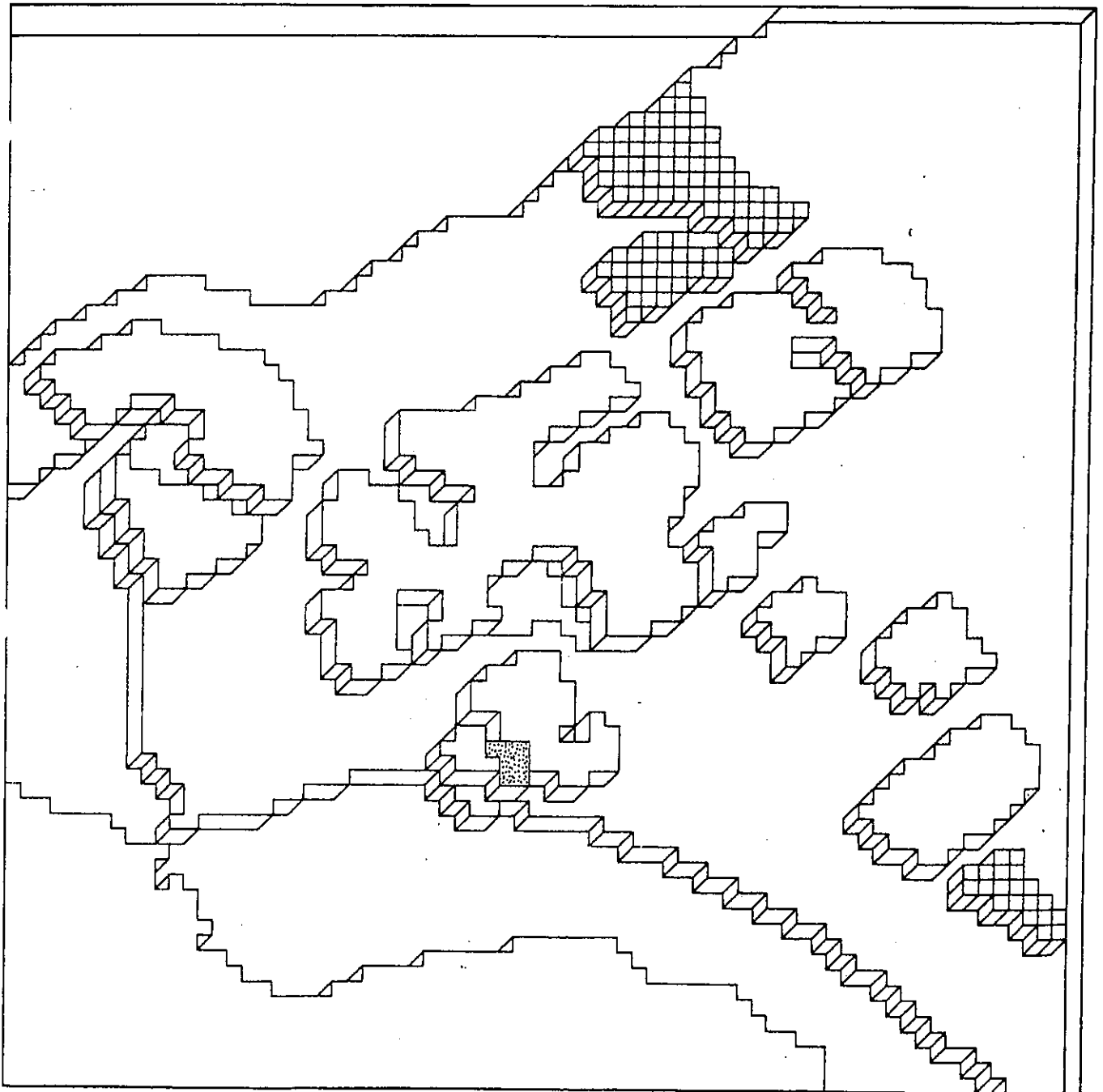


plan tot regeling der bebouwing en der bestemming van gronden  
ex artikel 11 van de wet op het openbaar lichaam  
"zuidelijke ijsselmeerpolders"

# centrum

gelegen in almere-haven



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



MINISTERIE VAN VERKEER  
EN WATERSTAAT

RIJKSDIENST VOOR DE IJSSSELMEERPOLDERS

nr. A 40501

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 "Almere-Haven Centrum" te Almere-Haven, zoals dat vastgesteld is door de hoofddirecteur van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders op 22 maart 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 179/82;

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 "Almere-Haven Centrum", vervat in de bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte kaart, voorschriften en toelichting, nr. 8019 gedateerd 82-08-16.

's-Gravenhage, 7 oktober 1982

DE MINISTER VOORNOEMD,

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'J. J.' or similar, written over a horizontal line.

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

# centrum

gelegen in almere-haven

82\_08\_16

## PLAN CENTRUM

Datum : 19 juni 1981  
Plannummer : 8019  
Extern adviseur : Stad en Landschap, Rotterdam

---

|                                                      | blz. |
|------------------------------------------------------|------|
| VOORWOORD                                            | 3    |
| TOELICHTING                                          | 4    |
| 1. INLEIDING                                         | 6    |
| 2. UITGANGSPUNTEN                                    | 12   |
| 2.1. Structuurschema                                 | 12   |
| 2.2. Randvoorwaarden                                 | 12   |
| 2.3. Plangebied                                      | 14   |
| 2.4. Begrenzing plangebied                           | 15   |
| 3. PROGRAMMA                                         | 17   |
| 3.1. Wonen                                           | 17   |
| 3.2. Winkels                                         | 18   |
| 3.3. Werkgelegenheid                                 | 18   |
| 3.4. Voorzieningen                                   | 19   |
| 3.5. Reserve                                         | 19   |
| 3.6. Openbare ruimtes                                | 19   |
| 3.7. Ontsluiting                                     | 20   |
| 4. HET PLAN                                          | 23   |
| 4.1. De opbouw                                       | 23   |
| 4.2. De eerste fase                                  | 24   |
| 4.3. De tweede fase: het gebied rond de centrumhalte | 27   |
| 4.4. De derde, vierde en vijfde fase                 | 30   |
| 4.5. Fasering                                        | 34   |
| 5. RESULTATEN UIT HET AMBTELIJK OVERLEG              | 36   |

## VOORSCHRIFTEN

### BIJLAGEN

1. Programma
2. Woningdifferentiatie
3. Parkeren

## PLANKAART

RIJKSDIENST VOOR DE IJSSELMEERPOLDERS

Smedinghuis

LELYSTAD

VOORWOORD

Dit plan tot regeling der bebouwing en der bestemming van gronden heeft betrekking op het gebied Centrum in Almere-Haven. Het plan is gebaseerd op het 'Ontwerp Almere-Haven', het struktuurschema zoals vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat in 1974; en op latere aanpassingen verwerkt in de Aanvulling 1979 van het struktuurschema 1974 zoals verhoging van het aantal woningen, vergroting van het aandeel kleine woningen hierin en uitbreiding van het aantal arbeidsplaatsen in en rond Almere-Haven als gevolg van een stijgend beroepsdeelnemingspercentage.

Het plan omvat het gehele centrum-gebied van Almere-Haven, d.w.z. zowel het reeds uitgevoerde als het nog te ontwikkelen deel. Naast verzorgingsgebied voor de bewoners van Almere-Haven dient het centrum ook een sfeergebied en ontmoetingsplaats te zijn. Belangrijk daarbij is de ligging aan het Gooimeer, een unieke situatie die van grote invloed is geweest op de planontwikkeling.

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 op de 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 openbaar lichaam 'Zuidelijke IJsselmeerpolders' mogelijk aansluiting gezocht bij de Wet en het Besluit op de Ruimtelijke Ordening.

De bij het plan behorende voorschriften zijn opgenomen na de toelichting; een deel van de voorschriften is op de kaart vermeld. Het betreft in hoofdzaak bebouwingsvoorschriften, waardoor overzichtelijk is weergegeven welke bouwmogelijkheden voorhanden zijn en met welke stedenbouwkundige randvoorwaarden zoals waterlopen, fietsen en voetpaden, en dergelijke rekening gehouden dient te worden. Op de kaart zijn door middel van (overige) aanwijzingen een aantal bijzondere elementen weergegeven. Zowel het reeds ontwikkelde deel als het nog uit te voeren gedeelte zijn op de kaart op onderscheiden wijze ingetekend.

Voor het nog niet gerealiseerde deel heeft de architectengemeenschap Van den Broek en Bakema in opdracht van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders en in nauw overleg met deze dienst en de dienst der Zuiderzeewerken in 1977 een ontwerp gemaakt. Sindsdien is het plan bijgewerkt naar de laatste gegevens en inzichten, waaronder de berekende parkeerbehoefte van buro Goudappel en Coffeng en oplossingen voor de centrumhalte voor openbaar vervoer van buro Hakkesteeft en Harreman.

In samenwerking met Stad en Landschap, adviesburo voor ruimtelijke ordening en vormgeving, is de juridische vormgeving tot stand gekomen.

DE DIREKTEUR VAN DE RIJKSDIENST  
VOOR DE IJSSELMEERPOLDERS

Prof. dr. R.H.A. van Duin

toelichting

1

## 1. INLEIDING

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.

Om de problemen van deze overloop op een flexibele manier te kunnen oplossen, is gekozen voor een opzet, waarbij Almere verschillende kernen van uiteenlopende omvang zal omvatten. Tezamen vormen deze een nauw op elkaar betrokken geheel (zie figuur 1).

Almere-Haven is als eerste kern tot ontwikkeling gebracht en bedoeld om circa 22.000 inwoners te herbergen. Daarnaast bestaan uitgewerkte plannen voor een tweede kern (de hoofdkern Almere-Stad) van circa 90.000 inwoners en een derde kern van circa 50.000 inwoners (Almere-Buiten), zie figuur 2.

Al deze woongebieden, en ook de werkgebieden, worden via groene tussengebieden met elkaar verbonden door middel van fietspaden, busbanen, stadsautowegen en vaarroutes.

Kenmerkend voor de stedenbouwkundige opzet van Almere-Haven is de ligging van de woonbuurten rondom haltes van het openbaar vervoer. De buurten zijn onderling van elkaar gescheiden door groene wiggen, waarin rekreatieve voorzieningen zijn gesitueerd.

Naar het centrum toe lopen de woningdichtheden op, evenals binnen de buurten naar de o.v.-haltes toe. Hierdoor wordt bereikt, dat zoveel mogelijk woningen dichtbij de centraal in de buurten gelegen voorzieningen zijn gesitueerd: elke inwoner heeft zo de benodigde dagelijkse voorzieningen binnen bereik. In het centrumgebied liggen de voorzieningen die nodig zijn voor circa 22.000 inwoners en voorzover ze éénmaal in Almere-Haven voorkomen.

Getracht wordt verscheidenheid in de omgeving te bewerkstelligen, onder meer door verkavelingswijze, woningtypen, karakter (stenig versus groen) en financieringswijze.

In Almere-Haven is, behalve voor het wonen, ook ruimte voor het werken. Zo zijn er gebieden van verschillende omvang voor bedrijven en kantoren (de Steiger, de Paal, Ambachtsmark, Achterwerf en andere). Daarnaast zijn er, verspreid over het woongebied, kleine bedrijventerreinen en individuele bedrijfs- en atelierruimten. Het centrumgebied zal, als belangrijkste werkgebied, vooral een groot aandeel leveren in de kantoren- en voorzieningensektor.

Bij de verkeersafwikkeling hebben voetgangers, fietsers en openbaar vervoer de hoogste prioriteit. In het gehele stedelijke gebied van Almere-Haven is een openbaar vervoerbaan geprojecteerd voor snelle en comfortabele busverbindingen. De haltes zijn zodanig gesitueerd dat circa 90% van alle inwoners binnen 400 meter van een halteplaats woont, terwijl ook een groot deel van de arbeidsplaatsen (minimaal 75%) binnen loopafstand ligt.

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

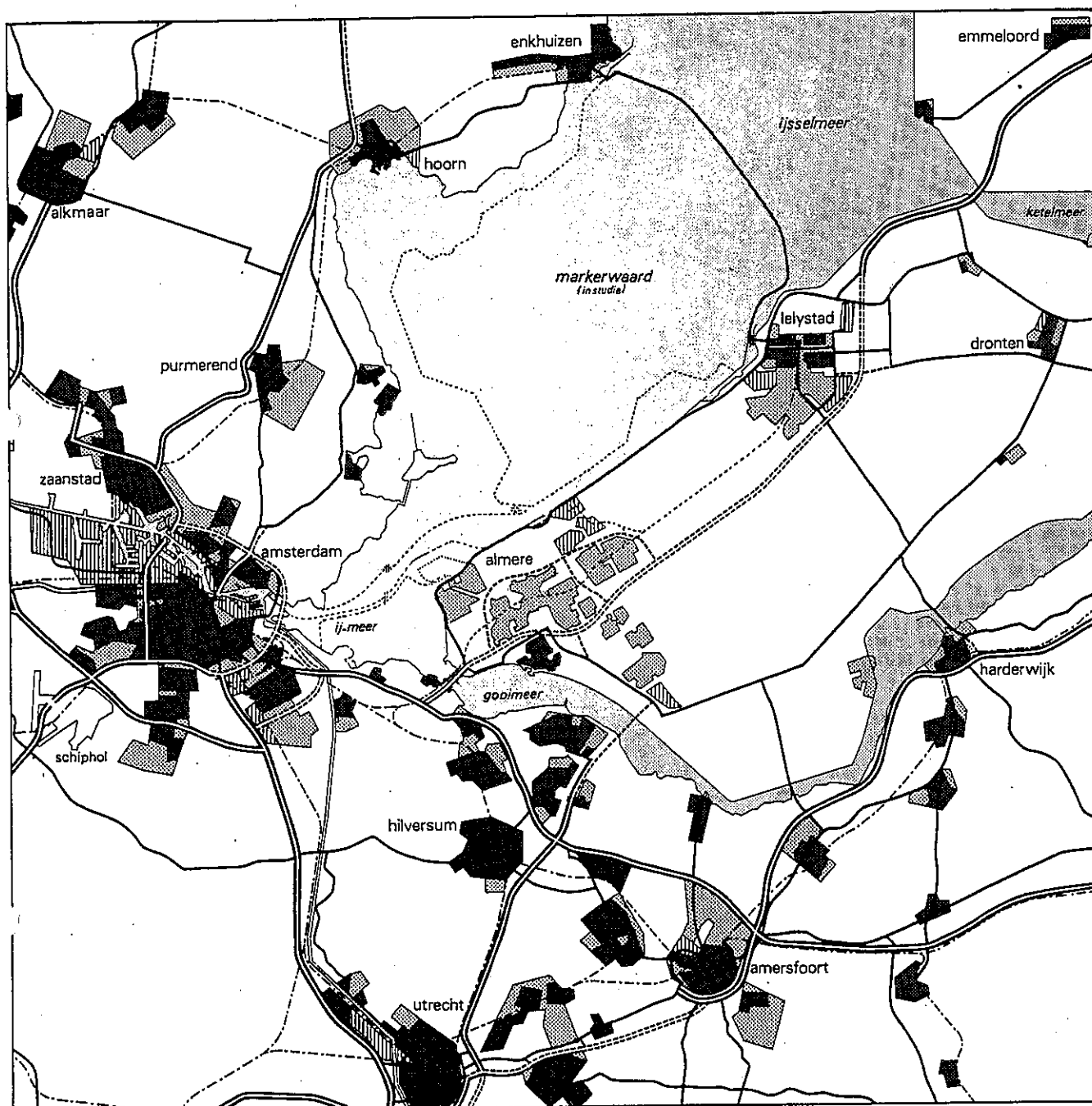
De hoofdontsluiting voor de auto geschiedt via een centrale kernhoofdweg, welke zich in drieën vertakt. Deze hoofdwegen zijn tussen de woongebieden in gesitueerd en leiden naar het centrum van Almere-Haven.

In de woongebieden is daardoor hoegenaamd geen doorgaand verkeer aanwezig, waardoor fietser en voetganger een veilig gebied aantreffen, nog versterkt door de verkeerscirculatie binnen de woongebieden.

De ligging van Almere-Haven aan het Gooimeer wordt benadrukt doordat het centrum vlakbij dit water is gesitueerd en een aantal voorzieningen in de nabijheid wordt ontwikkeld (strandgebied, jachthaven, binnenhaven en sluis).

Almere-Haven moet in 10 jaar tijds gegroeid zijn tot een volwaardig en aantrekkelijk woongebied met ruim 8.000 woningen. De ontwikkeling is gestart bij en in het centrum. Vanuit deze eerste fase zijn een viertal radialen ontwikkeld, zodat snel een gedifferentieerd woonmilieu kon ontstaan. De eerste radiaal wordt gevormd door de Steiger en het woongebied de Marken, waarna de oostelijke, tweede, radiaal is gevolgd middels het woongebied de Meenten en de Grienden. De derde radiaal ligt richting Almere-Stad (de Gouwen). De Wierden zal als laatste woongebied en vierde radiaal volgen. Het centrum met zijn voorzieningen zal zoveel mogelijk gelijktijdig ontwikkeld worden.

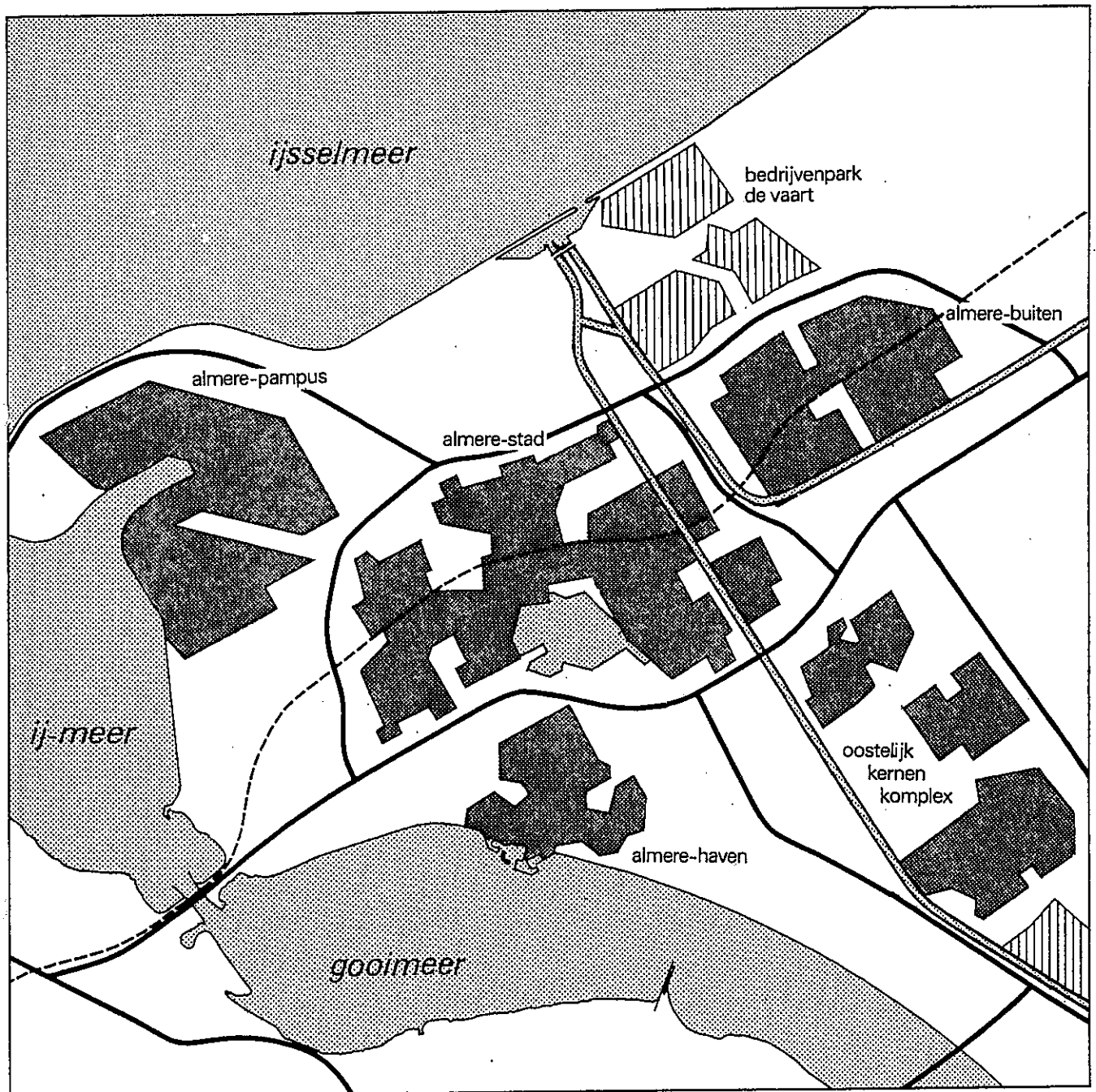
figuur 1  
amsterdam + groeikernen



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

0 5 10 15 20km

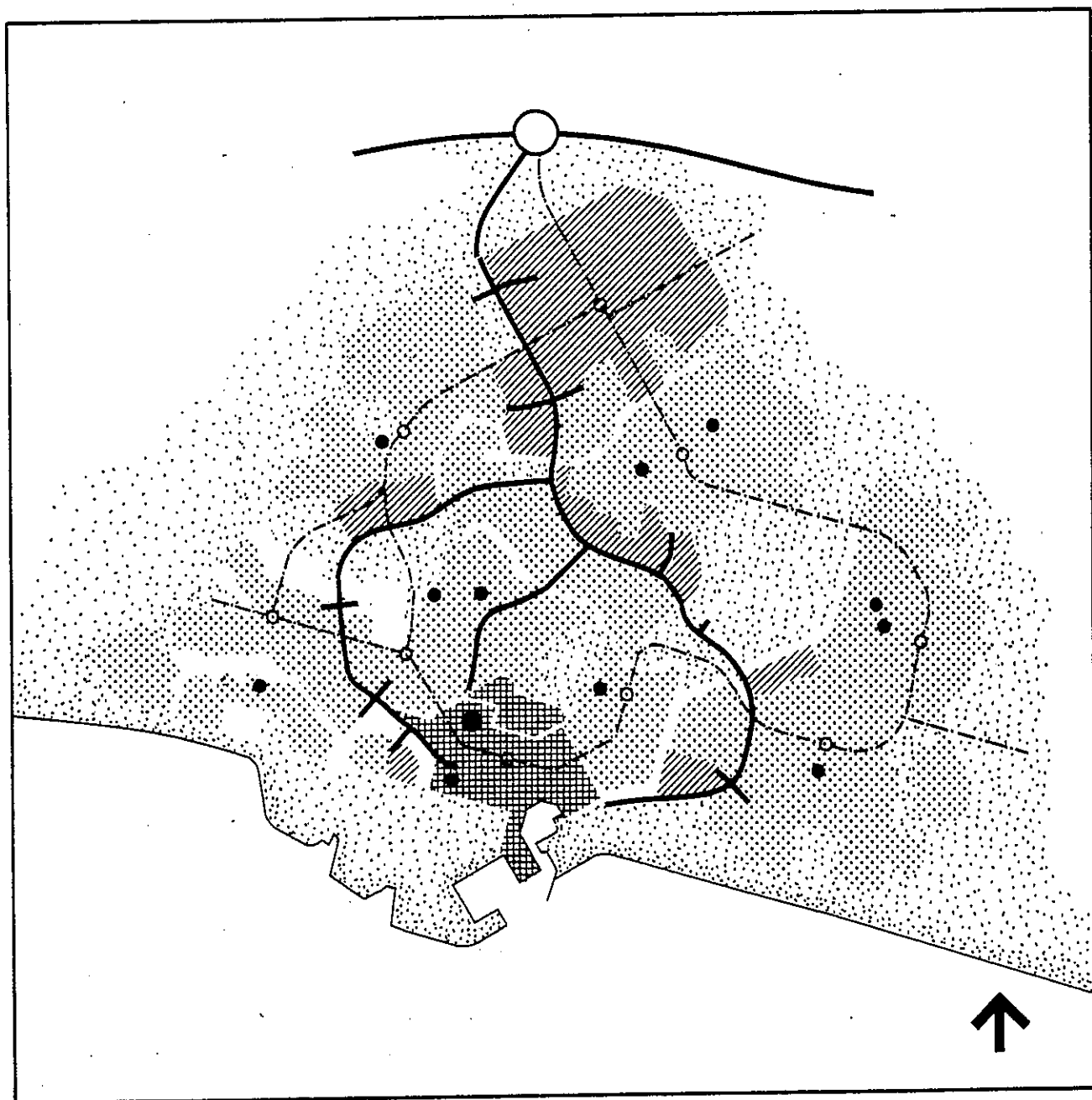
figuur 2  
almere, meerkernige opzet



-  water
-  stedelijk gebied
-  bedrijvenpark
-  wegen
-  spoorlijn

0 1 2 3 4 5km

figuur 3 - structuurschema almere - haven



woongebied



centrumgebied



bedrijventerrein



groen



hoofdontsluiting auto's



openbaarvervoersbaan



scholen



bushaltes

0 500 1000m

2

## 2. UITGANGSPUNTEN

### 2.1. Struktuurschema

In het rapport 'Ontwerp Almere-Haven' en het bijbehorende struktuurschema van januari 1974 zijn de grondslagen gelegd voor het centrumgebied. Om de relatie met het water, aangeduid in de naam Almere-Haven, tot uitdrukking te brengen is besloten het centrum van de eerste kern aan het Gooimeer te leggen, een haven aan te leggen en een sluis in de waterkerende dijk te bouwen. Zo is in het struktuurschema het centrum gesitueerd ter plaatse van de haven, maar dan iets landinwaarts i.v.m. de noodzaak van beschutting tegen de overheersende zuidwesten wind.

In bovengenoemd rapport staat ten aanzien van het centrum het volgende:

Het centrum is gesitueerd aan het Gooimeer en moet de volgende functies vervullen:

- het innemen van een centrale plaats in het leven van alle inwoners, o.a. door het concentreren van alle benodigde winkelvoorzieningen en andere niet commerciële voorzieningen;
- het is het centrale ontmoetingspunt voor allen, die in Almere-Haven wonen en werken;
- het fungeren als dagelijks verzorgingspunt voor die inwoners die binnen loopafstand (ca. 800 meter) van het centrum wonen;
- in het centrum is ook 25% van de werkgelegenheid gelokaliseerd.

In 1979 is op het struktuurschema een aanvulling gemaakt, die het karakter heeft van een aktualisering en een inventarisatie inhoudt van de wijzigingen die bij nadere uitwerking zijn ontstaan. Deze aanvullingen zijn in het algemeen van marginale betekenis en laten de uitgangspunten van 1974 onveranderd.

### 2.2. Randvoorwaarden

Het struktuurschema voor Almere-Haven bevat een aantal planelementen, die als randvoorwaarden voor het centrumplan kunnen worden aangemerkt. Inmiddels is de ontwikkeling van Almere-Haven in een gevorderd stadium. Per 1 januari 1981 is het aantal woningen ruim 4.000 en bedraagt het aantal inwoners bijna 11.000.

Veel planelementen zijn inmiddels gebouwd of aangelegd en zijn te beschouwen als vaste gegevens ofwel randvoorwaarden voor het nog te ontwikkelen deel van het centrumgebied. Sommige hiervan hebben ook als randvoorwaarde gefungeerd voor het eerste deel van het centrum.

De belangrijkste randvoorwaarden zijn:

#### Het Gooimeer en de Gooimeerdijk

De dijk heeft een waterkerende functie.

#### Het buitendijksgebied

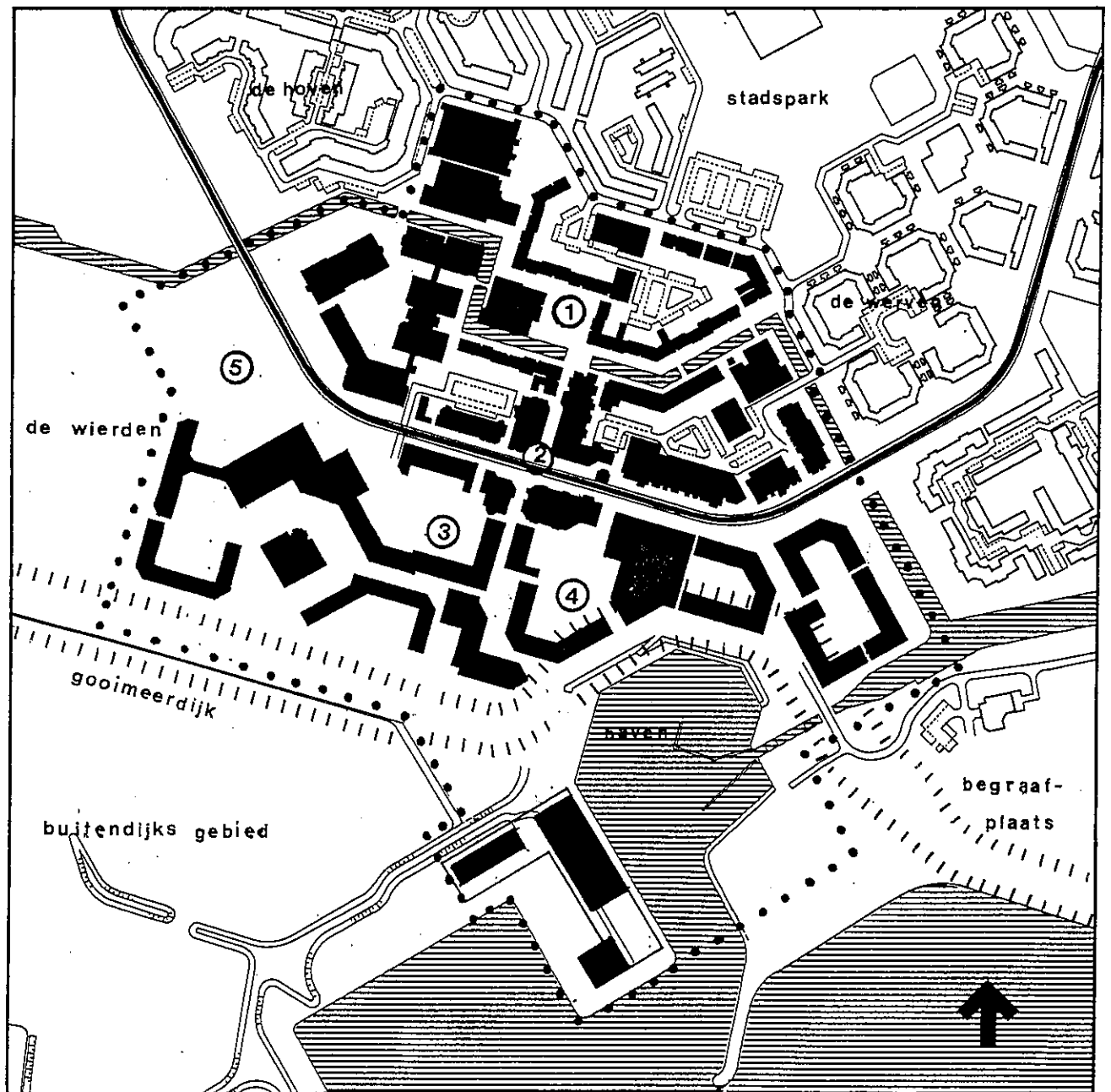
Dit gebied is reeds opgespoten en is geprojecteerd om als verzachtend element de strakke kustlijn te breken en om te dienen als windkering tegen de heersende zuidwesten wind om daarmee hinderlijke luchtwervelingen achter de dijk te voorkomen. Het voorkomt tevens grote golfoploop in de binnenhaven.

Het gebied is bestemd voor rekreatief gebruik en zal een 'aanloop'-functie vervullen voor de watersport aan de noordzijde van het Gooimeer. De inrichting als rekreatiegebied moet nog plaatsvinden; gepland zijn o.a. stranden, zwemwater, weiden, surfstrand, bos, manifestatieterrein, jachthaven annex klubgebouw, botenberging etc., alsmede enige woningen aansluitend op de centrumbebouwing.

#### De haven met sluis en kanaal

Door deze beide binnen het centrumgebied gelegen elementen komt een verbinding tot stand tussen de randmeren, via de haven naar de watergangen in het achterliggende polderland. Door de centrumbebouwing rond de haven in relatie tot het Gooimeer wordt een waterfront geschapen.

fig. 4 plangebied



• • • plangrens

⊙ e fase

— openbaar vervoersbaan

≡ water

||||| dijk

### Het door het centrum lopende water

Als onderdeel van de eerste fase van het centrum is een stadsgracht uitgevoerd.

### Het stadspark

Direkt ten noorden van het centrum ligt het stadspark. Hierin is een dierenwei-de , een zwembad en een sporthalcomplex opgenomen. Het zuidelijk deel is ingericht als parkeerterrein, dat tevens kan dienen als manifestatieterrein.

### De aansluitende woongebieden.

De woningbouw is begonnen bij het centrum. De woonbuurten de Hoven en de Werven zijn reeds bewoond vanaf 1977 en sluiten direkt aan op het centrum. Het woongebied de Wierden grenst in het westen aan het centrumgebied en zal als laatste ter hand genomen worden.

### Primaire routes voor voetgangers en fietsers

In geheel Almere-Haven wordt prioriteit gegeven aan de voetgangers en fietsers. Het net van routes met een maaswijdte van ca. 200 meter is zodanig, dat korte, beschutte en veilige verplaatsingen mogelijk zijn. Hoofdontsluitingswegen met een belasting groter dan 300 auto's per uur worden ongelijkvloers gekruist. Vanuit alle woon- en werkgebieden leiden routes naar het centrum.

### De vrije baan voor het openbaar vervoer

In het bebouwde gebied van Almere-Haven is een lusvormige vrije busbaan aangelegd. Deze is inmiddels in oostelijke richting verwijd en zal in de toekomst ook naar het westen worden uitgebreid en worden doorgetrokken naar het N.S.-station en het centrum van Almere-Stad. De halte in het centrum van Almere-Haven moet nog definitief worden ingericht.

Het merendeel van de woningen en bedrijven ligt binnen een straal van 400 meter vanuit de halteplaatsen. Het overige verkeer kan deze baan alleen kruisen door middel van beveiligde oversteekplaatsen of een ongelijkvloerse kruising.

### Westerdreef, Voorstraat en Oosterdreef

Deze wegen verzorgen de hoofdontsluiting voor het gemotoriseerde verkeer vanuit het westen, noorden en oosten. Ze voeren tot in het centrumgebied. De opzet, reeds in het struktuurschema aangegeven, is zodanig dat door de bereikbaarheid van drie zijden hier geen doorgaand verkeer behoeft plaats te vinden. Een kortsluiting tussen Wester- en Oosterdreef zal in het buitendijks gebied worden gemaakt.

## 2.3. Plangebied

Het centrum ligt nagenoeg centraal binnen de woonkern en is goed bereikbaar vanuit de woon- en werkgebieden. Het gebied is ca. 26 ha. groot, waarvan circa 8 ha. ten noorden van de openbaar vervoerbaan is gelegen, ca. 1 ha. centraal in het gebied rond de bushalte en ca. 17 ha. ten zuiden van de busbaan.

Het noordelijk centrumgebied (8.1 ha.) is in dezelfde tijd als de eerste woongebieden tot ontwikkeling gebracht. Eind 1976 zijn hier een supermarkt, enkele voorzieningen en een noodwinkelcentrum gerealiseerd, tegelijk met de oplevering van de eerste woningen direkt ten noorden van het centrum. Enkele jaren later is het noodwinkelcentrum vervangen door de winkelbebouwing van de eerste fase. Deze fase is gecompleteerd met de aanleg van de stadsgracht en de bouw van kantoren en woningen.

Met de bouw van winkels met daarboven woningen en kantoren in het gebied rond de centrumhalte is een begin gemaakt. Dit gebied vormt de tweede fase (0.9 ha.) van het centrum van Almere-Haven. Het is de schakel tussen de eerste fase en de volgende fasen ten zuiden van de busbaan. De kruising van de hoofdwinkelstraat met de vrije baan voor openbaar vervoer zal in dit plandeel moeten worden opgelost.

In het gedeelte ten zuiden van de busbaan, de derde en de vierde fase (resp. 4.6 en 5.5 ha.) ligt momenteel een KBO-school en wordt tijdelijke parkeergelegenheid geboden. De uitvoering van civieltechnische werken ten behoeve van de binnenhaven is enige tijd geleden begonnen. Met het bouwrijp maken van de derde fase zal in de loop van 1981 worden gestart.

Een vijfde fase (1.5 ha.) is geprojecteerd aan de westzijde van het plangebied bij de busbaan. Voorlopig blijft dit gebied als reservegebied van het centrum onbebouwd.

#### 2.4. Begrenzing plangebied

Het plangebied wordt aan de westzijde begrensd door het uiteinde van de Wester-dreef met de oprit naar de Gooimeerdijk. In verband met de voorgenomen bouw van een verzorgingstehuis in het zuidwestelijk deel van het centrum, zal de oprit in de loop van 1981 bijna 100 meter naar het westen worden verlegd. Dit heeft een kleine grenswijziging met het aangrenzende woongebied de Wierden tot gevolg gehad.

De noordwest grens wordt gevormd door een gedeelte van de stadsgracht en een uitloper van de Voorstraat, de Houtstraat, met daaraan grenzend het woongebied de Hoven. Ten noorden van het centrumgebied ligt een deel van woongebied de Werven met een uitloper van het stadspark tot aan de Schoolstraat.

De noordoost grens ligt langs de stadsgracht met oostelijk daarvan het zuidelijk deel van woongebied de Werven. De zuidoost grens is langs de Oosterdreef gesitueerd ten zuidoosten van de nog aan te leggen schutsluis, die de doorgaande vaarroute zal verbinden met de haven. Aan de overzijde van deze weg is de begraafplaats gelegen.

In het zuiden is de grens over het opgespoten gebied gelegd. Tenslotte volgt ze gedeeltelijk de Gooimeerdijk en de buitenhaven. Hier heeft een kleine grenscorrectie met het buitendijks gebied plaatsgevonden in verband met een gewijzigde situering van gronden met de bestemming centrumvoorziening.

3

### 3. PROGRAMMA

In het centrum worden de meeste winkels en horecavoorzieningen geconcentreerd, ruim 30% van het totaal aan arbeidsplaatsen in de woonkern Almere-Haven zal hier worden gerealiseerd en de meeste voorzieningen die één keer voorkomen zullen er te vinden zijn.

Maar vooral is het centrum een, zij het een bijzonder, woongebied. Hiervoor is gekozen omwille van de permanente aanwezigheid van mensen, waardoor gezelligheid en veiligheid kan ontstaan en waardoor in de bebouwing altijd de kleine schaal van het wonen zal doorwerken.

Hieronder zullen de hoofdbestemmingen wonen, winkels, werkgelegenheid en voorzieningen behandeld worden. Tenslotte worden de openbare ruimtes, de ontsluiting en parkeer- en stallingsmogelijkheden beschreven.

Een totaal oppervlakte-overzicht van de te realiseren bestemmingen is opgenomen in een aparte bijlage. De aldaar gehanteerde floor-space index ( $\frac{\text{vloeroppervlak}}{\text{gedeelde door terreinoppervlak}}$ ) is zowel per fase als voor het gehele centrum berekend. Deze index is in de eerste en tweede fase hoger dan in de latere fases. Deze laatste bieden de mogelijkheid vraag naar extra vloeroppervlakte te honoreren.

Mocht er echter toch een ruimte-tekort ontstaan, dan kan deze bij voorkeur worden opgelost door bedrijvigheid onder te brengen op de terreinen in de Wierden en de Werven. Het plan zal voorts mogelijkheden moeten open laten tot het uitwisselen van vloeroppervlakten tussen de verschillende sectoren, afhankelijk van toekomstige ontwikkelingen. Deze uitwisseling is mogelijk op de gronden met bestemming centrumvoorzieningen (zie plankkaart).

#### 3.1. Wonen

Er zullen in het centrum ruim 575 woningen (zie bijlage 2) worden gerealiseerd met een totaal vloeroppervlak van ca. 60.000 m<sup>2</sup>. Dit aantal betekent een dichtheid van 31 woningen per hectare (exclusief het water en de dijk). Aangezien het woon-vloeroppervlak ca. 40% zal bedragen van het totaal vloeroppervlak is dit een respectabele dichtheid.

Het wonen zal veelal boven de winkels en soms ook boven kantoren plaatsvinden. Deze woonvorm is minder geschikt voor grote gezinnen met veel in- en uitloop. Bovendien is het centrum gebaat bij een groep bewoners, die de gezelligheid, ook 's avonds, eens buitenshuis zoekt. Daarom worden overwegend (ca. 55%) kleine 2- en 3-kamerwoningen gepland.

De vaak gecombineerde bouw van woningen en winkels is gecompliceerder en duurder dan alléén woningen. Bovendien is er een gelijktijdige financiering van woningen en winkels nodig. Om deze redenen zullen vooral projectontwikkelaars als opdrachtgever optreden en zullen veel woningen in de premiehuur- of premiekoopsfeer gerealiseerd worden. Naast woningen boven andere functies zal er ook plaats moeten zijn voor woningen alleen, op particuliere kavels naast elkaar (vrije sektor), aan de gracht of de haven.

Het centrum zal een groter project met woningwetwoningen herbergen, ook al zijn de in het centrum te stellen stedenbouwkundige eisen, de hoge dichtheid en de beperkte parkeergelegenheid niet in overeenstemming met goedkoop bouwen. Het woningbouwprogramma in het centrum dient dan ook meer afgestemd te zijn op het mogelijke dan dat het een vaststaand gegeven is.

Tot bijzondere hier te realiseren woonvormen worden gerekend bejaardenwoningen, al dan niet gekoppeld aan een verzorgingstehuis, alsmede een project voor jongerenhuisvesting en voor 1- en 2-persoonshuishoudens.

De ontsluiting van de woningen dient zoveel mogelijk via portieken te geschieden, ten einde de straat als ontsluitingsgebied te benutten. In de drukste gebieden kan het wonen een eigen sfeer krijgen door een hoger gelegen woonstraat, overigens dienen gesloten bouwblokken de nodige rust aan de binnenzijde te bewerkstelligen.

Het groene aspekt in het centrum wordt vooral bepaald door bomen, minder door struiken. Het verzachten van het stedelijke, stenige milieu, het filteren van zonlicht zijn twee functies die het groen zal vervullen in dit gebied. Ook het decoratieve karakter van het groen en de speelmogelijkheden zijn belangrijk voor de bewoners en gebruikers van het centrum. Groengebiedjes zullen op diverse plaatsen in de woonomgeving gesitueerd worden, zoals in binnenhoven, en in combinatie met ander groen, bijv. bij de KBO-school. Grootschaliger groen met speelgelegenheid is te vinden direkt bij het centrum in het stadspark en het buitendijks gebied (strandpark).

### 3.2. Winkels

Het centrum dient het grootste deel (16.000 m<sup>2</sup>) van de winkel- en horeca-voorzieningen te bevatten, uitgezonderd 4 buurtwinkels in de perifere woonbuurten t.b.v. de dagelijkse aankopen (4 x 750 m<sup>2</sup>) en enige detailhandel op de bedrijventerreinen en in de woongebieden.

Van de 16.000 m<sup>2</sup> bvo (= bruto vloeroppervlak) is ca. 75% bestemd voor winkels. De resterende delen zijn bestemd voor horecavoorzieningen en winkelachtige bedrijven (banken, reisburo's etc.). Enige uitgroei, tot ca. 17.000 m<sup>2</sup> zal in de toekomst mogelijk zijn door middel van uitbreidingen van bestaande gebouwen en door invulling van reservegebieden.

De eerste fase bevat bijna 7.500 m<sup>2</sup> winkelvloeroppervlak, waarvan ca. 1.250 m<sup>2</sup> horecavoorzieningen en ca. 750 m<sup>2</sup> winkelachtige bedrijven. Deze oppervlaktes worden in de tweede fase uitgebreid met 4.500 m<sup>2</sup>, inclusief een klein warenhuis van ca. 1.600 m<sup>2</sup>, waardoor het totaal aan winkelvloeroppervlak begin 1982 ca. 12.000 m<sup>2</sup> beslaat.

Ervan uitgaande dat de buurtwinkels gelijke tred houden met de woningbouw, zal hiermee aan de behoefte aan winkelvoorzieningen voor de bewoners van Almere-Haven voldaan worden. In de later fasen zal nog ca. 4.000 m<sup>2</sup> aan winkeloppervlak worden toegevoegd, waaronder een tweede supermarkt van ca. 1.200 m<sup>2</sup>.

De winkels zullen kleine, middelgrote en grote bedrijven moeten bevatten vanwege het assortiment, breed én diep, en vanwege enige flexibiliteit. De winkels zijn te verdelen in 'trekkers' (supermarkts en warenhuis), die nabij goede parkeervoorzieningen, dus aan de rand van het centrum bij de inprik van de ontsluitingswegen, gesitueerd zullen worden; en in 'profiteurs' (kleinere winkels, meest non-food), die in de tussenliggende winkelstraten een plek dienen te vinden. Gestreefd moet worden naar een continu winkelgebied, waarvan het etalagefont ca. 600 meter zal bedragen. De winkels dienen aan de achterzijde over bevoorradingsmogelijkheden te beschikken, waartoe langs de achtererven een rijbaan aangelegd kan worden. De horeca zal vooral gesitueerd worden aan drukke openbare ruimten met verblijfskwaliteit als marktplein, haven (bij winkelstraat) en busplein.

### 3.3. Werkgelegenheid

Op een totaal van 8.000 arbeidsplaatsen ten behoeve van de bewoners van Almere-Haven, zullen ca. 2.000 plaatsen in het centrum gerealiseerd worden, d.w.z. 25%. Het aantal centraal gesitueerde arbeidsplaatsen neemt met ca. 500 toe, indien de arbeidsplaatsen op de naast het centrum gelegen kantoren- en bedrijventerreinen (in de Wierden en de Werven) meegeteld worden. Na aftrek van arbeidsplaatsen buiten de bebouwde kom van Almere-Haven resteren in de woonkern 6.300 arbeidsplaatsen die voor bijna 1/3 deel in het centrum voorkomen.

Het centrum zal met zijn 2.000 arbeidsplaatsen dus aanzienlijk bijdragen aan de totale werkgelegenheid in Almere-Haven. Deze plaatsen zijn als volgt onderverdeeld: 1.100 in kantoren, 400 in winkels, 300 in overige bedrijven en 200 in voorzieningen.

Kantoren en bedrijven tezamen zullen ca. 40.000 m<sup>2</sup> vloeroppervlak in beslag nemen; de eerste fase bevat reeds bijna 30.000 m<sup>2</sup> en de tweede fase zal heir 1.800 m<sup>2</sup> aan toevoegen. In de latere fasen is in ca. 7.500 m<sup>2</sup> aan kantoren en bedrijven voorzien.

### 3.4. Voorzieningen

Het centrum bevat een belangrijk deel van de voorzieningen voor geheel Almere-Haven, zoals in de eerste fase de scholengemeenschap (1.600 leerlingen, 14.000 m<sup>2</sup>), sociaal-cultureel centrum (ca. 2.000 m<sup>2</sup>), bibliotheek (1.500 m<sup>2</sup>), gezondheidscentrum (1.200 m<sup>2</sup>), kerk (1.300 m<sup>2</sup>); in totaal ca. 20.000 m<sup>2</sup>.

In de derde fase is een KBO-school (1.400 m<sup>2</sup>) als centrum-buurtvoorziening gerealiseerd. Daarnaast zijn te verwachten: een bioscoop (ca. 500 m<sup>2</sup>), muziekcentrum (ca. 500 m<sup>2</sup>), tentoonstellingsruimte (200 m<sup>2</sup>), sport- en spelcentrum op commerciële basis (2.500 m<sup>2</sup>); in totaal in de derde en vierde fase ca. 5.000 m<sup>2</sup> en totaal in het centrum 25.000 m<sup>2</sup>.

### 3.5. Reserve

Op alle nivo's van Almere-Haven, van grootschalig tot kleinschalig, zijn reservereinen opgenomen in de plannen, zo ook in het centrum. Er is op deze terreinen een bestemming gelegd die voldoende breed geformuleerd is en waarop voorlopig, binnen 5 jaar, geen bouwwerken mogen worden gebouwd. Binnen het plangebied betreft het een tweetal gebieden: een terrein in de vierde fase langs de busbaan (ca. 0.2 ha.) en de gehele vijfde fase langs de busbaan tegenover de scholengemeenschap (ca. 1.5 ha.).

### 3.6. Openbare ruimtes

Een op organische wijze verbonden stelsel van straten, stegen, pleinen en water vormt de openbare ruimte in het centrum van Almere-Haven. Enkele karakteristieke elementen worden nader toegelicht.

#### Marktplaats

In het centrum aan de hoofdwinkelstraat dient een beschut plein van minimaal 40 x 40 meter te worden gevormd geschikt voor het houden van een dagmarkt en tal van andere activiteiten.

#### Halte openbaar vervoer

Het centrumgebied wordt doorsneden door de vrije baan voor het openbaar vervoer met een halteplaats, de centrumhalte in het hart van het centrum. Alle andere haltes en oversteekplaatsen zijn beveiligd met verkeersregelininstallaties, die zo worden geprogrammeerd dat de bus altijd door kan rijden. In het centrum echter, midden in het voetgangersgebied, heeft de voetganger prioriteit. Het openbaar vervoer stopt altijd bij deze halte, zodat er minder sprake is van een konflikt in snelheden (voetganger - openbaar vervoer) dan elders. Hier is dan ook geen beveiliging aangebracht.

#### Haven en sluis

De naamgeving van Almere-Haven duidt reeds op de aanwezigheid van een haven, voornamelijk voor de pleziervaart bestemd. De binnenhaven moet een levendig en aantrekkelijk gebied zijn aan de zuidrand van het centrum, niet bestemd voor vaste ligplaatsen, maar vooral als passantenhaven. Er dient ruimte te zijn voor het afmeren van grotere tourboten (Henri Dunant) en eventuele veerboten. De buitenhaven is ingericht als jachthaven.

Rond de haven dient men te kunnen wandelen met uitzicht over het water. De verbinding met de vaarten in de polder dient d.m.v. een sluis ter plaatse van de Gooimeerdijk tot stand te komen.

#### Voetgangersgebied

Reeds in het struktuurschema is gekozen voor een ontsluitingssysteem waarbij doorgaand verkeer in het centrum niet werkelijk nodig is. Hierdoor kan een aangesloten voetgangersgebied ontstaan zonder stank of lawaai, waaraan de winkels en voorzieningen zijn gelegen en waar de verblijfsfunctie wordt benadrukt. De loopstraten dienen overzichtelijk te zijn, niet langer dan 400 meter. Kaarsrechte stukken dienen vermeden te worden. De breedte kan variëren van 4 tot 8 meter. De door de loopstraten verbonden pleinen zullen ieder zoveel mogelijk een eigen karakter en/of gebruik krijgen. Pleinen kunnen tevens de overgang van winkelstraat naar woonstraat markeren.

Bijzondere aandacht moet worden geschonken aan beschutting tegen teveel regen, wind, zon, geluid, waarbij het zichcontact met bovenliggende ruimten (woningen) niet verloren mag gaan (arcaden in plaats van luifels).

#### Water

In heel Almere-Haven zijn singels gemaakt in verband met ontwatering en waterberging. De waterloop in het centrum heeft het karakter van een stadsgracht gekregen door middel van afmeting, materiaalkeus en vormgeving.

### 3.7. Ontsluiting

#### Langzaam verkeer

In het centrum wordt een fijnmazig netwerk van voet/fietsroutes opgenomen, die aansluiten op de diverse naar het centrum leidende routes. Er wordt gestreefd naar een zo groot mogelijke toegankelijkheid van het centrum en het winkelgebied. Als gevolg hiervan dienen de stallingsplaatsen zoveel mogelijk daar te worden aangebracht waar de vraag het grootst is: gespreid over het centrum bij de winkels; in concentraties bij sociaal-culturele voorzieningen en kantoren. In totaal betreft het ca. 1.000 stallingsplaatsen.

#### Gemotoriseerd verkeer

Van drie zijden (Westerdreef, Voorstraat en Oosterdreef) wordt het centrumgebied ontsloten voor gemotoriseerd verkeer. Op elk van deze toegangswegen is de verkeersintensiteit bij binnenkomst in het plangebied lager dan 2.500 voertuigen per etmaal. Langs deze wegen zullen dan ook geen geluidwerende voorzieningen behoeven te worden getroffen.

De drie toeleidende wegen zijn op informele wijze met elkaar verbonden in verband met flexibiliteit in gebruik van parkeervoorzieningen, bereikbaarheid voor GGD, brandweer, politie en expeditieverkeer. Ten behoeve van bevoorradiging van winkels en bereikbaarheid van woningen en kantoren zijn de binnenterreinen toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer. De stadsreininging moet markt en winkelgebieden kunnen schoon houden.

Het verkeersbeleid in Almere ten aanzien van verkeer en vervoer gaat uit van prioriteit voor langzaam verkeer (direkte routes) en voor openbaar vervoer (vrijliggende o.v.-baan). Het taakstellend beleid - dat als gevolg van bovengenoemde prioriteiten uitgaat van een lager autogebruik dan het landelijk gemiddelde - heeft met name consequenties voor het creëren van parkeervoorzieningen in het centrumgebied. In het geval de taakstelling ten aanzien van een relatief lager autogebruik niet wordt gehaald zal meer (parkeer)ruimte gereserveerd moeten worden.

Het benodigd aantal parkeerplaatsen in het centrum bedraagt in het eerste geval (taakstellende norm) ca. 1.500; in het tweede geval (trendmatige norm = auto-gebruik volgens het landelijk gemiddelde) ca. 2.050. De berekening van de parkeerbehoefte is opgenomen in bijlage 3.

Bij de bepaling van het benodigde aantal parkeerplaatsen is ervan uitgegaan dat bronparkeerplaatsen (van bewoners en werknemers) onderling niet uitwisselbaar zijn. Bewoners zullen zo verzekerd zijn van een eigen parkeerplaats. Er zal naar gestreefd worden het bronparkeren ten behoeve van woningen en bedrijven zo dicht mogelijk bij de bron (max. 50 meter) en op de begane grond te doen plaatvinden. Deze plaatsen dienen te worden beschermd tegen gebruik door doelparkeerders (bezoek of werkers). Gestreefd wordt voorts om het deelparkeren in gekoncentreerde vorm (bijv. parkeergarage) te laten plaatsvinden, mede gelet op het compacte karakter van het centrum.

In het algemeen dienen parkeervoorzieningen ruimtelijk regelmatig gespreid te zijn, zodat voorkomen wordt dat één der toegangswegen een te zware verkeersbelasting zal dragen.

Momenteel zijn er in en bij het centrum een parkeerterrein ten zuiden van het stadspark (150 ppl.) en een parkeerdek met twee lagen aan het eind van de Voorstraat (180 ppl.). Verspreid over het plangebied zijn diverse kleine terreinen (in totaal ca. 300 ppl.) opgenomen; het realiseren van meer parkeerplaatsen in

dit deel van het centrum wordt ongewenst geacht omdat het overbelasting van de Voorstraat tot gevolg heeft. Het totaal aan parkeerplaatsen in het centrum bedraagt dus, begin 1981, exclusief tijdelijke parkeerplaatsen ten zuiden van de busbaan bij het stadhuis en bij de scholengemeenschap, ruim 600 stuks.

Bij de Westerdreef zal in de derde fase een tweede parkeergarage (325 ppl.) gerealiseerd worden. In het plan is voorts de mogelijkheid tot het bouwen van een derde parkeergarage (ca. 300 ppl.) opgenomen; voorlopig zal op dat terrein op maaiveld kunnen worden geparkeerd (ruim 100 ppl.). Evenals in het reeds bebouwde deel van het centrum zullen diverse kleine terreinen (ca. 400 ppl.) ten behoeve van bronparkeren worden gerealiseerd.

In totaal (huidig aantal + tweede parkeergarage + toekomstige verspreide terreinen) is in ca. 1.450 parkeerplaatsen voorzien. Met de bouw van de derde parkeergarage is dit aantal ca. 1.650. De reserveterreinen in fase 4 en 5 bieden de mogelijkheid in een later stadium in te spelen op de dan blijkende behoefte aan parkeerplaatsen.

In incidentele gevallen (manifestaties e.d.) kan een behoefte aan parkeerplaatsen buiten het plangebied opgevangen worden, bijv. op het buitendijks gebied.

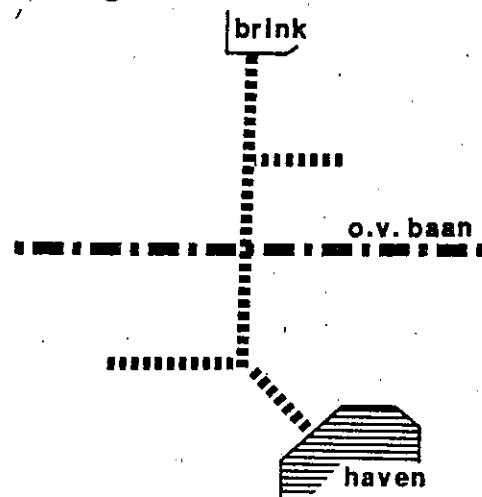
4

#### 4. HET PLAN

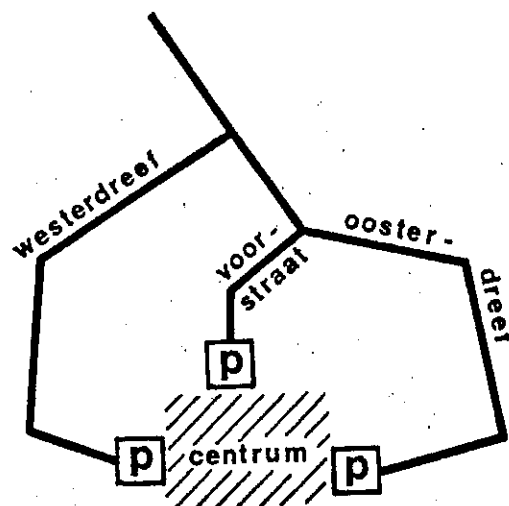
##### 4.1. De opbouw

De opbouw van het centrum is in hoge mate bepaald door de gegeven randvoorwaarden, de gewenste onderlinge randschikking en de situering en bereikbaarheid van de in het centrum te huisvesten voorzieningen.

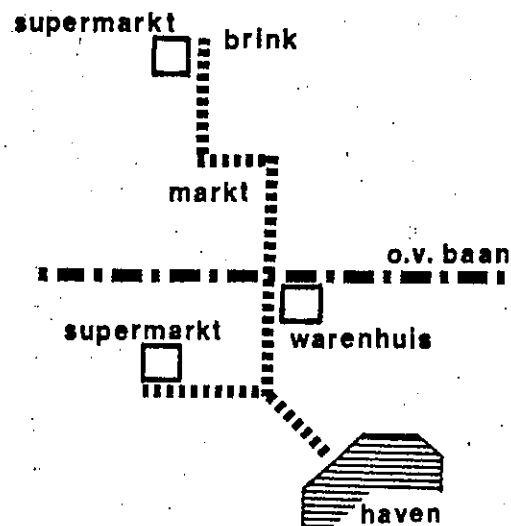
Gekozen is voor een hoofdwinkelstraat als 'ruggegraat' van het centrum, waaraan de meeste winkels en attractiepunten zijn gesitueerd. Het tracé is eenvoudig en goed herkenbaar; het loopt van de Brink naar de haven met enkele uitlopers de woongebieden in en kruist in het midden de openbaar vervoerbaan.



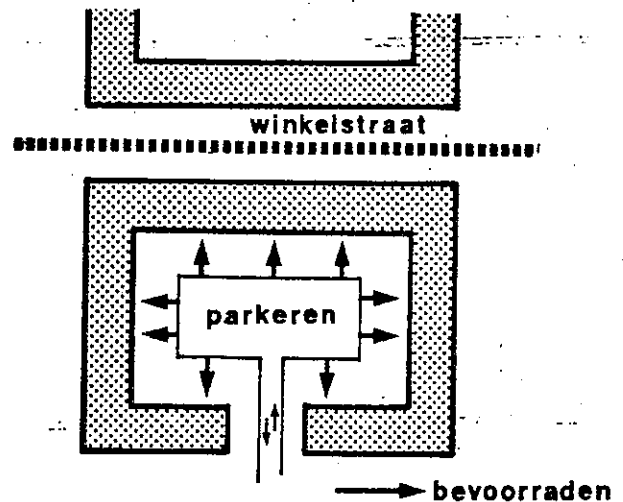
De drie ontsluitingswegen, de Voorstraat, de Oosterdreef en de Westerdreef leiden ieder naar een ruime parkeervoorziening aan de uiteinden van en midden in het winkelgebied. Deze parkeervoorzieningen zijn bestemd voor het doelparkeren.



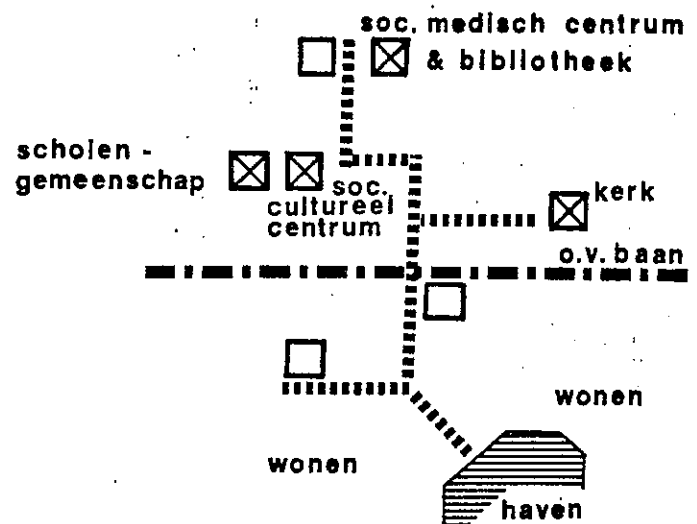
De wanden van de winkelstraten zullen worden gevormd door bebouwing met kleine winkels, semi-winkels, cafés etc. De begin- en eindpunten van het gebied en de plaatsen waar een bajonet in het tracé is opgenomen zullen worden gemarkeerd door speciale elementen met een zelfstandige aantrekkingskracht.



Door de bebouwing langs de winkelstraten, langs de busbaan en langs de randen van het centrum worden min of meer gesloten bouwblokken gevormd waarbinnen ruimte is voor bevoorrading en voor kleine parkeerterreinen ten behoeve van bewoners en bedrijfsvestigingen.



Grotere elementen zoals de scholengemeenschap, medisch centrum en kerk zijn aan de rand van het centrumgebied geprojecteerd, evenals groepen woningen op maaiveld.



#### 4.2. De eerste fase

De eerste fase van het centrumplan laat zich het beste beschrijven aan de hand van de diverse onderdelen en voorzieningen, welke zijn gerealiseerd.

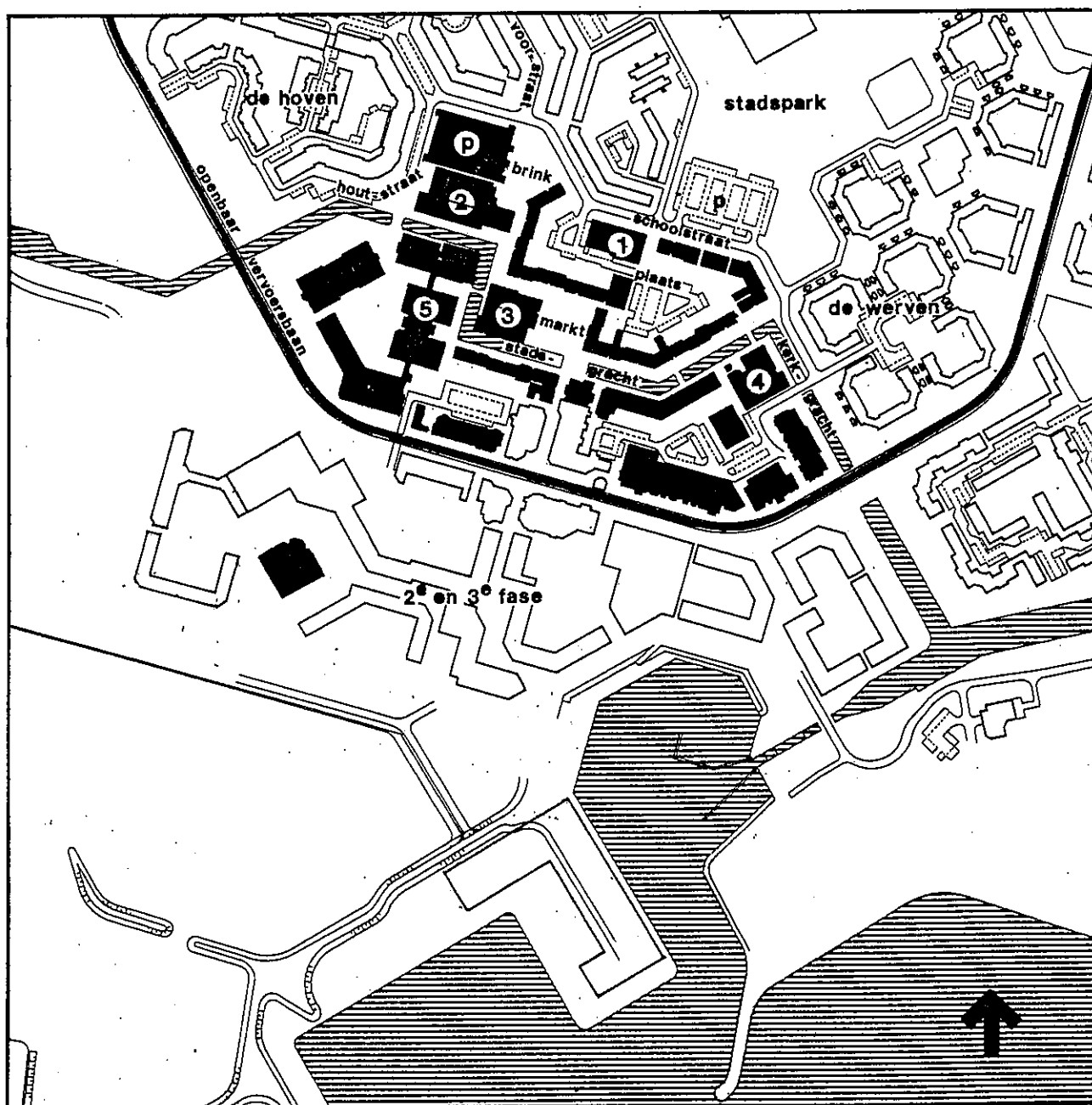
##### Winkelgebied

De Brink, indertijd startpunt van de bebouwing van Almere-Haven en binnenkort evenals de Markt plaats biedend aan een dagmarkt, vormt een enigszins trechtervormige entree van het reeds gerealiseerde deel van de hoofdwinkelstraat. Deze straat loopt vanaf de Brink met een bajonet richting centrum-halte openbaar vervoer, en kruist halverwege de stadsgracht met een brede brug. Evenals in de hoofdwinkelstraat zal op de kaden langs de gracht geen gemotoriseerd verkeer worden toegelaten. De inrichting van deze straten is afgestemd op het langzaam verkeer.

##### De Markt

Ter plaatse van de kruising tussen hoofdwinkelstraat en gracht, in de bajonet, ligt een beschut plein van ca. 40 x 50 meter. Dit plein is geschikt voor allerlei activiteiten, waaronder het houden van een dagmarkt. Twee wanden van dit plein worden gevormd door winkelbebouwing met daarboven 2 tot 4 woonlagen, de derde zijde grenst aan de stadsgracht met aan de overzijde eveneens winkels met woningen, de vierde pleinwand is de ingangszijde van een overheidsgebouw met daarin opgenomen een sociaal cultureel centrum een expositieruimte, voorlichtingsruimte, kantoren, filmzaal etc.

**fig. 5 eerste fase**



① soc. medisch centrum & bibliotheek

⑤ scholengemeenschap

② supermarkt

P parkeren

③ soc. cultureel centrum

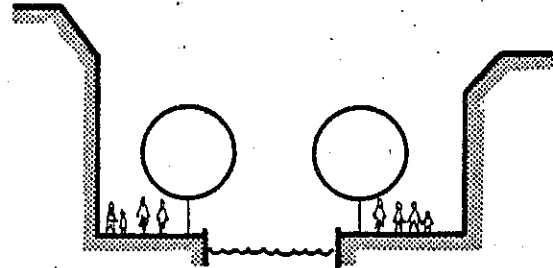
④ kerk

### De stadsgracht

Binnen de eerste fase van het centrum heeft de stadsgracht een stedelijk karakter. Veranderingen van richting vinden plaats door middel van haakse hoeken of hoeken onder  $45^\circ$ . Tegenover de bajonet in het winkelgebied bevindt zich een bajonet in de gracht waardoor marktplaats en sociaal cultureel centrum door beide worden omsloten. De wallekanten zijn van steen gemetseld.

De afstand tussen de zes bruggen is gemiddeld ca. 70 meter, waardoor een goede relatie tussen beide plandelen is verzekerd.

Het dwarsprofiel van de gracht (breedte straat, breedte water, hoogte bebouwing) vertoont een sterke overeenkomst met dat van grachten in oude Nederlandse steden en wordt daardoor door bewoners en bezoekers als zodanig herkend.



### Winkelvestigingen

In deze eerste fase is ca. 7.500 m<sup>2</sup> winkelvloeroppervlak (bruto) gerealiseerd. De gemiddelde grootte per vestiging is ruim 150 m<sup>2</sup> (exclusief de supermarkt). De winkels zijn gesitueerd langs de hoofdwinkelstraat vanaf de Brink tot aan de gracht en in westelijke richting aan de zuidzijde van de gracht. De aan de Brink gelegen supermarkt (1.500 m<sup>2</sup>) is te beschouwen als de pool van de noordelijke uitloper van het winkelgebied. Deze supermarkt ligt dicht bij de omringende woonbebouwing i.v.m. zijn verzorgende functie voor de bewoners binnen een straal van 800 meter vanuit het hart van het centrum. Per auto is deze supermarkt goed bereikbaar.

### Kantoren

Deze zijn voor een klein deel boven winkels gelegen. Het merendeel aan kantoorruimte is verspreid over de eerste fase in aparte gebouwen. Aanzienlijke oppervlaktes zijn gerealiseerd in gebouw Corrosia en in het gebouw dat nu nog het Raadhuis onderdak biedt.

### Woningen

In de eerste centrumfase zijn ca. 140 woningen gebouwd; in totaal zullen het er ca. 575 worden. Behalve een klein aantal langs de Schoolstraat en langs de zuidzijde van de gracht zijn alle woningen boven winkels en kantoren gelegen en vanaf de winkelstraten bereikbaar door middel van portieken.

### Gezondheidscentrum

Dit centrum is in twee lagen gebouwd aan de Schoolstraat tegenover het parkeerterrein in de zuidpunt van het stadspark.

### Bibliotheek

De bibliotheek van Almere-Haven is direkt naast het medisch centrum gesitueerd. Hoewel het twee afzonderlijke gebouwen zijn, komen ze onder één dak.

### Sociaal cultureel centrum

In dit gebouw, Corrosia, zijn tal van ruimtes opgenomen, zoals expositieruimte, zalen, informatiecentrum, centrum voor jongeren en ouderen, kantoren etc. Mede door de ligging kan dit gebouw een bijzondere plaats innemen.

### Kerk

De kerk is gesitueerd in de noord-oostelijke knik van de stadsgracht en markeert door deze ligging en zijn vormgeving het begin van de oostelijke uitloper van het winkelgebied.

### Scholengemeenschap

Deze is gevestigd aan de westkant van het centrumgebied, direkt achter het sociaal cultureel centrum aan de markt. Het terrein wordt enigszins omsloten door de busbaan en de stadsgracht, maar is goed bereikbaar; de westelijke uitloper van het winkelgebied langs de gracht leidt naar het hoofgebouw. Twee bruggen over de gracht geven voor langzaam verkeer toegang tot het terrein, één vanaf de Houtstraat en één direkt vanuit het sociaal cultureel centrum; over het terrein voert een doorgaande route voor langzaam verkeer. Tenslotte is het terrein toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer vanuit het zuiden d.m.v. een overgang over de busbaan aan het eind van de Westerdreef. Het kompleks bestaat uit een viertal gebouwen, waarvan er drie op de eerste verdieping met elkaar zijn verbonden. De gymzalen liggen los.

### Stallingsplaatsen voor fietsen en bromfietsen

Op enkele plaatsen is in dit plandeel ruimte gereserveerd voor stallingsplaatsen. Deze plaatsen zijn aan het eind van de hoofdroutes voor voetgangers en fietsers gelegen en zijn via de buurtstraten ook voor bromfietzers te bereiken. De stallingsplaatsen liggen bovendien zo dicht mogelijk bij de voorzieningen: de supermarkt, Corrosia, de bibliotheek en langs de Kerkgracht. De grootte van de stallingsfaciliteiten zal onder meer worden afgestemd op het te verwachten gebruik van de fietsroutes. Dit laatste is berekend aan de hand van het aantal woningen dat door een fietsroute ontsloten wordt, waarbij gevoelsmatig rekening is gehouden met de situering ten opzichte van bezoekers aantrekkende bestemmingen.

### Bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer

De eerste fase van het centrum is bereikbaar vanaf alle drie ontsluitingswegen. De uitloper van de Voorstraat voert langs de noordelijke rand van het centrumgebied en leidt naar de parkeervoorziening aan de Brink, het parkeerterrein en het stadspark en naar de binnenterreinen achter de bibliotheek en achter de kerk.

Uitlopers van zowel de Oosterdreef als de Westerdreef geven d.m.v. een beveiligde kruising met de busbaan toegang tot de eerste fase en wel tot het binnenterrein achter de kerk en het parkeerterrein naast de scholengemeenschap. De op deze wijze ontstane informele verbinding tussen de Voorstraat en Oosterdreef zal vrijwel uitsluitend door bestemmingsverkeer worden gebruikt. Via de binnenterreinen vindt de bevoorrading van de winkelvestigingen plaats.

### Parkeervoorzieningen voor de auto

Zoals in het programma is opgenomen moet in het plan parkeergelegenheid voor bewoners en bedrijfsauto's, het zgn. bronparkeren, op maaiveldhoogte worden opgenomen. Deze parkeerplaatsen zijn o.a. gesitueerd op de binnenterreinen van de eerste fase.

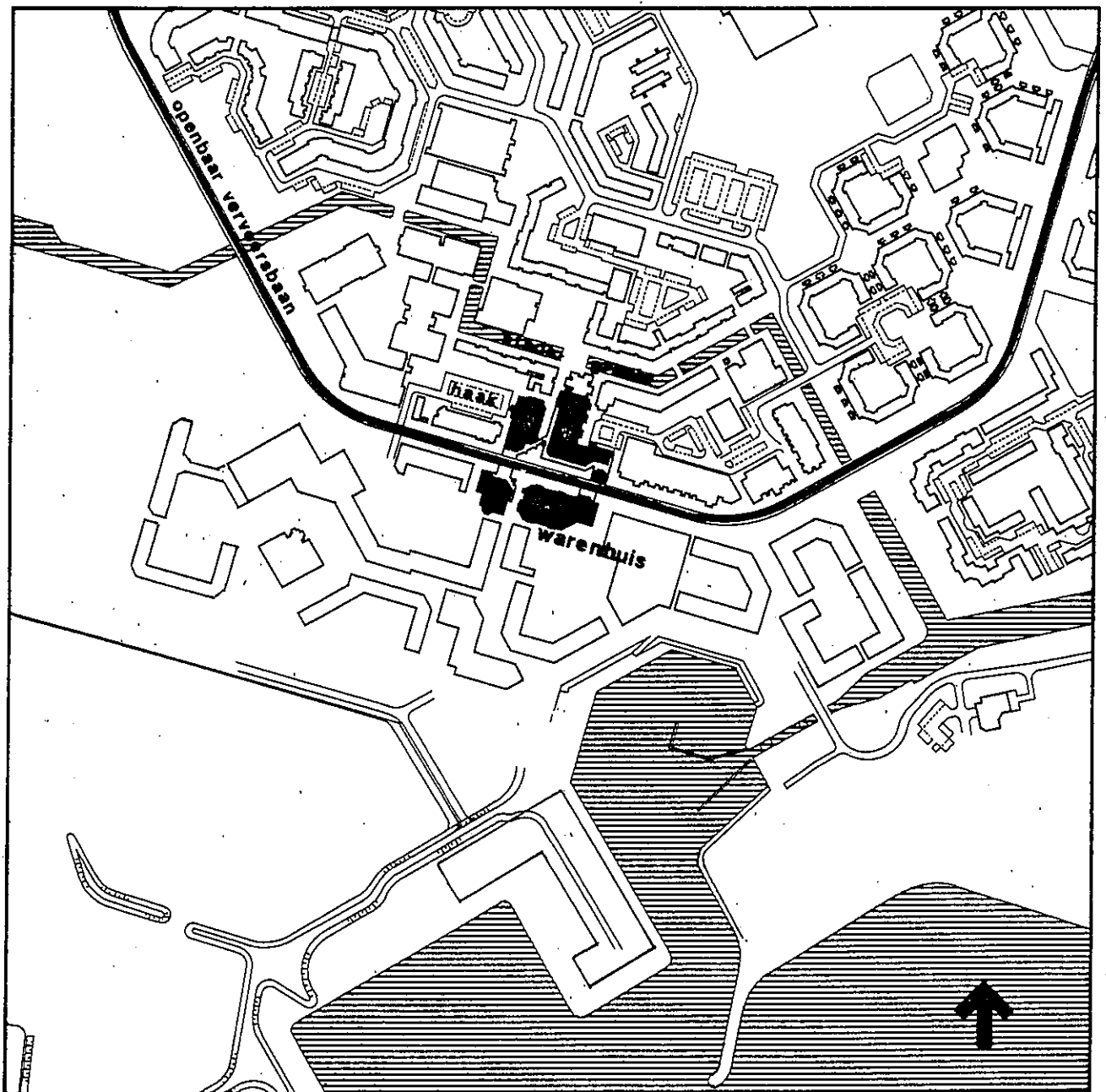
Het parkeren door bezoekers en werknemers, het zgn. doelparkeren, kan plaatsvinden op het parkeerterrein in het stadspark (150 ppl.) en op het direkt naast de supermarkt aan de Brink gelegen parkeerdek (180 ppl.).

### 4.3. De tweede fase: het gebied rond de centrumhalte

Dit centraal in het plan gelegen gebied zal in aansluiting op de eerste fase als een eenheid worden ontwikkeld. Hiermee wordt beoogd een verbinding tot stand te brengen tussen het gebied ten noorden en ten zuiden van de vrije baan voor het openbaar vervoer en de scheidende werking van deze baan zoveel mogelijk te niet te doen.

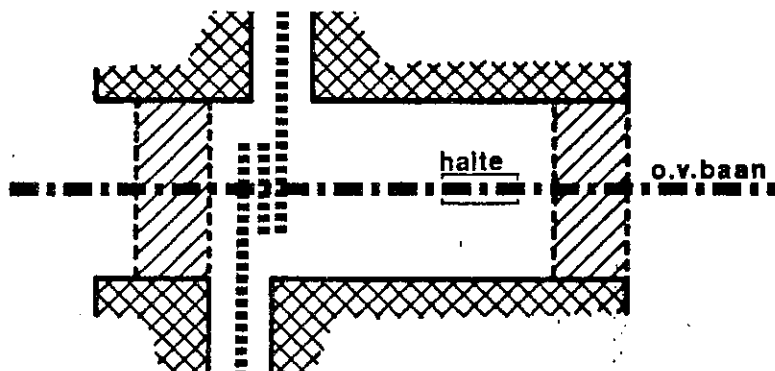
Dit is ook de reden, dat is gezocht naar een andere oplossing voor de halte en het oversteken van de busbaan, dan in de rest van Almere-Haven is toegepast. Bij deze hoofdwinkelstraat mag de bus niet domineren, het is primair een winkelgebied in de sfeer van de voetganger.

fig. 6 gebied rond de centrumhalte



### Hoofdwinkelstraat

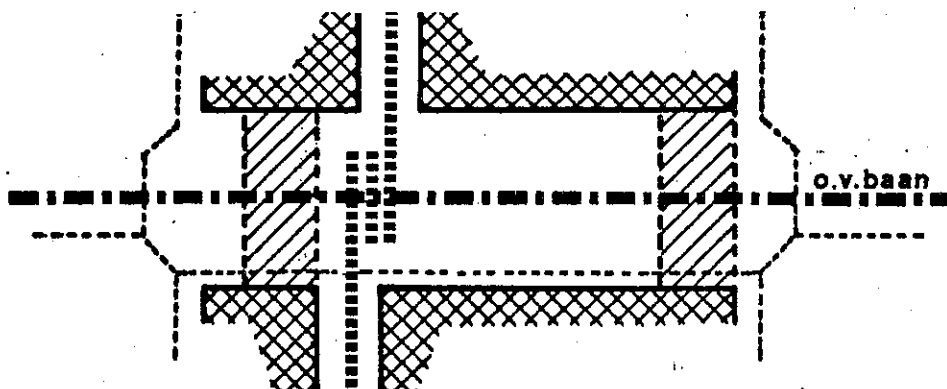
Dit plandeel bevat het middenstuk van de hoofdwinkelstraat. Ter plaatse van de baan voor het openbaar vervoer is een kleine bajonet in de route opgenomen en is een klein besloten plein in dwarsrichting ontworpen ter onderbreking van de smalle straat en ten behoeve van de centrumhalte.



Door middel van twee overbouwingen op het nivo van de eerste verdieping komen de oost- en westwand van dit plein tot stand. De zuidwand wordt gevormd door een klein warenhuis, een element dat naar wordt verwacht veel bezoekers zal aantrekken.

### (Brom)fietsver bindingen

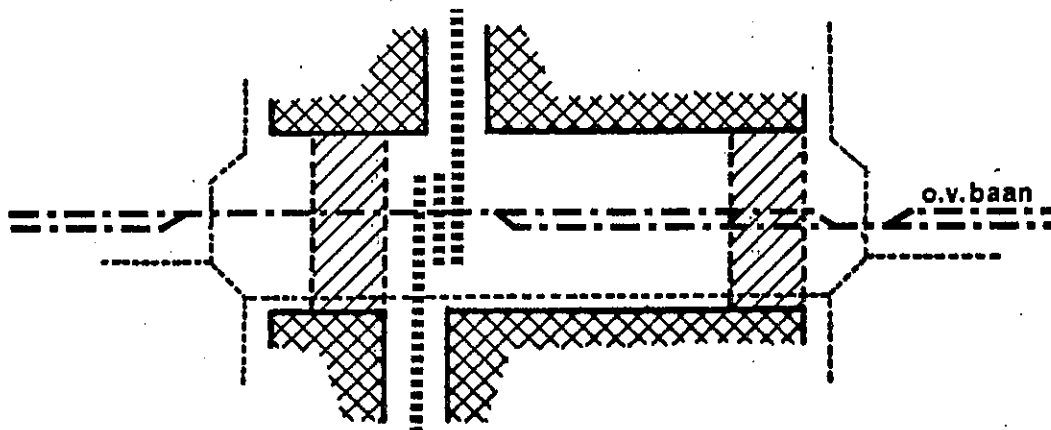
Zowel ten oosten als ten westen van het plein zijn verbindingen voor fietsers en bromfietzers en ook voetgangers geprojecteerd. Deze moeten de busbaan kruisen op een punt waar geen beveiligde oversteekplaats mogelijk is, in verband met de geringe afstand tot de halteplaats. Knikken in de routes maken de fietsers attent op deze kruising.



Parallel aan de busbaan, dus in de lengterichting van het plein, bestaat ook een belangrijke relatie voor het (brom-)fietsverkeer. Gekozen is voor een ligging direkt ten zuiden van de openbaar vervoerbaan. Deze route zal d.m.v. een afwijkende bestrating worden gemarkeerd, omdat de gewenste inrichting van het plein geen aparte fietspaden toelaat. Stallingsplaatsen voor fietsen en bromfietsen worden gesitueerd tegen de noordgevel van het warenhuis en onder de beide overbouwingen.

### Openbaar vervoerbaan

De vrije baan voor het openbaar vervoer zal vlak voor het centrumplein worden versmald van 7 tot 3½ meter, zodanig dat de aankomende bus naar de linker rijstrook wordt geleid. Door deze maatregel worden de buschauffeurs geattendeerd op de onbeveiligde kruisingen met het fietsverkeer en de kruising met de hoofdwinkelstraat. De kruisingsvlakken worden hierdoor gehalveerd, hetgeen de oversteek verkort.



Ter plaatse van de kruising met de hoofdwinkelstraat kan de bestrating van deze versmalde busbaan in een andere kleur of materiaal uitgevoerd worden, zodat de gebruikers van het plein er via deze zachte 'drang' toe komen om op het voor hen bestemde deel te blijven en/of er op attent gemaakt worden, dat daar iets anders aan de hand is dan in de rest van het winkelgebied.

#### Centrumhalte openbaar vervoerbaan

De beide halteperrons zijn aan de oostkant van de kruising met de winkelstraat gesitueerd en iets ten opzichte van elkaar verschoven, opdat de bussen elkaar ter plaatse van de halte kunnen inhalen. De perrons komen 15 cm. boven het nivo van de busbaan en zijn minstens  $18\frac{1}{2}$  meter lang. Voorzieningen zoals wachtgelegenheid, haltepalen e.d. zullen worden ingepast in de totale pleininrichting.

#### Bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer

Door dit deel van het centrum voert geen autoroute. Ontsluiting voor autoverkeer (bevoorrading) vindt van diverse zijden plaats via de achterkant van de bouwblokken.

#### Winkelvestiging

Rond de centrumhalte zal 4.500 m<sup>2</sup> bruto winkeloppervlak worden gebouwd, waarvan 1.600 m<sup>2</sup> voor het warenhuis is bestemd. Dit warenhuis is ten zuiden van de openbaar vervoerbaan gesitueerd, als aanzet van de volgende fase. Zowel dit warenhuis als de kleinere winkelvestigingen zullen aan de achterzijde worden bevoorraadt.

#### Woningen

De woningen in dit gebied zijn vrijwel alle bereikbaar vanaf een wandelwoon-nivo, dat zich uitstrekt over het gehele middengebied met uitzondering van het warenhuis. Dit nivo is via trappen en lift vanaf de voetgangersstraat en het plein bereikbaar. Ter plaatse van de westelijke overbouw van de busbaan wordt dit nivo iets verhoogd in verband met de vrije doorrijhoogte.

De woningen zijn gelegen in enkele noord-zuid en west-oost georiënteerde bouwblokken. De hoogte varieert van twee tot vier woon/slaaplagen. Het merendeel van de 45 woningen zijn maisonnettes, een klein deel zal woon- en slaapkamer op één nivo hebben.

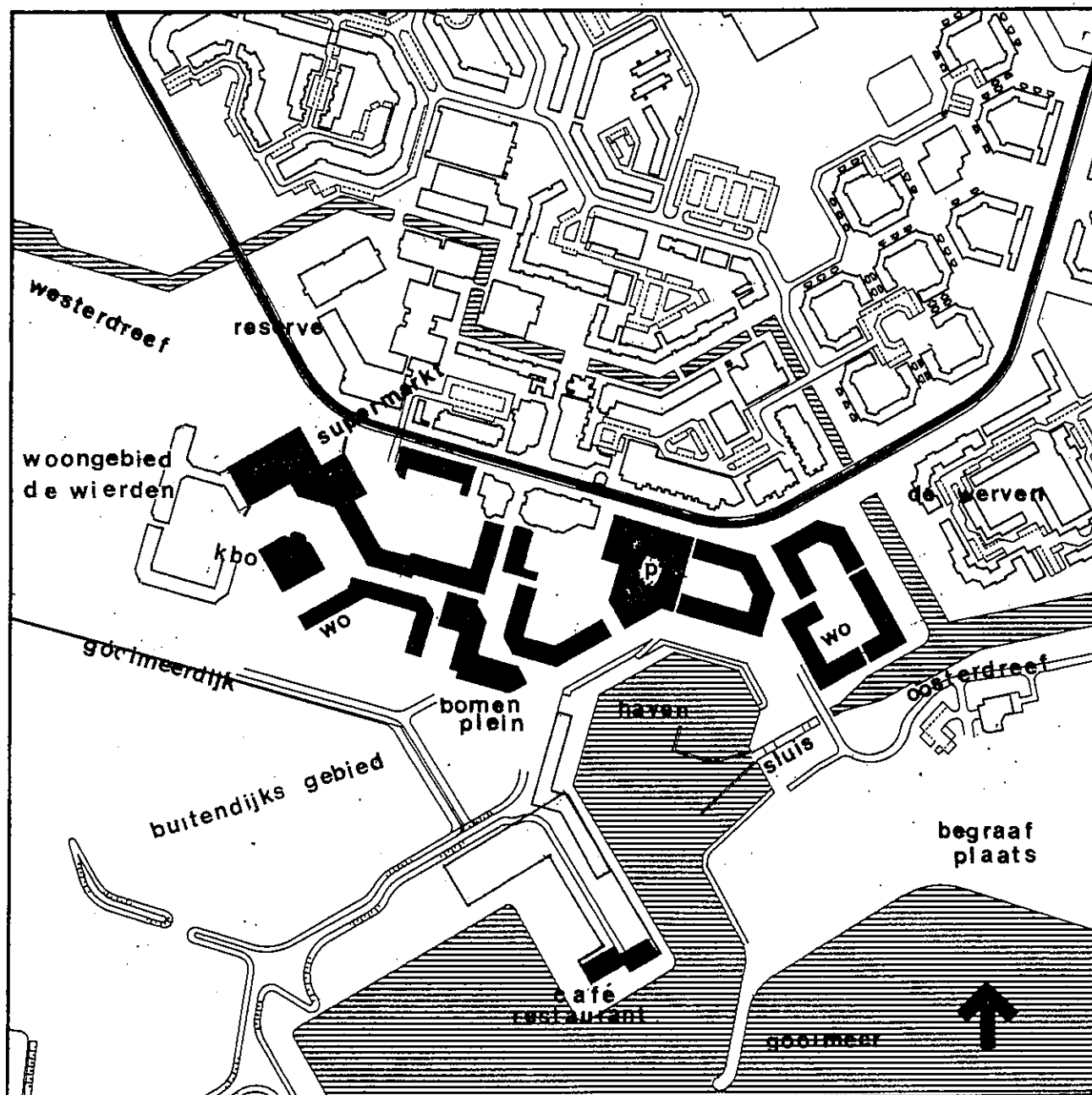
#### Kantoren

Boven het warenhuis is 1.200 m<sup>2</sup> kantoorvloeroppervlak gesitueerd, aansluitend op 600 m<sup>2</sup> kantoorvloeroppervlak waarmee de overbouw van de openbaar vervoerbaan tot stand komt.

#### 4.4. De derde, vierde en vijfde fase

Het plan voor het gedeelte ten zuiden van de busbaan is in hoge mate beïnvloed door de waterstaatkundige projecten: de haven en de sluis. Het beoogde doel, een relatie tot stand te brengen tussen het centrumgebied en het Gooimeer, moet worden bereikt zonder aan de functie van de waterkering afbreuk te doen. Hiervoor zijn door de Dienst der Zuiderzeewerken normen opgesteld,

fig. 7 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> en 5<sup>e</sup> fase



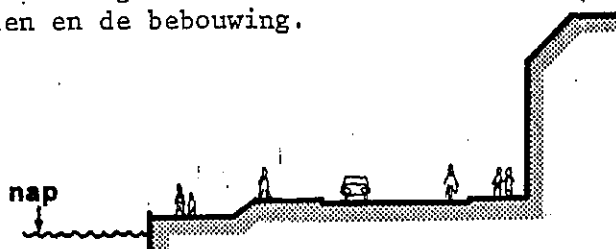
waarvan voor de planvorming wel de belangrijkste is, dat zonder aanvullende voorzieningen de waterkering onbebouwd dient te blijven. In het aan het Gooimeer grenzende deel van het plan is, in overleg met ZZW, een beheerszone vastgesteld, welke op de plankaart is aangegeven.

De derde fase ten westen van de haven bevat winkels en woningen, een sport- en spel-centrum, een tweede supermarkt en parkeergarage, een KBO-school, een verzorgingstehuis, alsmede kantoren langs de busbaan. De vierde fase ten noorden van de haven zal woningen, winkels, kantoren en bedrijven bevatten en mogelijk ook een derde parkeergarage. De vijfde fase aan de westzijde blijft voorlopig onbebouwd en dient als reservegebied voor het centrum.

#### De haven en de sluis

De in de struktuurschets indikatief aangegeven haven, waarbij de sluis achter de haven ligt is, na ook andere mogelijkheden te hebben gezien, in het plan nader uitgewerkt. De haven is op deze wijze goed bereikbaar vanaf het Gooimeer, hetgeen de levendigheid van de haven ten goede komt. De haven is geschikt voor veerdiensten en pleziervaart: voor de kleinere pleziervaart zullen wacht- en ligplaatsen worden gesitueerd bij de sluis. Deze sluis geeft toegang tot het kanalenstelsel van de polders. De vorm van de haven komt voort uit de structuur van Almere-Haven. Deze structuur wordt bepaald door het terugkerende element van hoeken van  $45^\circ$  in de wegenstructuur, de kanalen en de bebouwing.

Door binnendijs het terrein tot kruinhoogte aan te vullen, is de bebouwing rond de haven vanaf het Gooimeer herkenbaar. Om een zekere mate van beslotenheid te verkrijgen



is ook op de landtong van het buitendijs gebied bebouwing gesitueerd. De haven wordt aldus aan drie zijden omsloten door bebouwing met daarvoor kaden op dijkhoogte en -langs de havenkom- enigszins verlaagde kaden.

#### De waterkering

De situering van de sluis achter in de haven heeft tot gevolg gehad, dat een geheel nieuwe dijk moest worden aangelegd rondom de haven.

Daar bij uitvoering van het standaardprofiel van de waterkering bebouwing slechts op enige afstand van het water mogelijk is, zijn in overleg met de Dienst der Zuiderzeewerken de varianten nagegaan voor de toepassing van de verschillende vormen van waterkering. De hoogte van de waterkering kon worden verlaagd door uitbreiding van het buitendijkse gebied, omdat de hoogte in belangrijke mate wordt bepaald door de golfopslag, die op deze wijze wordt verminderd.

Verschuillende mogelijkheden die uit de studie van de waterkering zijn voortgekomen worden rond de haven toegepast, waardoor een afwisselend beeld ontstaat in breedte van de dijk, kade, groen talud, steenachtig talud etc.

#### Winkelgebied

De hoofdwinkelstraat loopt in dit plandeel vanaf het warenhuis naar een iets zuidelijker gelegen pleintje vanwaar met een bajonet de haven wordt bereikt en waar een uitloper in westelijke richting begint. Tot en met dit pleintje heeft deze winkelstraat aan beide zijden winkelbebouwing, langs de westelijke uitloper bevindt zich alleen aan de noordkant winkelbebouwing, eindigend in een supermarkt, de zuidwand wordt gevormd door woningbouw.

De uitloper naar de haven klimt geleidelijk naar het nivo van de waterkering rond de haven. De winkelbebouwing langs de oostzijde raakt hier geleidelijk vermengd met horecabedrijven, en kleine ambachtelijke bedrijven passend in de sfeer van de haven.

### Horecabedrijven en sport- en spel-centrum

Zoals hiervoor genoemd wordt gedacht aan de vestiging van horecabedrijven aan het eind van de hoofdwinkelstraat en langs de haven, terwijl ook het hier te situeren sport- en spel-centrum een belangrijke impuls zal geven aan de levendigheid van dit gedeelte.

Dicht langs de haven tegen het buitendijks gebied aan is een langgerekt gebouw geprojecteerd, waarin naast activiteiten die zijn gericht op het water, zoals een zeilschool, botenberging etc. ook woningen en een café-restaurant met terras voorkomen.

### KBO-school

Voornamelijk ten behoeve van de bewoners van het centrumgebied is reeds een kbo-school gerealiseerd aan de westkant van het plangebied tegen het dijklichaam aan. Recht er tegenover is de supermarkt gedacht aan het begin van het winkelgebied. Deze situering wijkt sterk af van die van de overige kbo-scholen in Almere-Haven. Het voordeel van deze lokatie is dat of de school deel uitmaakt van de omgeving waar de kinderen wonen, of dat kinderen uit andere woonbuurten vertrouwd raken met de activiteiten in het centrum.

### Woningen

Behalve de boven de winkelbebouwing en kantoren geprojecteerde woningen is er achter de sluis, deels grenzend aan de haven, een woongebied aangegeven en zal de zuidkant van de westelijke uitloper van het winkelgebied een woonbestemming krijgen.

Het aantal woonlagen varieert van twee tot vier. In totaal zijn in de derde en vierde fase ca. 400 woningen en woningequivalenten (zie bijlage Woningdifferentiatie) geprojecteerd. Om de winkelstraat zoveel mogelijk ook als ontsluiting van de woningen te benutten, krijgen de bovenwoningen een portie-ontsluiting. Door middel van een doorloop zullen deze portieken ook vanaf de binnenzijde van het bouwblok, waar de bergingen zijn gesitueerd, te bereiken zijn.

### Kantoren

Langs de busbaan, ten westen van de centrumhalte, is kantoorbebouwing in vier lagen geprojecteerd met in totaal ca. 3.000 m<sup>2</sup> vloeroppervlak. Kantoorruimte is voorts opgenomen in het bouwblok waar de tweede supermarkt het begin van vormt, en aan de noordkant van de haven in combinatie met bovenwoningen.

### Stallingsplaatsen voor fietsen en bromfietsen

De mogelijke lokaties van gekonsentreerde stallingsplaatsen in dit plandeel zijn langs de haven en nabij de supermarkt. Deze laatste is vanuit de Wierden te bereiken via een tunnel voor voetgangers en fietsers onder de oprit naar de dijk aan het eind van de Westerdreef.

### Bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer

De Oosterdreef geeft via een brug direkt achter de sluis toegang tot dit centrumgedeelte en ontsluit de binnenhaven, de woningen achter de sluis, een expeditiehof achter de hoofdwinkelstraat en de parkeergelegenheid in de vierde fase. Via een beveiligde overgang over de openbaar vervoerbaan worden een informele relatie met het gebieden ten noorden van de busbaan verkregen.

Een uitloper van de Westerdreef leidt naar de parkeergarage van de derde fase direkt naast de supermarkt; vanaf de Westerdreef worden de winkels aan de westzijde van de hoofdvoetgangersstraat ontsloten. Een andere uitloper van de Westerdreef kruist de busbaan en ontsluit aldus het parkeerterrein bij de scholengemeenschap.

Via een oprit naar de Gooimeerdijk kan het buitendijks gebied vanaf de Westerdreef worden bereikt; in dit laatste gebied zal ook langs de haven een verbinding tussen de uitlopers van Westerdreef en Oosterdreef gerealiseerd worden. Tenslotte zal een kortsluiting van meer informele aard, speciaal voor de bevoorrading van de vestigingen bij de centrumhalte, pal ten zuiden van de tweede fase gemaakt worden.

#### Parkeervoorzieningen voor de auto

De parkeerplaatsen ten behoeve van het bronparkeren zijn gesitueerd op de diverse binnenterreinen, die tevens een functie vervullen voor de bevoorrading van de winkelveestigingen.

Voor het doelparkeren door bezoekers aan woningen en centrumvoorzieningen en door werknemers zijn twee parkeergarages met in totaal ruim 600 plaatsen geprojecteerd; één opzij van de supermarkt dus aan de kop van de westelijke uitloper van het winkelgebied, en één direct achter het warenhuis dus midden in het centrumgebied. Deze laatste zal als laatste worden gebouwd en is bij een gebleken behoefte eventueel nog in oostelijke richting uit te breiden.

#### Groenvoorzieningen

Ten behoeve van de bewoners van het centrum zijn op de binnenterreinen kleine groengebiedjes opgenomen. De kaden langs de haven zijn op te vatten als wandelgebied en groenvoorziening. Op het buitendijks gebied in directe relatie tot deze kaden en de uitloper van het winkelgebied is een met bomen beplant terrein gesitueerd.

#### Reserveterrein

Het terreingedeelte begrensd door de Westerdreef, stadsgracht en busbaan is een reservegebied. Het is zowel geschikt voor woningbouw als voor uitbreiding van centrumvoorzieningen. Een gedeelte kan eventueel worden ingericht als parkeerterrein. Ditzelfde geldt voor een klein reserveterrein bij de parkeergarage achter het warenhuis.

#### 4.5. Fasering

Zoals reeds gezegd is de bebouwing van het gebied rond de centrumhalte inmiddels ter hand genomen (2e fase); de eerste winkels zullen hier eind 1981 opgeleverd worden. Dit gebied sluit direct aan bij het reeds gerealiseerde winkelgebied (1e fase) en vormt een afgerond geheel, waarin het openbaar vervoer een belangrijke plaats vervult.

Ook is men begonnen met de omlegging van de dijk rond de haven, terwijl het realiseren van de sluis nog in de planfase verkeert. Aangezien de uitvoering van deze werken naar schatting vier tot vijf jaar in beslag zal nemen en het bouwen rond de haven vooralsnog onmogelijk is, is eerst het gebied ten westen van de hoofdwinkelstraat ter hand genomen (3e fase).

Na voltooiing van dit gebied, naar schatting in 1984, zal begonnen kunnen worden met de bebouwing rond de haven tot aan de busbaan (4e fase). Aan de westzijde van het centrum wordt een gebied (ca. 1.5 ha.) gereserveerd voor onvoorziene ontwikkelingen: de 5e fase.

5

## 5. RESULTATEN UIT HET AMBTELIJK OVERLEG

In september 1979 is het ontwerpplan ex artikel 11 van de Wet Openbaar Lichaam "Z.IJ.P." voor het gebied "Centrum" te Almere-Haven voor ambtelijk commentaar gezonden aan het O.L.Z.IJ.P. te Almere.

De opmerkingen van deze instantie zijn binnengekomen op 19 maart 1980.

Bij brief van 30 juli 1980 is door de R.IJ.P. geantwoord, dat het inhoudelijk commentaar zal worden verwerkt. Aan de hand van een schriftelijke beantwoording van de inhoudelijke opmerkingen heeft op 6 oktober 1980 een vergadering plaatsgevonden tussen de R.IJ.P. en het O.L.Z.IJ.P.. Deze inhoudelijke beantwoording gaf geen aanleiding tot verdere opmerkingen met dien verstande dat werd afgesproken, dat de toelaatbare vloeroppervlakten nauwkeuriger aangegeven zouden worden.

Over de opzet van de plannen en voorschriften in het algemeen heeft overleg plaatsgevonden tussen R.IJ.P. en Z.IJ.P. op 21 april 1980. De opzet van en de voorschriften bij dit plan zijn aan de orde geweest in eerder genoemde vergadering van 6 oktober 1980.

Op 21 januari 1981 is het plan voor commentaar verzonden aan de Hoofdingenieur-Directeur van de Rijkswaterstaat in de Directie Zuiderzeewerken. De opmerkingen van deze instantie zijn ingekomen op 26 februari 1981 en beantwoord door de R.IJ.P. op 11 juni 1981.

Het gevoerde overleg heeft geleid tot aanpassingen van het plan. Een gedetailleerde beantwoording volgt hierna. De opmerkingen van beide instanties zijn cursief - soms verkort - weergegeven, gevolgd door de reactie van de R.IJ.P.

1. *De opzet van de bestemmingsregeling dient te worden aangemerkt als een globale planregeling volgens artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, die uitgewerkt moet worden door B en W (landdrost, gehoord d.a.c.). In verband hiermede kan verwezen worden naar de algemene opmerkingen die over dit systeem van bestemmingsregeling bij andere ontwerpplannen zijn gemaakt. Deze globale planopzet is echter niet nodig en zelfs juridisch niet toelaatbaar voor die plangedeelten die reeds zijn gerealiseerd of waarvoor de verschillende bouwvergunningen zijn afgegeven. Voor die plandelen moet derhalve een volledig gedetailleerde bestemmingsregeling worden ontworpen.*

Het voorliggende plan is deels globaal deels gedetailleerd van aard. Dit komt soms inderdaad voort uit het al dan niet gerealiseerd zijn van bebouwing ten tijde van het ontwerpen van het plan. Het globale gedeelte, gelegen rondom de haven, zal zodra de bebouwing ter plaatse gerealiseerd is, in een meer gedetailleerde vorm in een planherziening opgenomen worden. Uitgaande van het feit dat de ontwikkeling en inrichting van gebieden vooralsnog tot de competentie van de Minister van Verkeer en Waterstaat behoort, ligt het niet in de rede, nog afgezien van formele beletselen, aan de landdrost de uitwerking van een globaal gedeelte van het plan te delegeren.

Niet duidelijk is wat onder een *volledig gedetailleerde bestemmingsregeling* dient te worden verstaan. Als dat betekent dat de bestaande gebouwen en het gebruik ervan verdergaand worden "bevroren", zodat een soort beschermd stadsgezicht ontstaat, moet betwijfeld worden of dat in het belang van de rechtszekerheid is en bepaalde functieveranderingen in een dynamische leefgemeenschap niet te zeer in de weg worden gestaan. In dit verband kan verwezen worden naar de circulaire van G.S. van Noord-Holland d.d. 21 oktober 1980 m.b.t. het uitbreiden van woningen.

2. *Het is voorts opvallend dat de tekst in de toelichting onvoldoende correspondeert met de datering daarvan en dat de verschillende programma-onderdelen nauwelijks worden onderbouwd.*

De tekst in de toelichting wordt herschreven en geactualiseerd. Waar mogelijk worden programma-onderdelen nader toegelicht.

3. *Ingestemd kan worden met de flexibele opzet bij de verdeling tussen de verschillende mogelijke functies met een minimum-percentages voor woningbouwdoeleinden en maximum-percentages voor de overige functies, waardoor goed ingespeeld kan worden op wenselijke of noodzakelijke veranderingen in de omvang van de verschillende voorzieningen. Het verdient wel aanbeveling bij de verwezenlijking van de "gevoelige" functies (winkels, kantoren en horeca) de nodige voorzichtigheid te betrachten.*

Van deze opmerking is goede nota genomen.

4. *Duidelijk wordt gemist een concreet woningbouwprogramma, dat binnen het aangegeven minimum kan worden gerealiseerd met daarbij de differentiatie naar type, woninggrootte en de verhouding huur/koop. Niet valt in te zien waarom bij voorbaat de mogelijkheid wordt uitgesloten om woningwetwoningen te combineren met winkels, kantoren en dergelijke. Financierings- en exploitatieproblemen, verbonden aan de gecombineerde bouw, behoeven geen belemmering te vormen om ook deze huurwoningen in het totale bouw pakket onder te brengen. Mogelijkheden zouden moeten worden gecreëerd om ook winkels met bovenwoning in de vrije sector (niet via projectontwikkelaars) uit te voeren.*

Het minimum aantal woningen is 500, waarvan 60% kleiner of gelijk aan 3-kamerwoningen. Gestreefd wordt naar ca. 200 woningen in de woningwetsfeer. In een bijlage zal de woningdifferentiatie worden opgenomen, onderscheiden naar financieringscategorie, woninggrootte en woningdichtheid. Het valt buiten de orde van het bestemmingsplan om verdere bepalingen t.a.v. de financiering te doen, noch t.a.v. de combinatie woningen en winkels. Voorop staat het realiseren van het aantal woningen in een bepaalde dichtheid en zodanig dat de openbare ruimten voldoende kwaliteit krijgen.

5. *Het is gewenst meer informatie in de toelichting op te nemen over de te verwachten bevolkingssamenstelling.*

De te verwachten bevolkingssamenstelling kan worden afgeleid uit de bovengenoemde bijlage "Woningdifferentiatie", waarin tevens gegevens voor geheel Almere-Haven zijn opgenomen.

6. *Het verdient aanbeveling het woningbouwprogramma voor het plangebied in relatie te brengen met het totale woningbouwprogramma voor Almere-Haven. Een dergelijke vergelijking zal dan ook duidelijk kunnen maken in hoeverre het nodig is 60% kleine woningen in het programma op te nemen. De aangevoerde overwegingen ten aanzien van het verband tussen de potentiële bewoners en het centrumgebeuren rechtvaardigen dit hoge percentage onvoldoende.*

Voor geheel Almere-Haven geldt een percentage van 30% kleine woningen (1-, 2- en 3-kamerwoningen) volgens taakstelling 1980. In de randgebieden van Almere-

Haven met vaak lagere dichtheden zijn meer grote woningen gepland, in het centrum meer kleine en gestapelde woningen (boven winkels). De dichtheid en het combineren van functies vragen om deze stapeling, die meer geëigend is voor kleine woningen bestemd voor gezinnen zonder kinderen. Ook in functioneel opzicht is het zinvol de kleine woningen vooral in en rond het centrum te situeren: de voorzieningen (horeca-) profiteren van de wat meer uithuizige kleine gezinnen en omgekeerd profiteren deze gezinnen van de nabijheid van deze voorzieningen.

7. *Het is nodig dat een verbinding tussen het oostelijk en westelijk gedeelte van het centrumgebied ten behoeve van het autoverkeer op enigerlei tot stand wordt gebracht. Uit het plan kan niet worden afgeleid in hoeverre daarin is voorzien.*

*Ten behoeve van afzonderlijke woongebieden zullen voor zowel het bron- als doelparkeren op de begane grond voorzieningen moeten komen. Het is immers moeilijk aanvaardbaar, dat bezoekers van woningen, van parkeer- garages gebruik zullen moeten gaan maken. Een parkeernorm van 1,2 : 1 is het minimum waarvan moet worden uitgegaan voor woningen.*

Deze verbinding is ten zuiden van de bushalte in het plan opgenomen t.b.v. uitwisseling parkeerfaciliteiten, hulpverleningsdiensten en leveranciers. In het centrumgebied is een lagere norm aangehouden van 1,0 parkeerplaats per woning in verband met de lage gemiddelde woningbezetting (kleine huishoudens) in het centrum.

8. *Er is een verzorgingstehuis gepland binnen het plan De Wierden en thans blijkbaar ook in het centrumgebied. Is er sprake van een alternatief en zijn er twee tehuizen gepland?*

Er is in dit deel van Almere-Haven slechts één verzorgingscentrum gepland. Dit zal nog net binnen het centrumgebied (IA2) gesitueerd zijn. Daarom wordt de aansluiting naar de Gooimeerdijk enigszins in westelijke richting verlegd, en wordt de op deze aansluiting gelegen plangrens eveneens iets westelijker gesitueerd.

9. *Ten aanzien van het reserveterrein is het van belang vast te stellen of een globale bestemming die uitgewerkt moet worden dient te worden opgenomen, dan wel een voorlopige in combinatie met een definitieve bestemming, dan wel een definitieve bestemming met een wijzigingsbevoegdheid.*

Het reserveterrein dat in de toelichting genoemd wordt, heeft de mengbestemming "centrumvoorzieningen", waarbinnen de in deze bestemming omschreven voorzieningen gerealiseerd kunnen worden. Het betreft de op de plankaart aangegeven blokken VI (geheel) en VIII (gedeeltelijk). Woningen zijn hierbinnen toegestaan.

10. *In het overzicht van de bouwblöcken worden niet alle volgens de aanwijzingen mogelijke voorzieningen vermeld. De vloeroppervlakteverdeling kan voorts beter met m2 worden aangegeven in plaats van met een percentage. Eerstgenoemd systeem geeft duidelijk het gewenste beeld weer en is eenvoudiger controleerbaar. Bovendien vormen de verschillende percentages per bouwblok tezamen niet altijd de vereiste 100%.*

Het overzicht is aangepast in die zin dat nu in eenheden van woningen, kantoren, e.d. gerekend wordt. Hiervan is het voordeel dat de na te streven verdeling in de gemaximaliseerde "harde" functies (bijv. kantoren) en in de geminimaliseerde "zachte" functies (bijv. woningen) eenvoudiger te handhaven is dan d.m.v. vloeroppervlakten. In het overzicht is t.o.v. de reeds gerealiseerde eenheden enige ruimte gelaten, ten einde latere ontwikkelingen te kunnen opvangen.

11. *Ten aanzien van de werkgelegenheid worden in de toelichting verschillende percentages genoemd van het aandeel in de totale werkgelegenheid in Almere-Haven (33 1/3 % volgens pagina 18 en 21 en 25% volgens pagina 11).*

De genoemde 33 1/3 % van de werkgelegenheid in Almere-Haven is in het centrum geprojecteerd, waarvan een deel ook op de aangrenzende bedrijventerreinen 1F8 en 1N8. In het centrum zelf is dit percentage ongeveer 25% van het totaal van Almere-Haven.

12. *Op basis van de beschikbare informatie zijn dezerzijds ontwerp-voorschriften bijgevoegd teneinde ons standpunt over de juridische vormgeving duidelijk te maken. In verband met de onder A1 gemaakte opmerking, hebben deze voorschriften alleen betrekking op het zuidelijk plandeel, zijnde het nog te realiseren gedeelte met de daarbinnen gelegen school.*

De R.I.J.P. heeft met belangstelling kennis genomen van de creatieve bijdrage van het O.L. aan de planvorming in de vorm van bijgevoegde ontwerp-voorschriften. Waar het de uitwerkingsplicht door de landdrost betreft, wordt verwezen naar de reactie bij A1. De vorm van de bijgevoegde voorschriften is een andere dan de in het onderhavige plan gebruikte. De specifieke bouw- en toelaatbaarheidsvoorschriften bij iedere bestemming zijn opgenomen op de kaart en de "algemene" voorschriften zijn te vinden in het boekje. De toegankelijkheid van het plan voor met name niet-deskundigen is volgens de voorliggende opzet beter. In het kader van een uniforme vormgeving van de plannen, is deze opzet in alle plannen doorgevoerd.

13. *Bij de voorschriften dient een aangepast overzicht voor de blokken XI tot en met XVI te worden gevoegd met inachtneming van de opmerking hiervoor m.b.t. de werkgelegenheid-percentages.*

Verwezen wordt naar het hiervoor gestelde waar het het overzicht van de bouwblokken betreft.

14. *De in het renvooi opgenomen aanduiding voor voetpad wordt op de plankaart niet gebruikt.*

De kaart wordt aangepast.

15. *De aanduiding "arcade" hoort niet in een bestemmingsplan thuis, omdat daarmee de uiterlijke vormgeving van de gebouwen in het geding is, waarvoor het welstandstoezicht verantwoordelijk is.*

Voor een deel is de opmerking juist. maar de arcade is niet alleen een bouwkundig object, doch ook een stedenbouwkundig kwaliteitsbepalend element en in die zin onderdeel van het bestemmingsplan in het algemeen. I.v.m. de gewijzigde kaartopzet komt de arcade overigens niet meer voor.

16. *Evenmin bestaat behoefte aan de "inrichtingssuggestie", wat dat ook moge inhouden.*

Uit een oogpunt van informatie naar de burger is het zinvoller een dergelijke vrijblijvende suggestie op te nemen, dan eventueel een stuk schijnrechtszekerheid te creëren, door verdergaande juridische detaillering in bestemmingen in een gebied dat, zoals de ervaring leert, eigenlijk voortdurend in beweging is.

17. *Het verdient aanbeveling een maximaal bebouwingspercentage voor te schrijven teneinde daarmee een inzicht te geven in de gewenste verhouding tussen bebouwd en onbebouwd gebied.*

Naast de bouwblokken-tabel en de ruimtegebruik-bijlage is een maximaal bebouwingspercentage niet meer noodzakelijk.

18. *In de voorschriften zou een duidelijk woningbouwprogramma gedifferentieerd naar type en grootte, moeten worden opgenomen. Zie ook opmerking hiervoor dienaangaande.*

Verwezen wordt naar de reactie onder 4.

Het ambtelijk overleg tussen R.IJ.P. en Zuiderzeewerken is voornamelijk mondeling gevoerd. Op schrift werd het volgende gesteld:

1. De Bestemming "Groenvoorzieningen en Waterstaatsdoeleinden" aan de polderzijde zal worden verbreed tot 50 meter uit de buitenkruinlijn van de dijk. De tekst van de toelichting zal hiermede in overeenstemming worden gebracht.  
De plankaart en de voorschriften worden zodanig aangepast, dat bij de sluis een Bedieningsgebouwtje kan worden gerealiseerd en dat tevens een normaal dijkprofiel kan worden aangebracht voor het geval dat het sluisproject (voorlopig) geen doorgang kan vinden.

De Bestemming "Groendoeleinden en Waterstaatsdoeleinden" is aan de polderzijde verbreed tot 50 meter uit de buitenkruinlijn van de dijk. In aansluiting hierop is de tekst in de toelichting aangepast.

Bij de sluis is een normaal dijkprofiel aangegeven, overeenkomstig de huidige situatie. De sluis is op minder gedetailleerde wijze weergegeven op de plankaart, terwijl in de voorschriften de mogelijkheid tot het realiseren van een bedieningsgebouwtje is opgenomen.

2. De situering van de blokken XIII en XV ontmoet bij mij bezwaren. In mijn brieven van 20 juli 1974, nr. 4478 en 28 juni 1977, nr. 7785, zijn de mogelijkheden voor het bouwen in de nabijheid van de waterkering uiteengezet.

Op tekening TXO-770983, welke als bijlage bij laatstgenoemde brief was gevoegd, zijn tevens de bebouwingsgrenzen aangegeven. De blokken XIII en XV zijn gedeeltelijk buiten deze grenzen geprojecteerd. Bovendien is blok XV boven de verdekte taludverdediging van de omgelegde meerdijk gesitueerd.

De lokatie van de nabij de waterkering gesitueerde blokken XIII en XV is inmiddels besproken tussen medewerkers van uw dienst en de R.IJ.P.. Dit overleg heeft geleid tot een gewijzigde lokatie van voornoemde blokken. Aan uw bezwaren, met name betrekking hebbend op het overschrijden van bebouwingsgrenzen bij de waterkering, is hiermee tegemoet gekomen.