aangepast, dat een duidelijker inzicht in de te verwachten geluidhinder en de eventueel noodzakelijke maatregelen wordt gegeven.

3. *Het verdient aanbeveling de hoogspanningsleiding als structuur-bepalend uitgangspunt op te nemen op alle daarvoor in aanmerking komende kaarten in de toelichting en om in de toelichting duidelijk de consequenties van het aanwezig zijn van die leiding ten opzichte van de onderliggende bestemmingen, te vermelden.*

Zowel in figuur 5 als in figuur 8 van de toelichting, waar de ruimtelijke uitgangspunten van respectievelijk woon- en groengebied worden gegeven, is de hoogspanningsleiding expliciet aangegeven. Op de plankaart is rekening gehouden met de privaatrechtelijke beperkingen, die vanuit de beheerder van de lijn aan het gebruik van het gebied worden gesteld. Dit komt tot uitdrukking in de gelegde bestemming (GR). (Zie eveneens toelichting, blz. 37).

4. *Er is nog overleg gaande tussen het Openbaar Lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders en de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders over de situering van de woonwagenkampen. In verband hiermee kan nog niet worden ingestemd met de in dit plan geplande plaatsing van een dergelijk kamp nabij het bedrijventerrein Gooisekant.*

Het is zinvol, in afwachting van verdere resultaten van het overleg tussen de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders en het Openbaar Lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders, die plaatsen die mogelijkserwijs in aanmerking komen voor al dan niet permanente standplaatsen voor woonwagenbewoners of zigeuners, in een vroegtijdig stadium van de planologische procedures in Almere-Stad, zeker te stellen. Temeer omdat een plicht tot inrichting ontbreekt en de noodzaak tot inrichting op dit moment afwezig is, zodat inrichting later aan de hand van de wensen van woonwagenbewoners of zigeuners en conform de dan geldende normen en in nauw overleg met het subsidiërende Ministerie kan plaatsvinden.

5. *De omvang van de groenvoorzieningen binnen het woongebied wordt niet aangegeven. Er is alleen sprake van een minimale omvang van 50 m<sup>2</sup> per voorziening.*

Op de plankaart onder de bestemming Woondoeleinden (W) staan expliciet de groenvoorzieningen g1 t/m g4 met minimale oppervlakten genoemd. De overige groenvoorzieningen zijn toelaatbaar als gebouwde voorzieningen ter plaatse niet worden uitgevoerd. Ter voorkoming van versnippering zijn daarnaast plekken van minimaal 50 m<sup>2</sup> en minimaal 200 m<sup>2</sup> t.b.v. respectievelijk speelplaatsen voor peuters en kleuters en blokgroen voorgeschreven.

6. *De bestemming van de op pag. 26 genoemde 2 reserve-terreinen is niet aangegeven. Het is bovendien niet duidelijk waar deze terreinen gelegen zijn.*

In de toelichting op blz. 26 is "onbekende bestemmingen" gewijzigd in "onbekende functies". De bestemming van deze gebieden is dezelfde als de bestemming voor het hele gebied zoals aangegeven op de plankaart. Een reservering ligt in woongebied I; de andere in het groengebied dat aansluit op woongebied IV. Een globale plaatsaanduiding is op figuur 7 van de toelichting aangebracht.

7. *Er is een hoofdontsluiting gemotoriseerd verkeer voorzien vanaf de openbaar vervoersbaan. Dit zal op een misverstand berusten.*

De aanduiding is op de kaart verwijderd.

8. *De ontsluiting van het groengebied aan de zuid-oostzijde van het plangebied voor gemotoriseerd verkeer zal moeten plaatsvinden vanaf de parallelweg langs de A6. De vraag rijst of dit verkeertechisch acceptabel is.*

De Directie Zuiderzeewerken van Rijkswaterstaat heeft tegen deze ontsluiting geen bezwaar. De exacte locatie ligt echter nog niet vast.

9. In de toelichting onder 3.4.4. wordt gesproken over: "Achter in het woongebied zullen de twee ontsluitingswegen met elkaar worden doorverbonden". Meer duidelijkheid hierover, bijvoorbeeld in de vorm van een plaatsaanduiding, is noodzakelijk.

In het zuid-oostelijk deel van het woongebied is op de kaart 159.812 (overzichtskaart woongebied) de doorverbinding middels de buurtstraat over de openbaar vervoersbaan tussen de gebieden 2.B.9c en 2.B.9b aangegeven.

10. In de toelichting wordt op de ene plaats gesproken over een gecombineerde fiets-/bromfietsroute, terwijl op andere plaatsen een dergelijke combinatie nadrukkelijk wordt afgewezen.

Waar in de toelichting wordt gesproken over een (brom)fietsroute, is dit een fietsroute waarop ook bromfietzers zijn toegestaan. Zo zijn de voetgangersroutes bedoeld voor voetgangers, waarbij fietsers, geen bromfietzers, zijn toegestaan. De kwalificaties van de routes geven dus de hoofdfunctie aan.

11. Het aantal parkeerplaatsen ten behoeve van de centrumvoorzieningen lijkt onvoldoende.

Er is berekend, dat er voor het buurtcentrum + 65 parkeerplaatsen nodig zijn.

12. Is er een stallingsplan voor fietsers ten behoeve van de centrumvoorzieningen?

Er zullen + 165 stallingsplaatsen voor fietsen moeten komen. Dit is echter geen zaak om in het bestemmingsplan vast te leggen.

13. De gegevens over de woningdichtheid in woongebied III, zoals opgenomen in bijlage 2 (vgl. pag. 2 en 4) stemmen niet met elkaar overeen.

Op blz. 2 van bijlage 2 staan de juiste gegevens. Het overzicht op blz. 4 is hierop aangepast.

#### C. Juridische aspecten

1. Onder A is reeds gewezen op de wens om het plan grotendeels in te richten als een globaal bestemmingsplan, overeenkomstig artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, uit te werken door de Landdrost, gehoord het Dagelijks Adviescollege. Hiervan uitgaande zal het plan moeten voldoen aan de juridische eisen, die met name het Besluit op de Ruimtelijke Ordening in de artikelen 10, 11, 13, 13a en 14 noemt. In de volgende punten zullen de meest wezenlijke eisen ter zake in relatie worden gebracht met dit ontwerp.

Verwezen wordt naar het antwoord bij A.1 en de overige antwoorden, voorzover die van toepassing zijn.

2. De plankkaart zal op de volgende punten moeten worden aangepast:
  - a. de reeds bekende straatnamen dienen zoveel mogelijk te worden aangegeven;
  - b. de plangrens dient te worden geconformeerd aan die van Stedenwijk-Noord en -Midden;
  - c. zoveel mogelijk dienen de gegevens ten aanzien van de kadastrale indeling (grenzen, sectie en nummers) te worden opgenomen.

Met de onder a. en c. gemaakte opmerkingen is rekening gehouden. Het meest zuidelijk gelegen gedeelte van het plan Stedenwijk-Noord en -Midden wordt in het onderhavige plan herzien (gedeelte van woongebied IV).

3. In de toelichting zullen te zijner tijd de resultaten van het overleg, dat ondermeer zoals met het Openbaar Lichaam Zuidelijke IJssel-meerpolders over het ontwerp wordt gevoerd, moeten worden vermeld.

Aan deze suggestie wordt voldaan. Het planboekje, zoals dat ter visie gaat, wordt voorzien van de resultaten van het overleg.

4. Er wordt met klem voor gepleit om alle voorschriften op te nemen in het "voorschriftenboekje" en niet te werken met een verwijzing daarin naar allerlei gegevens die op de plankkaart zijn vermeld. In dit verband wordt er bovendien op gewezen, dat het voorgestelde artikel-3 is geredigeerd als een gebruiksbepaling en niet als een bestemmingsplan met bebouwingsvoorschriften, overeenkomstig het systeem van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening.

De specifieke bouw- en toelaatbaarheidsvoorschriften zijn opgenomen op de kaart en de "algemene" voorschriften zijn te vinden in het boekje. Het geringe aantal verwijzingen kent grotere voordelen dan het "verstoppen" van specifieke voorschriften in een groot aantal identiek lijkende voorschriften. De toegankelijkheid van het plan is volgens de voorliggende opzet beter. Artikel-3 is aangepast qua redactie.

5. Indien overeenkomstig de toelichting wordt gedacht aan woningen voor alleenstaanden en tweepersoonshuishoudens is een voorgeschreven minimale inhoud van 150 m<sup>3</sup> per woning te hoog.

Woningen voor de bijzondere categorie één- en tweepersoonshuishoudens komen in het hele plangebied niet voor. Tabel I op blz. 17 wordt dan ook zodanig aangepast, dat het teken voor 3-kamerwoningen wordt weggelaten. De tekst op blz. 29 is gewijzigd in: "De woningen zijn bedoeld voor kleine huishoudens". De woningen voor alleenstaanden en tweepersoonshuishoudens zullen kunnen voldoen aan de genoemde minimale inhoudsmaat.

6. Binnen alle woongebieden en bij alle woningen is het volgens de voorschriften mogelijk praktijk- en kantoorruimten toe te laten. Dit zal

*niet de bedoeling zijn. Via de "toverformule" kan dit overigens ook geregeld worden.*

Het maximum gezamenlijke oppervlak van de praktijk- en kantoorruimten is nu beperkt tot 1.200 m<sup>2</sup>.

7. *De ontworpen regeling voor het toestaan van ambachtelijke bedrijven (categorie 1 en 2) in woongebied II is onduidelijk.*

Op blz. 28 van de toelichting is te lezen, dat niet uitsluitend ambachtelijke bedrijven zijn bedoeld. Het gaat hier om individuele kavels voor individuele bedrijven en beoefenaren van vrije beroepen. Ter voorkoming van "ongelukken" met betrekking tot hinder is voor de (ambachtelijke) bedrijven een beperking opgenomen. De toelaatbaarheid van de bedrijven is geobjectiveerd door middel van de lijst van bedrijfsvestigingen en het oppervlak is gekoppeld aan dat van de woning.

8. *Er ontbreekt elke maat ten aanzien van ambachtelijke bedrijven (categorie 1) die in relatie met het buurtcentrum worden toegestaan.*

Er is op de kaart alsnog een beperking in het toelaatbare oppervlak van ambachtelijke bedrijven opgenomen.

9. *Gemist wordt een bepaling waarbij de plaatsing van het kerkgebouw wordt gekoppeld aan die van het buurtcentrum.*

Plaatsing van de kerk wordt gekoppeld geacht aan het buurtcentrum (zie toelichting, blz. 32). De realisatie is afhankelijk van particulier initiatief. Het renvooi is aangepast om dit nog duidelijker te benadrukken.

10. *De op het renvooi bij de bestemming groendoeleinden en recreatie aangegeven voetgangersroute en fiets- en voetgangersroute kan vervallen, aangezien die niet op de plankaart voorkomt.*

Hiermede wordt ingestemd; het renvooi is hierop aangepast.

11. *Op verschillende plaatsen in het renvooi is verzuimd een maximaal toegestane hoogte voor te schrijven.*

In het renvooi is de ontbrekende maximale hoogte van bebouwing nu aangegeven.

12. *Het verdient aanbeveling na te gaan of alle begripsbepalingen wel noodzakelijk zijn.*

Om duidelijk onderscheid te kunnen maken, worden alle begripsbepalingen ten behoeve van de burger noodzakelijk geacht.

13. *De maximaal toegestane hoogte van bouwwerken met geen groter oppervlak dan 1 m<sup>2</sup> is bij de bestemming groendoeleinden en recreatie afwijkend. De reden hiervan is niet bekend.*

Bij de aangehaalde bestemming is dezelfde hoogte aangehouden als die van tribunes.

14. *Waarom wordt een onderscheid gemaakt tussen lichtmasten en verlichtingsarmaturen met verschillende hoogten?*

Het onderscheid in benaming is vervallen. Het onderscheid in hoogten is aangebracht om bij de sportveldenverlichting de keuze tussen enerzijds weinig en hoge lichtmasten en anderzijds meer en lage lichtmasten mogelijk te maken.

7. De Inspecteur van de volksgezondheid voor de hygiëne van het milieu in de provincie Overijssel te Zwolle

Bij brief van 20 oktober 1980 kenmerk 957/vdM/JR zijn de volgende reacties ontvangen:

1. *Met betrekking tot het autoverkeer.*  
*In de toelichting (blz. 22) heb ik prognoses gemist met betrekking tot de te verwachten verkeersintensiteiten en - snelheden op bijvoorbeeld de kernhoofdwegen. Wellicht kunnen hierover in de volgende ontwerp-plannen meer gegevens worden vermeld.*

Hiervan zal goede nota worden genomen.

2. *Met betrekking tot het woonwagenterrein.*  
*In Overijssel vindt momenteel de spreiding van grote regionale woonwagencentra naar kleine terreinen met een capaciteit van 4-8 standplaatsen plaats, op grond van de filosofie, dat het toezicht op de begeleiding en de integratie-mogelijkheden van deze kleine kernen beter kunnen worden gerealiseerd.*  
*Het verdient voor het woonwagenterrein in dit plan wellicht aanbeveling over de grootte en de locatie, overleg te plegen met de betreffende instanties van het Ministerie van CRM.*

De Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders neemt als basis voor haar plannen betreffende woonwagenbevolking, de uitgangspunten van het Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (voorheen CRM) volledig over.

Dezerzijds wordt het streven naar kleinere woonwagencentra van ganser harte ondersteund (afhankelijk van omstandigheden 2-7 en 7-15 woonwagens per centrum).

3. Met betrekking tot de voorschriften art. 3, lid 2h/2i. Het verdient in de volgende gevallen aanbeveling het begrip geluid-belasting nader te definiëren of te omschrijven, bijvoorbeeld als "etmaalwaarde van het equivalent geluidsniveau".

Hiervan zal goede nota genomen worden.

8. De Directie Zuiderzeewerken van Rijkswaterstaat te Lelystad

Bij brief van 27 oktober 1980 kenmerk RFO 11649 zijn de volgende reacties binnengekomen:

1. In de zuid-oosthoek van het plan is op de kaart een hoofdontsluiting voor gemotoriseerd verkeer naar de parallelweg van de A6 aangegeven. Deze aansluiting behoeft geen bezwaren op te leveren, indien plaats en vorm in overleg met mijn dienst zodanig worden vastgesteld, dat een eventuele realisering van rangeerbanen hierdoor niet wordt belemmerd.

Hieromtrent zal overleg plaatsvinden.

2. Bij het maken van hogergenoemde rangeerbanen zal de parallelweg moeten worden verplaatst. Daarvoor moet een strook voor verkeersdoel-einden worden bestemd.

Hieromtrent zal overleg plaatsvinden.

3. De zuidelijke plangrens ligt zo dicht bij de as van de parallelweg dat een gedeelte van de bij de weg behorende sloten en bermen binnen het plangebied vallen. Ik stel u daarom voor deze plangrens in noordelijke richting te verschuiven, zoals is aangegeven op bijgaand kaart-fragment.

De plangrens is in noordelijke richting verschoven, zodat de parallelweg, berm en wegsloot buiten het plangebied vallen.

4. Rijksconsulentschap voor Handel, Ambacht en Diensten.

Bij brief van 7 november 1980 kenmerk 80201 is de volgende reactie ontvangen:

In het plangebied is een aantal centrumvoorzieningen opgenomen, waaronder een winkelsteunpunt met een bedrijfsvloeroppervlakte van 1500 m<sup>2</sup>. Dit steunpunt zal een functie dienen te vervullen ten behoeve van de ca. 4000 consumenten die in de eindfase in het onderhavige gebied zullen wonen.

Gelet op de excentrische ligging van het plangebied ten opzichte van het hoofdcentrum kan worden verondersteld dat de consumenten voor de aankoop van dagelijkse goederen zich overwegend zullen richten op de voor-

*zieningen in de eigen woonbuurt.*

*Een supermarktvestiging van ca. 750 m<sup>2</sup> zal naar dezerzijdse mening dan ook rendabel kunnen functioneren. Voorwaarde daarbij is evenwel dat de afzonderlijke versgroepen in deze supermarkt vertegenwoordigd zijn.*

*Voor overige speciaalzaken in de food-sektor zal dan een onvoldoende draagvlak resteren om tot een rendabele bedrijfsvoering te kunnen komen.*

*Het lijkt mij dan ook gewenst dat het winkelsteunpunt beperkt blijft tot een supermarkt van ca. 750 m<sup>2</sup> b.v.o., waarbij ter ondersteuning gedacht kan worden aan de vestiging van een bankfiliaal en eventueel een snackbar.*

*Naar dezerzijdse mening zou ten behoeve van het winkelsteunpunt derhalve kunnen worden volstaan met een omvang van ca. 1000 m<sup>2</sup> b.v.o. in plaats van de in het plan aangegeven mogelijkheid tot realisering van ca. 1500 m<sup>2</sup> b.v.o.*

Het bedoelde winkelsteunpunt van 1500 m<sup>2</sup> bedrijfsvloeroppervlakte dient een primaire functie te vervullen voor de bevolking van het woongebied in een loopafstandstraal rond het buurtcentrum. Binnen deze afstand valt niet alleen het onderhavige woongebied met ca. 4000 inwoners maar tevens het zuidelijk deel van het woongebied Stedenwijk-Midden. Gezien de afstand van dit gebied tot het hoofdcentrum en het ontbreken van buurtwinkelvoorzieningen aldaar, mag op een oriëntatie voor dagelijks c.q. frequent benodigde artikelen en produkten op bedoeld winkelsteunpunt worden gerekend.

Naast bedoelde supermarktvestiging is er nog voldoende draagvlak aanwezig voor enkele aanvullende winkelbedrijven. Hier wordt niet alleen gedacht aan speciaalzaken in de food-sektor, maar ook aan winkels in frequent benodigde non-food artikelen. Tevens wordt inderdaad gedacht aan vestigingen zoals een snackbar en een bankfiliaal. Voor een optimale verzorging van dit deel van de stad is de mogelijke 1500 m<sup>2</sup> bedrijfsvloeroppervlakte dan ook noodzakelijk en verantwoord.

5. De Hoofdingenieur-Directeur voor Landinrichting, Grond- en Bosbeheer in de provincie Overijssel te Zwolle

Bij brief van 29 oktober 1980 kenmerk 6913 zijn de volgende reacties ontvangen:

1. *De ruimtelijke verdeling van het stedelijk gebied van Almere staat momenteel centraal in de discussie rond het in procedure zijnde Ontwerp-Structuurplan Almere. Aangezien deze procedure nog niet is afgerond ontbreekt een wellicht belangrijk toetsingskader, hetgeen uiteraard van invloed is op het door mij in te nemen standpunt ter zake.*

Als toetsingskader voor dit plan moet niet het ontwerp-structuurplan Almere worden gezien, maar het ontwerp-structuurplan Almere-Stad, dat zich in een laatste fase van de besluitvorming bevindt, na alle stadia

van becommentariëring te zijn doorlopen.

2. In het ontwerpplan wordt uitgegaan van een gemiddelde netto woningdichtheid van 29,8 tot 43,4 woningen per ha. (Bijlage 2, blz 4). De woningdichtheden zijn gebaseerd op een oppervlakte bruto woongebied van ca. 40 ha. (blz. 16). Hiervan uitgaande zou de bruto woningdichtheid op ca. 35 woningen per ha. uitkomen. Het is echter de vraag of de in het ontwerpplan opgestelde woningdichtheden niet een correctie behoeven, aangezien in het groengebied, dat de grootste oppervlakte binnen het plangebied beslaat, ca. 35 ha voorzieningen op buurt- en wijkniveau begrepen is (zie paragraaf 4.3.4. a). Indien het bruto woongebied ca. 75 ha zou beslaan dan komt de gemiddelde bruto woningdichtheid uit op ca. 20 woningen per ha. In de Verstedelijkingsnota, deel e (PKB na parlementaire behandeling) is in paragraaf 4.2. van de structuurschets aangegeven dat in nieuwe woongebieden netto dichtheden van 45 of meer woningen per ha worden voorgesteld, hetgeen in de Verstedelijkingsnota gekoppeld wordt aan een bruto woningdichtheid van 30 woningen/ha. Vraag is of het ontwerpplan, in het licht van het bovenstaande, niet te ruim is opgezet.

In het kader van het structuurplan Almere-Stad (en het daaraan voorafgegane structuurschema Almere-Stad) zijn de dichtheden van het stedelijk gebied uitvoerig aan de orde geweest. Voor het onderhavige gebied moet erop worden gewezen dat de genoemde 35 ha groengebied niet uitsluitend bestemd zijn voor dit gebied (zie blz. 34 van de toelichting). Op structuurplan-niveau zijn aan de volgende voorzieningen gedacht:

- a. sportveldencomplex (bestemd voor ca. 15.000 inwoners)
- b. een volkstuinencomplex (voor ca. 12.000 inwoners)
- c. aanvullend buurt- en wijkgroen

De toelichting is op dit punt aangepast.

Deze voorzieningen vervullen niet enkel een functie voor de bewoners van Stedenwijk-Zuid maar ook voor die van andere stadsdelen, zoals bijvoorbeeld Stedenwijk-Noord en -Midden en het in de toekomst te realiseren woongebied 2 J (ten westen van Kernhoofdweg 1, aansluitend op het groengebied).

Het gestelde op bladzijde 16 moet dan ook in dat licht worden gezien. De netto- dichtheid zal in het overgrote deel van het gebied dan ook overeenkomstig de verstedelijkingsnota ca. 45 woningen/ha bedragen.

3. Bovendien wil ik er op wijzen dat het van belang is dat het plan een zodanige flexibiliteit heeft dat het uiteindelijke resultaat van het in procedure zijnde Ontwerp-Structuurplan Almere hierin voldoende zal kunnen doorklinken.

In het antwoord onder opmerking 1 is al aangegeven dat voor dit plan gezien moet worden naar het ontwerp-structuurplan Almere-Stad.

4. *Overigens geeft de planttechnische uitvoering van dit plan mij geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.*

Hiervan is kennis genomen.