

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

2A

83_10_20



VOORWOORD	3
TOELICHTING	
1. INLEIDING	4
1.1. Algemeen	4
1.2. Het plangebied binnen Almere-Stad	4
2. RANDVOORWAARDEN	10
2.1. Ligging en begrenzing	10
2.2. Bodemgegevens	10
2.3. Infrastructuurele werken	10
2.4. Bebouwing	10
3. HET PROGRAMMA	14
3.1. Algemeen	14
3.2. Voorzieningen	15
3.2.1. Algemeen	15
3.2.2. Winkels	16
3.2.3. Horeca	18
3.2.4. Cultuur	18
3.2.5. Welzijn	19
3.2.6. Zorg	20
3.2.7. Onderwijs	21
3.2.8. Overige voorzieningen	21
3.2.9. Samenvatting	22
3.3. Werkgelegenheid	23
3.3.1. Algemeen	23
3.3.2. Kantoren	24
3.4. Wonen	26
3.4.1. Algemeen	26
3.4.2. Aantal woningen	27
3.4.3. Woonvormen	29
4. HET PLAN	32
4.1. Algemeen	32
4.2. Karakter en planopzet	32
4.2.1. Spanningsvelden	32
4.2.2. Geleding	36
4.2.3. Keuzemogelijkheid	42
4.2.4. De openbare ruimte	44
4.2.5. Vorm	47
4.2.6. Groei en verandering	53
4.3. De ontsluiting	56
4.3.1. Algemeen	56
4.3.2. Voetgangers	57
4.3.3. Fiets-bromfiets	57
4.3.4. Openbaar vervoer	57
4.3.5. Autoverkeer	61
4.3.6. Bevoorrading	63
4.3.7. Parkeren voor bezoekers en werknemers	63
4.3.8. Parkeren voor bewoners	65
4.3.9. Vaarmogelijkheden	65
4.4. Fasering	65

5.	MILIEU	66
5.1.	Wegverkeerslawaaï	66
5.1.1.	Zonering	66
5.1.2.	Grenswaarden in nieuwe situaties	67
5.2.	Industrielawaaï	68
5.3.	Railverkeerslawaaï	68
6.	ENERGIE	70
6.1.	Algemeen	70
6.2.	Beperking afkoeling gebouwen door wind	70
6.3.	Passieve en actieve benutting van zonne-energie	70
6.4.	Benutting van windenergie, toepassing windmolens	70
7.	JURIDISCHE VORMGEVING	72
8.	RUIMTEBALANS	75
9.	AANPASSINGEN NA HET OVERLEG	77
9.1.	Aanpassingen naar aanleiding van het ambteliĳk overleg	77
9.2.	Overige aanpassingen	83

VOORSCHRIFTEN

PLANKAART

Dit plan tot regeling der bebouwing en der bestemming van gronden heeft betrekking op het gebied "2A", een gedeelte van het centrum van de hoofdkern Almere-stad.

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 Rotterdam, in nauwe samenwerking met de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders en andere betrokkenen.

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.

De inhoudelijke vormgeving van de plannen tot regeling der bebouwing en der bestemming van gronden is, voor zover als binnen het kader van de hiervoor genoemde Wet O.L.Z.IJ.P. mogelijk is, gelijk aan die van op basis van de Wet en het Besluit op de Ruimtelijke Ordening ontworpen plannen.

DE HOOFDDIRECTEUR VAN DE RIJKSDIENST
VOOR DE IJSELMEERPOLDERS

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

toelichting

1.1. *Algemeen* (zie figuur 1.1.a en b)

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 een aantal kernen van verschillende omvang bevatten, die gezamenlijk een nauw op elkaar betrokken stedelijk geheel zullen vormen (figuur 1.1.a).

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 minimaal 90.000 inwoners herbergen (figuur 1.1.b).

Het onderhavige plan heeft betrekking op een deel van de gronden gelegen in Almere-Stad en wel op het gebied voor het hoofdcentrum.

De toelichting op dit plan geeft globaal het volgende weer:

- In hoofdstuk 2 wordt de ligging van het plangebied beschreven alsmede de uitgangspunten vanuit de bestaande situatie voor Almere-Stad in het algemeen alsook voor het plangebied in het bijzonder.
- Hoofdstuk 3 beschrijft de programmatische uitgangspunten, voortvloeiende uit het structuurplan en vrijwel geheel de programmatische delen van het rapport "Ontwikkelingsplan voor het centrum van Almere" volgend.
- Hoofdstuk 4 geeft de structurele en ruimtelijke uitwerking van het programma weer. Dit hoofdstuk dient als toelichting op plankaart en voorschriften, waarmee de essentiële zaken zijn vastgelegd. Ook voor de beschrijving van het plan is het rapport "Ontwikkelingsplan voor het centrum van Almere" gevolgd voor de beschrijving van de structuur, het karakter en de planopzet van het centrum.
- De hoofdstukken 5 en 6 geven achtereenvolgens de aspecten op het gebied van het milieu en energie weer, die van belang zijn bij de uitwerking van het plan.
- Hoofdstuk 7 beschrijft de juridische vormgeving, aansluitend op het voorgaande.
- Hoofdstuk 8 ten slotte geeft de ruimtebalans aan.

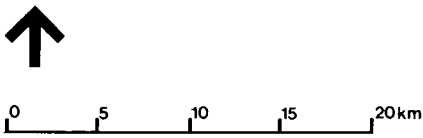
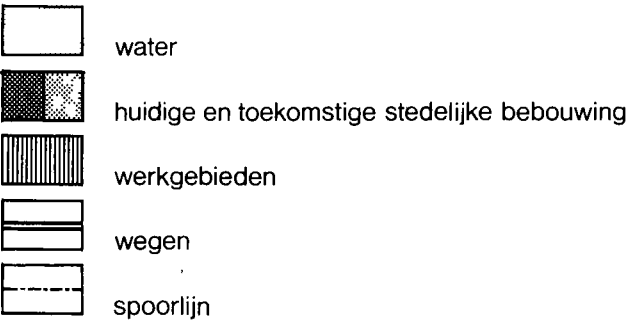
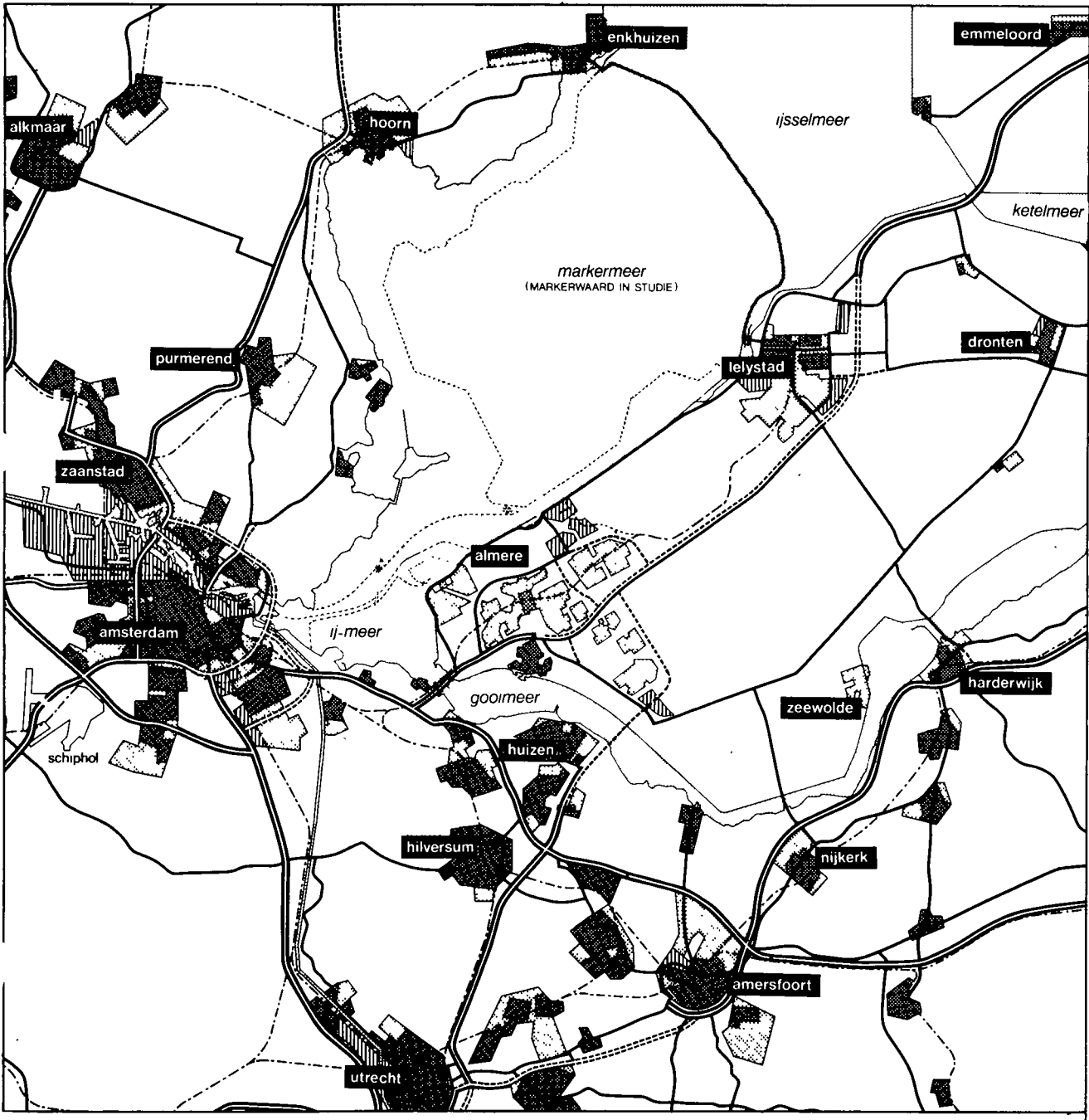
In deze toelichting wordt vrijwel integraal het rapport "Ontwikkelingsplan voor het centrum van Almere" (1981) gevolgd, hiermee wordt beoogd een eenduidige interpretatie te bevorderen bij de ontwikkeling van het centrum.

1.2. *Het plangebied binnen Almere-Stad* (zie figuur 1.2)

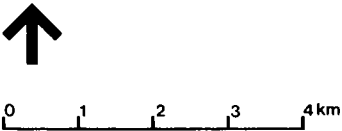
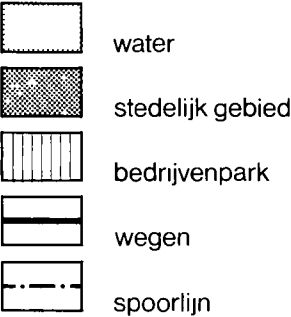
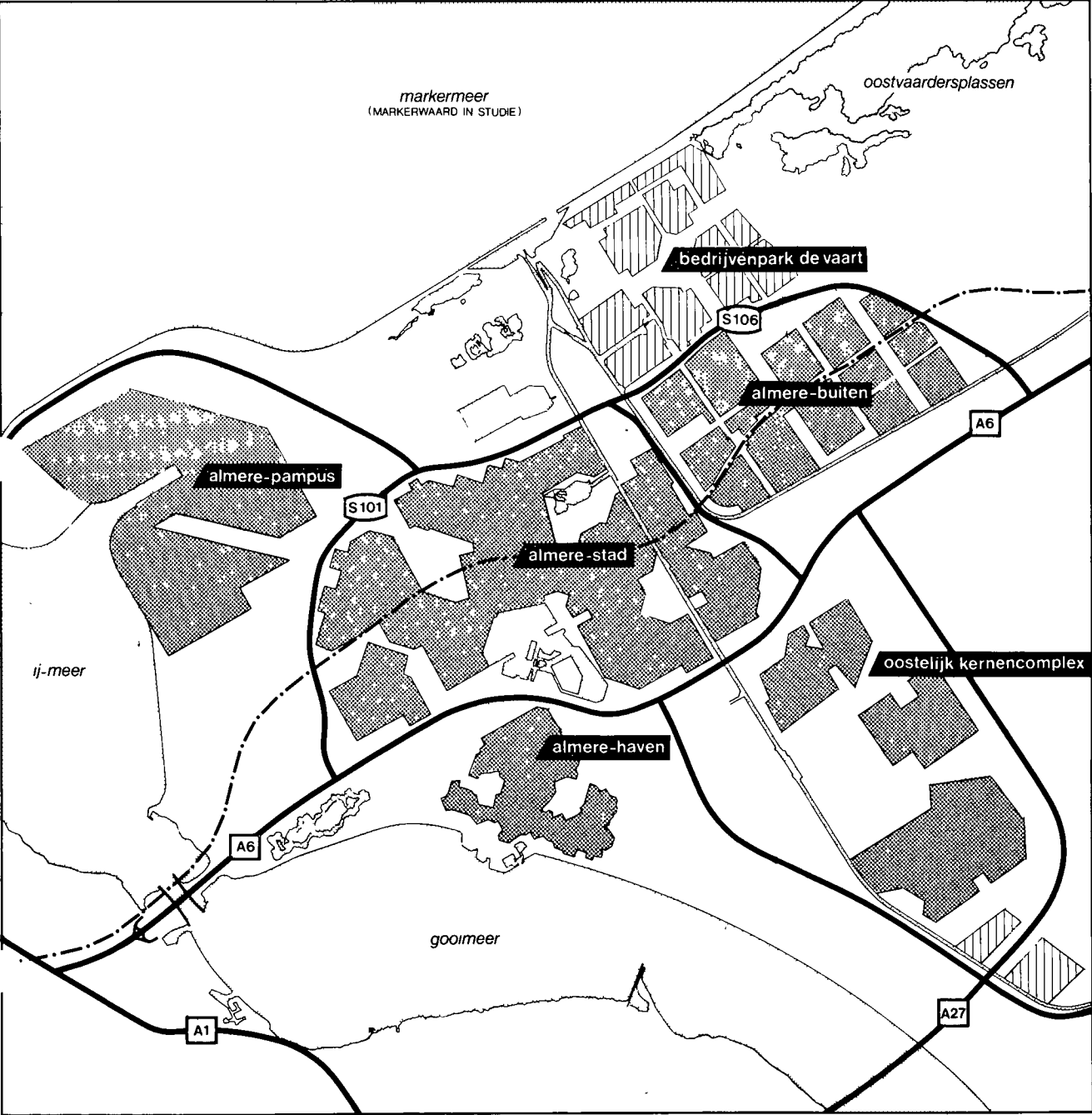
Het voorliggende plan tot regeling der bebouwing en der bestemming van gronden is opgesteld voor het gebied van het hoofdcentrum.

Het plangebied wordt aangeduid met de codering 2A, waarbij de "2" betrekking heeft op Almere-Stad (de tweede in aanbouw genomen kern binnen Almere) en de "A" het plangebied binnen Almere-Stad aanduidt.

figuur 1.1.a
almere in de regio



figuur 1.1.b
almere, meerkernige opzet



Karakteristiek voor de stedenbouwkundige opzet van Almere-Stad is de radiale ontwikkeling van de woongebieden vanuit het hoofdcentrum en het wigvormig binnendringen van groene open ruimten vanuit de buitenruimte tot op korte afstand van het hoofdcentrum (figuur 1.2).

In Almere-Stad is, behalve voor wonen, ook ruimte gereserveerd voor werken en recreëren.

Bij het opstellen van de plannen voor Almere-Stad is er naar gestreefd de voorzieningen op een zo kort mogelijke afstand van de gebruikers te situeren.

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 van Almere-Stad is zo centraal mogelijk binnen het stedelijk gebied Almere geprojecteerd.

Wat betreft de recreatiegebieden zijn verschillende landschapsontwikkelingszones opgenomen, die vanuit de tussen de kernen van Almere gelegen buitenruimte zullen binnendringen tot dichtbij het hoofdcentrum.

Op deze wijze zal het raakvlak tussen bebouwing en groen zeer groot kunnen zijn.

Het meest in het oog springende element van Almere-Stad is de Centrale Plas, die aan het hoofdcentrum grenst. Deze plas heeft de naam "Weerwater" gekregen. Het Weerwater zal zowel voor de water- als de oeverrecreatie een belangrijke functie gaan vervullen. De 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.

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.

De bromfietser zal in de woonbuurten doorgaans 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 de speciale routes voor fietsers en bromfietzers.

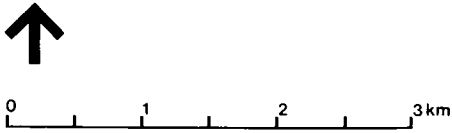
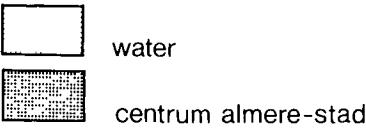
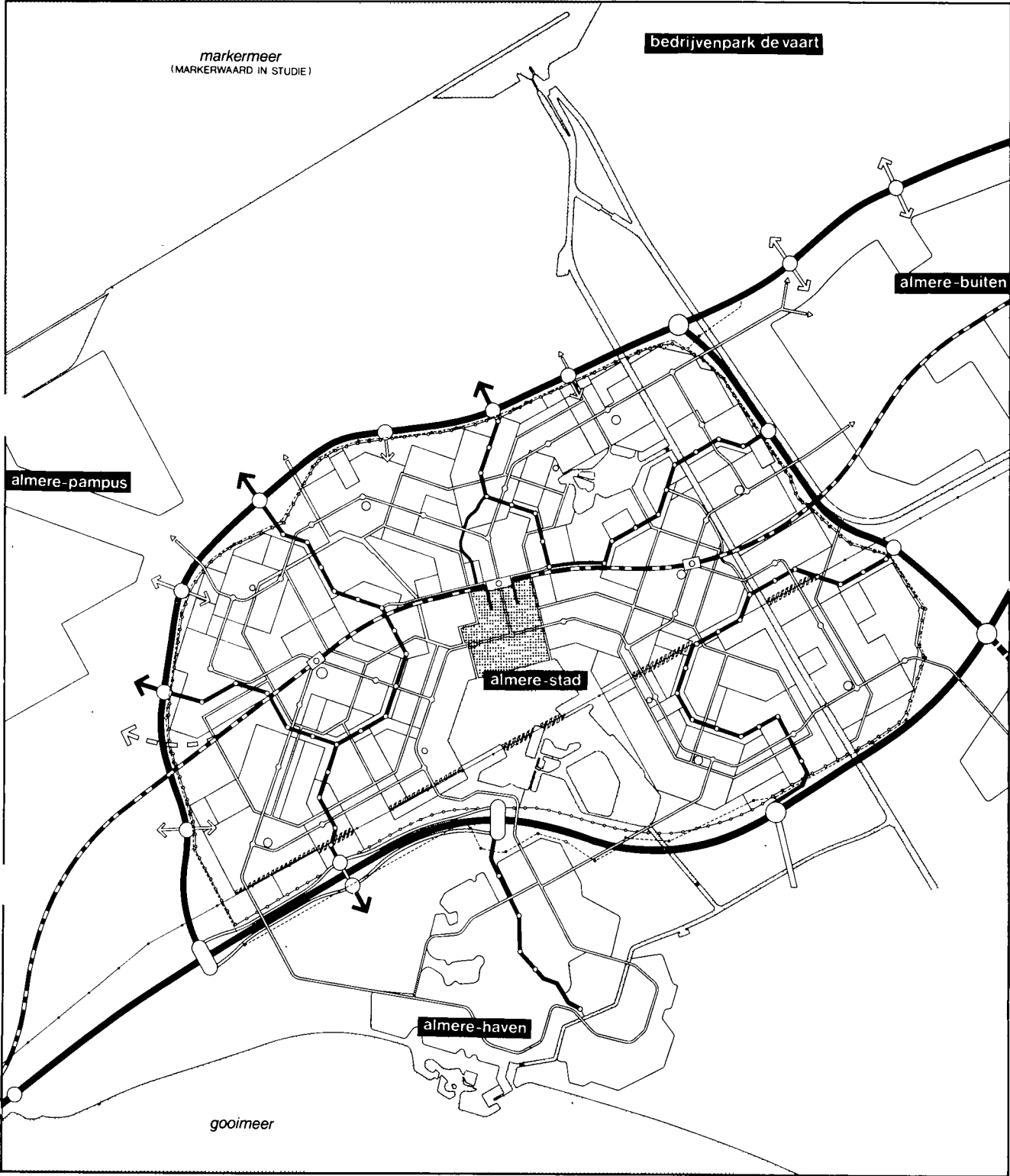
Stadsautowegen rondom Almere-Stad en de andere kernen van Almere zullen de schakel vormen tussen de verbindingswegen met de regio (o.a. A6) en het interne wegennet van deze kernen (kernhoofdwegen).

Binnen Almere-Stad zullen interne ontsluitingswegen het verkeer van en naar het hoofdcentrum en de woon-, werk- en recreatiegebieden brengen.

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

De ruimtelijke groei van Almere-Stad zal via de door de woongebieden gevormde radialen vanuit het hoofdcentrum plaatsvinden: eerst in zuid-westelijke (Almere-Haven) en noord-oostelijke 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.

figuur 1.2
situering plangebied in almere-stad



2

2.1. *Ligging en begrenzing*

Het plangebied ligt als hoofdcentrum centraal in Almere-Stad, tussen de Flevo-spoorlijn en het Weerwater in.

Het plangebied is op het structuurplan als centrumgebied aangegeven. De begrenzing vanuit het westen via het noorden naar het zuiden wordt achtereenvolgens gevormd door de ex artikel 11 plannen "Stedenwijk Noord en Midden" (woongebied), "Flevolijn" (spoorlijn), "Almere-Stad Oost" (woongebied) en "Weerwater" (recreatiegebied).

2.2. *Bodemgegevens*

Het gebied is bedekt met 1 meter opgespoten zand met direct daaronder een holocene kleipakket, dat gedeeltelijk nog ongerijpt is.

Het maaiveld ligt op ongeveer 3,25 m beneden N.A.P.

2.3. *Infrastructurele werken (zie figuur 2.3)*

Van de infrastructurele werken zijn naar ligging en beloop de volgende zodanig vastgelegd en deels gerealiseerd, dat zij gelden als randvoorwaarde voor de planontwikkeling:

- de Flevo-spoorlijn met onderdoorgangen en trein- en busstation;
- de twee wijkwegen die vanaf de doorgangen in zuidelijke richting het plangebied inlopen;
- de openbaar vervoersbaan, die vanaf het trein- en busstation eerst in zuidelijke richting loopt en dan splitst in westelijke en oostelijke richting, op elk van deze drie takken ligt een halte;
- de grachten, die langs de westzijde en de oostzijde van het plangebied lopen;
- de grote plas "het Weerwater", die aan de zuidzijde tegen het centrumgebied ligt;
- bovenwijkse leidingenstroken langs de openbaarvervoersbaan naar gebied 2E (Kruidenwijk).

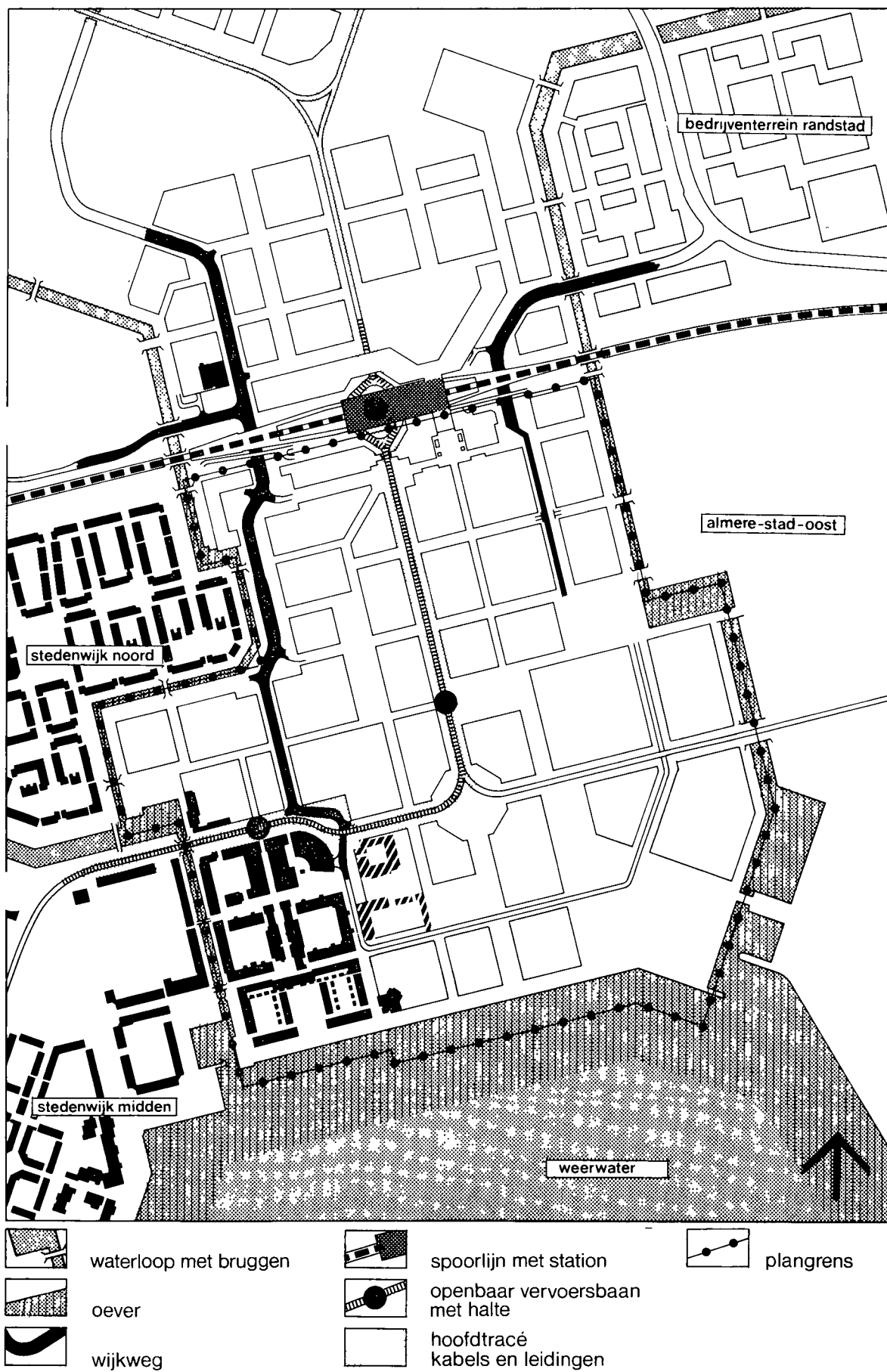
2.4. *Bebouwing (zie figuur 2.4)*

De volgende terreinen en gebouwen zijn op de figuur 2.4 weergegeven met het stadium van ontwikkeling of realisering. Zij gelden als randvoorwaarde voor de planontwikkeling.

Gerealiseerde of in aanbouw zijnde bouwplannen:

- het gebouw Meerestein, het zogenaamde ontwikkelingskantoor van de ambtelijke diensten betrokken bij de vestiging van personen en bedrijven, met een zaaltje voor vergaderingen, kerkdiensten, filmvoorstellingen, enzovoort;
- het semi-permanente gebouwtje het "Startblok" voor de huisvesting van de lokale overheid alsmede politie;

figuur 2.3
infrastructurele werken

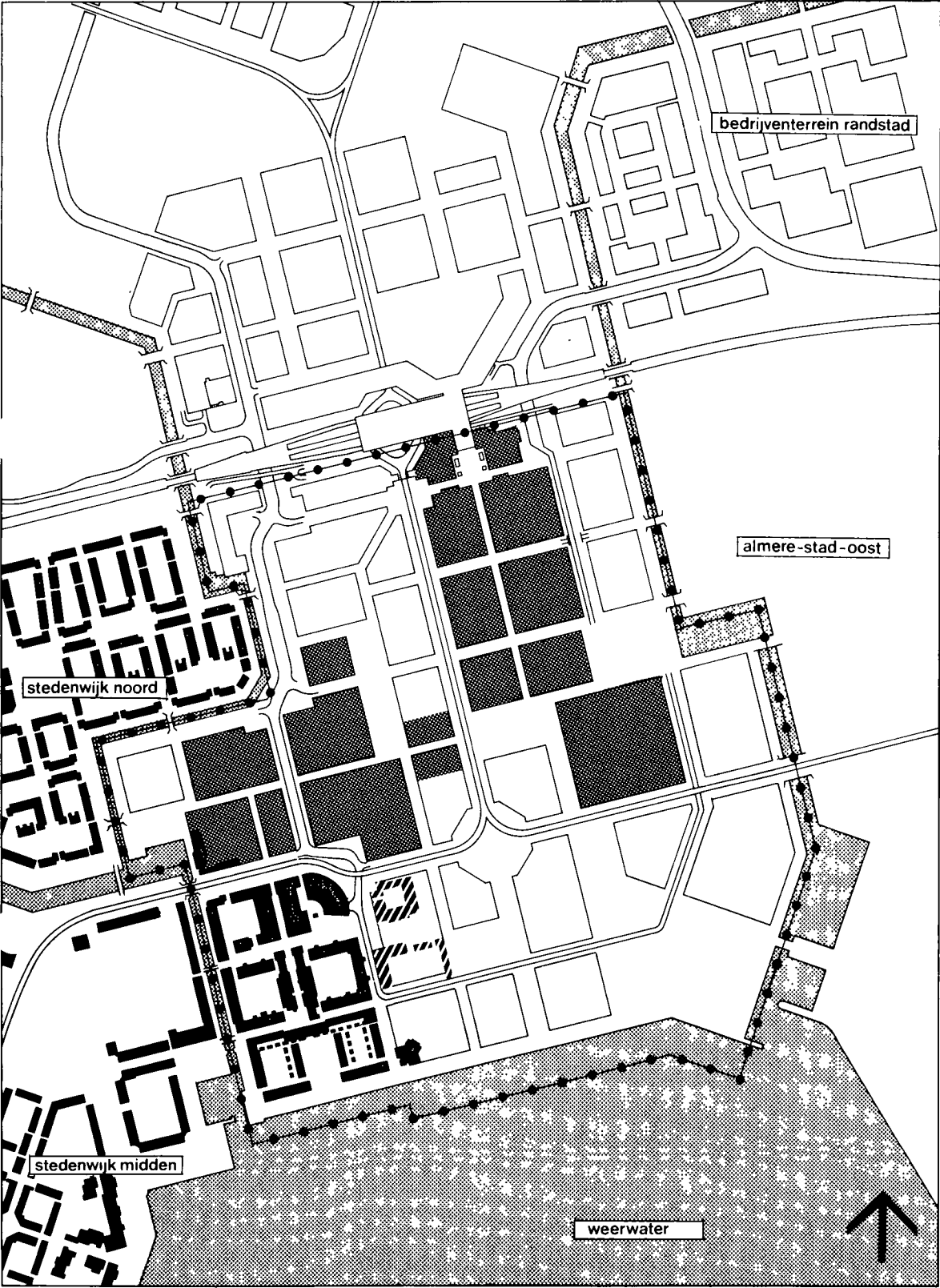


- bouwprojecten voor 8 grote en 23 kleine winkels, kantoren, parkeergarage en kelder, diverse voorzieningen (zoals jongerencentrum, tijdelijke bibliotheek, polikliniek), 249 premieflats en 133 woningwoningen en -flats);
- HAT-eenheden;
- tijdelijk politiebureau.

Bouwplannen in ontwikkeling:

- winkels, woningen en voorzieningen evenals het stadskantoor.

figuur 2.4
bebouwing



-  bestaande bebouwing
-  bouwplannen in ontwikkeling

3.1. Algemeen

Het programma op grond waarvan het centrum tot ontwikkeling wordt gebracht moet in een dynamisch perspectief worden beschouwd.

Het voortdurend veranderen van behoeften is een maatschappelijke realiteit, zodat voorzieningen die in die behoeften moeten voorzien mee moeten kunnen veranderen.

De periode waarin het centrum gebouwd wordt van ongeveer 1980 - 2000 zal reeds wijzigingen of andere accenten in de behoeften opleveren, zeker geldt dat voor het functioneren van het "voltooide" centrum.

Het bevat als centrum van de stad de grootste concentratie van voorzieningen, waarin veranderingen zich onmiddellijk gaan manifesteren.

Wil het centrum de centrale functie op velerlei terreinen van het maatschappelijk leven behouden, dan dienen de gevolgen van deze veranderingen - zoals deze zich vooral ruimtelijk uiten - hier zonder al te veel moeilijkheden te kunnen worden doorgevoerd.

In verband met de gemeentewording van Almere per 1 januari 1984 zal de realisatie van het centrum deels plaatsvinden onder verantwoordelijkheid van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders en deels onder verantwoordelijkheid van de gemeente Almere.

Het structuurplan Almere-Stad geeft de volgende globale aanwijzingen voor de programmatische inhoud.

De hoogste woondichtheden zullen rond het centrum langs de radialen en in aan de rand gelegen subcentra komen. Op deze manier kan een zo maximaal mogelijke graad van spreiding van voorzieningen worden bereikt. Een dergelijke opzet is ook gunstig voor een evenwichtige belasting van het lokaal openbaar vervoersnet. De belangrijkste voorzieningenconcentratie zal voorkomen in en om het centrum: winkels, warenhuizen en speciaalzaken, banken, overheidsinstellingen, bioscopen, horeca-vestigingen e.d. zullen - naarmate het inwonertal van Almere-Stad en geheel Almere toeneemt - in toenemende mate het centrum vullen.

Daarnaast zullen bij belangrijke knooppunten in de stad kleinere concentraties kunnen ontstaan, terwijl verspreid over de stad buurt- en wijkverzorgende voorzieningen binnen loopafstand van bewoners liggen, zoveel mogelijk gekombineerd en geïntegreerd met haltes van het openbaar vervoer. Grootschalige voorzieningen, die misschien maar één keer in Almere-Stad zullen voorkomen, hoeven niet beslist in of bij het centrum te liggen, maar kunnen elders in de stad een plaats vinden, bijvoorbeeld een voetbalstadion, een ziekenhuis en instellingen voor voortgezet en hoger beroepsonderwijs, ook daar bij haltes van het openbaar vervoer.

Er zal worden gestreefd naar een aanbod van zoveel mogelijk verschillende typen woongebieden, verschillend onder andere in dichtheid, karakter, verkavelingstype, huurniveau, auto ontsluiting en de hoeveelheid aanwezige voorzieningen. Op deze wijze kunnen toekomstige bewoners aan de hand van hun eigen specifieke woonwensen kiezen uit een gevarieerd aanbod. Ook de situering van de woongebieden is erg belangrijk. Voor de ene groep is het type woning - al of niet met tuin - doorslaggevend, ongeacht de

situering binnen het stadsgebied, voor een andere groep is juist die situering veel belangrijker dan de woning: men wil persé in het centrum wonen of aan de rand van de stad of dichtbij het werk.

Het aanbod (van verschillende woonwijken) wordt zoveel mogelijk afgestemd op de vraag (woonwensen van verschillende bevolkingsgroepen of gezinsfasen).

Het hoofdcentrum zal een belangrijk aandeel van de werkgelegenheid in de kantorensector en in voorzieningen voor zijn rekening nemen, terwijl ook nevencentra hiervan een (kleiner) deel zullen krijgen. In de woongebieden zullen verspreid werk- of ambachtstraten voorkomen, terwijl ook een aantal kleinere bedrijventerreinen (van 2-10 ha) hierin zijn opgenomen. Daarnaast zijn er een aantal bedrijvenparken gepland op verschillende plaatsen in de stad. Deze bedrijvenparken zullen, behalve qua liggen, ook verschillen qua kavelgrootte-verdeling, qua ontsluitingsmogelijkheden, qua omvang en qua grondprijzen. Op deze manier wordt ook voor bedrijven getracht zoveel mogelijk verschillende mogelijkheden aan te bieden (het aanbod) om aan de sterk uiteenlopende vestigingseisen van de verschillende bedrijfstypen (de vraag) tegemoet te komen.

3.2. Voorzieningen

3.2.1. Algemeen

Het centrum van Almere-Stad moet aan voorzieningen plaats bieden met een verzorgingsfunctie, die bestaat uit drie onderdelen, te weten:

- het dienen als dagelijks verzorgingspunt voor de inwoners die binnen maximale loopafstand wonen van en in het centrum; dit maximum varieert tussen de 150 en 800 m, afhankelijk van de loopsnelheid van de verschillende leeftijdsgroepen;
- het verzorgen van alle inwoners van Almere-Stad, voor zover het producten, goederen en diensten betreft, die boven het niveau van de buurt- en wijkvoorzieningen uitgaan;
- het verzorgen van alle inwoners van Almere, voor zover het goederen en diensten betreft, die boven het niveau van de centrumvoorzieningen van de overige kernen van Almere uitgaan.

Het tot taak gestelde inwonertal van Almere-Stad bedraagt circa 100.000. In de overige kernen zullen volgens de taakstelling te zijner tijd in totaal maximaal 150.000 mensen worden gehuisvest. Er wordt vanuit gegaan, dat in het centrum zelf circa 5000 mensen zullen kunnen wonen, terwijl op de genoemde loopafstand van het centrum (berekend vanuit het hart van het centrum) hier nog eens circa 7000 mensen bijkomen.

In tabel 1 zijn deze verzorgingsgebieden weergegeven met de geschatte bezoekersaantallen die eruit voortvloeien.

Tabel 1 Geschatte bezoeksfrequentie naar het centrum van Almere-Stad vanuit de verschillende verzorgingsgebieden (naar "Hoofdwinkelcentrum" van dr. L. Bak)

verzorgingsgebied	buurt/ wijk	overig A.S.	overig Almere	Totaal
aantal inwoners :	12.000	88.000	150.000	250.000
aantal huishoudens :	4.000	30.000	51.000	85.000
bezoeksfrequentie				
per week :	2,5	0,05	-	-
secundair	1	0,25	-	-
tertiair	0,5	0,5	0,25	-
totaal	4	0,80	0,25	-
aantal bezoekers/week :	16.000	24.000	12.750	52.750
aantal bezoekers/dag :	4.000	6.000	3.000	13.000
(gem. 1½ per bezoek)				

3.2.2. Winkels

De winkels in het hoofdcentrum van Almere zullen een zo groot mogelijke verscheidenheid en veelzijdigheid moeten bieden, zowel naar branche, omvang en inrichting als naar service en prijsniveau. De klanten zijn voor alle typen winkels zeer gevoelig: de ene keer treden zij op als koopjesjagers, de ander keer als koning klant.

Soms wil men het allergeedkoopste, maar een andere keer het allerbeste. Extremen spelen weliswaar een bescheiden rol, maar toch moeten in een goed hoofdwinkelcentrum beide extremen naast het gemiddelde voorkomen. In oude steden lukt dit helaas onvoldoende voor wat betreft nieuwe, zeer specifieke en vaak grootschalige winkelvormen. Deze stellen namelijk zeer strikte eisen aan hun lokatie, die niet stroken met de hoedanigheden van een oud, historisch gegroeid stadscentrum, hoe aantrekkelijk ook om andere redenen. Een nieuw stadscentrum moet plaats bieden aan zo veel mogelijk typen winkels: de kleine boetiek, de grote superstore, de dure bontzaak, de goedkope supermarkt, de luxe kledingzaak en het goedkope textielpaleis. Het ontwerp van het centrum moet deze verscheidenheid mogelijk maken.

De volgende verdeling van het winkelbestand in het centrum naar branche kan worden aangehouden.

Tabel 2 Verdeling van het winkelbestand in het centrum van Almere-Stad naar branches, in % en m2 (bij 200.000 en 250.000 inwoners in geheel Almere)¹⁾

Branche	%	200.000 inw. m2	-	250.000 inw. m2
Voedsel	6 - 5	4.500	-	4.750
Schoeisel	3 - 3	2.250	-	2.850
Textiel / Confectie	36 - 40	27.000	-	38.000
Woninginrichting	20 - 20	15.000	-	19.000
Huishoudelijke + luxe art.	10 - 10	7.500	-	9.500
Electrische artikelen	5 - 5	3.750	-	4.750
Overige artikelen	20 - 17	15.000	-	16.150
totaal	100 -100%	75.000	-	95.000

1) Deze tabel geldt voor het gehele centrumgebied, inclusief 2Z.
Voor 2Z wordt rekening gehouden met ca. 5000 m2 b.v.o.

Tevens is een verdeling gemaakt van het winkelbestand in aantallen vestigingen (per grootte-klasse). Deze is als volgt:

Tabel 3 Verdeling van het winkelbestand in het centrum van Almere-Stad naar aantallen vestigingen per grootte-klasse (bij 200.000 en 250.000 inwoners in geheel Almere)¹⁾

Aantal vestigingen	Grootte-klasse	totaal	Cumulatief
1 - 1	10.000 m2	10.000 - 10.000	10.000 - 10.000
1 - 2	7.500 m2	7.500 - 15.000	17.500 - 25.000
2 - 3	5.000 m2	10.000 - 15.000	27.500 - 40.000
3 - 4	2.500 m2	7.500 - 10.000	35.000 - 50.000
5 - 6	1.000 m2	5.000 - 6.000	40.000 - 56.000
9 - 10	750 m2	6.750 - 7.500	46.750 - 63.500
13 - 15	500 m2	6.500 - 7.500	53.250 - 71.000
18 - 20	300 m2	5.400 - 6.000	58.650 - 77.000
28 - 30	200 m2	5.600 - 6.000	64.250 - 83.000
38 - 40	150 m2	5.750 - 6.000	69.950 - 89.000
42 - 50	100 m2	4.200 - 5.000	74.150 - 94.000
17 - 20	50 m2	850 - 1.000	75.000 - 95.000

177 -201

1) Deze tabel geldt voor het gehele centrumgebied, inclusief 2Z.
Voor 2Z wordt rekening gehouden met ca. 5000 m2 b.v.o.

3.2.3. Horeca

Onder het verzamelbegrip "horeca" laten zich zeer uiteenlopende typen vestigingen vatten, die ieder voor zich een bepaalde functie vervullen. De centrumbezoeker die na of onder het winkelen even een kop koffie wil drinken, de zakenman die met relaties een lunch wil gebruiken, de kantoorbediende die even een pilsje wil pakken, de bewoner die even een kaartje wil leggen, de toerist die een hotel zoekt. Uiteenlopende wensen van uiteenlopende mensen, die in een goed stadscentrum gehonoreerd moeten kunnen worden.

Het ramen van het aantal hiertoe benodigde horeca-vestigingen is een hachelijke zaak, aangezien een bezoek aan een horeca-vestiging immers meestal een vrijblijvende aangelegenheid is en vaak gecombineerd wordt met iets anders, bijvoorbeeld boodschappen doen.

Als één der belangrijkste soorten smaakmakers van het centrum zijn ze in al hun verscheidenheid onontbeerlijk voor het goed "draaien" van de andere voorzieningen.

De volgende horeca-vestigingen kunnen uiteindelijk in het centrum van Almere worden aangetroffen.

*Tabel 4 Horeca-voorzieningen in het centrum van Almere-Stad
(in aantallen en m²)
(bij 200.000 en 250.000 inwoners voor geheel Almere¹⁾²⁾*

Aantal	Type voorziening	m ² /stuk	m ²	m ²
10 - 15	café-restaurants	gem. 250	2.500	- 3.750
2 - 3	chin. ind. restaurants	gem. 250	500	- 750
4 - 5	overige restaurants	gem. 250	1.000	- 1.250
25 - 30	snackbar's/cafetaria's	gem. 100	2.500	- 3.000
16 - 22	café's/bars	gem. 125	2.000	- 2.750
2 - 2	hotels	2.000-8.000	9.000	-10.000
2 - 3	pensions	250- 750	1.000	- 1.500
15 - 20	diversen	gem. 100	1.500	- 2.000
76 -100	horeca-voorzieningen	50 - 8.000	20.000	-25.000

1) Deze tabel geldt voor het gehele centrumgebied, inclusief 2Z. In 2Z zullen deze voorzieningen incidenteel voorkomen.

2) Tot deze aantallen zijn niet de zogenaamde para-commerciele bedrijven gerekend, waarin een buffet of iets dergelijks aanwezig is (zoals sportkantine, bioscopen, station, bedrijfskantine, buurthuizen, en dergelijke).

3.2.4. Cultuur

Het stadscentrum dient te beschikken over een rijk scala aan culturele voorzieningen, ten einde te kunnen voorzien in de menselijke behoeften aan lectuur, aan muziek, aan dans, aan toneel, aan creatieve handvaardigheid.

Deze behoeften kunnen zowel passief als actief gericht zijn, dus zowel op het kijken of luisteren naar, als op het zelf beoefenen van en de vorming daartoe.

Aangezien Almere op een "steenworp" afstand van Amsterdam en het Gooi ligt, beide stedelijke concentraties van kunst en cultuur, is het te verwachten dat de uitstraling van deze centra in Almere tot allerlei activiteiten en initiatieven zal leiden, die een basis kunnen leggen voor een veelbelovend stedelijk cultureel leven. Het zorgdragen voor voldoende mogelijkheden hiertoe is dan ook wezenlijk. Voor een deel wordt dit gedaan door op particulier-commerciële basis geëxploiteerde voorzieningen. Het merendeel der voorzieningen zal echter door de overheid tot stand moeten worden gebracht. In tabel 5 is een overzicht opgenomen van de te realiseren culturele voorzieningen in het centrum van Almere-Stad.

Tabel 5 Culturele voorzieningen in het centrum van Almere-Stad
(in aantallen en m2 vloeroppervlakte)
(bij 200.000 en 250.000 inwoners in geheel Almere)¹⁾

Aantal	Type voorziening	m2/stuk	m2	m2
1 - 1	bibliotheek	3 à 4.000	3.000 - 4.000	
1 - 1	mediatheek			
1 - 1	muziekschool	1.500	1.500 - 1.500	
1 - 1	concertzaal	1.500	1.500 - 1.500	
1 - 1	theater	2.000	2.000 - 2.000	
1 - 2	minitheater	50	500 - 1.000	
1 - 1	openluchttheater	1.500	1.500 - 1.500	
2 - 4	expositieruimte	500	1.000 - 2.000	
2 - 2	museum	2.500	5.000 - 5.000	
1 - 3	kunstgalerie	500	500 - 1.500	
6 - 10	algemene ruimten	250	1.500 - 2.500	
P.M. P.M.	overige ruimten	P.M.	2.000 - 2.500	
81 - 27			20.000 - 25.000	

1) Deze tabel geldt voor het gehele centrumgebied, inclusief 2Z. Een zeer beperkt aantal van deze voorzieningen zal waarschijnlijk in 2Z terecht komen en dan nog als onderdeel van een kantoorvestiging bijvoorbeeld als expositieruimte.

3.2.5. Welzijn

"Welzijn" is eigenlijk een nogal ruim begrip. Hier wordt aan het begrip zowel een individuele als een sociale betekenis gegeven (in engere zin). Het vermogen van het individu om zich wel-te-bevinden is zowel afhankelijk van zijn of haar eigenschappen als van voorwaarden waarin door de gemeenschap wordt voorzien. Dit betekent eigenlijk, dat welzijnsvoorzieningen gelegenheden zijn waar men zowel samen als alleen activiteiten kan ontplooiën. Het zijn dus ruimten waar men samen kan komen: dé basis om samen te leven. Die voorzieningen die zo specifiek zijn dat ze een groot draagvlak nodig hebben om te kunnen bestaan, horen thuis in het stadscentrum. Wel moet er rekening mee worden gehouden, dat het centrum van Almere-Stad ook een duidelijke buurt- en wijkfunctie heeft voor de centrumbewoners.

Tabel 6¹⁾ Welzijnsvoorzieningen²⁾ in het centrum van Almere-Stad
(in aantallen en m² vloeroppervlakte)

Aantal	Type voorziening	m ² /stuk	m ²
1	jongerencentrum	500 - 1.000	1.000
2	bejaardensociëteit	150	300
2	kinderdagverblijf	150	300
1	buurt-/wijkhuis	1.250	1.250
3	verblijf minderheden	150	450
1	creativiteitscentrum	1.000	1.000
7	overige ruimten	100	700
			5.000

1) Deze tabel geldt voor het gehele centrumgebied, inclusief 2Z.

Vooralsnog is niet aan te geven welke voorzieningen in 2A dan wel 2Z worden gerealiseerd.

2) De benodigde welzijnsvoorzieningen variëren niet qua aantallen in relatie tot het inwonertal van geheel Almere. Een toename van 200.000 naar 250.000 inwoners zal veeleer een toename van buurt- en wijk-welzijnsvoorzieningen betekenen in de woonwijken (buurthuizen, peuter-speelzalen, bejaardensozen, en dergelijke).

3.2.6. Zorg

Zorgvoorzieningen verlenen zorg en hulpverlening op lichamelijk, geestelijk en sociaal gebied. Een gebied van intensieve overheidsactiviteiten en particulier initiatief, dat de laatste jaren meer en meer in de belangstelling komt. De hieruit voortvloeiende dynamiek vereist een flexibele planning, waarbij met name preventieve activiteiten aandacht vragen. Voor de volgende voorzieningen dient in het stadscentrum een plaats te worden ingeruimd.

Tabel 7¹⁾ Zorgvoorzieningen²⁾ in het centrum van Almere-Stad
(in aantallen en m2 vloeroppervlakte)

Aantal	Type voorziening	m2/stuk	m2
1	gezondheidscentrum	1.500	1.500
1	centrum druggebruikers	150	150
1	crisisinterventiecentrum	150	150
1	gezinsvervangendtehuis	1.500	1.500
1	halfweghuis	500	500
1	jongerenadviescentrum	150	150
1	vrouwenhuis	750	750
1	verzorgingstehuis	4.500	4.500
8	overige ruimten	100	800
			10.000

- 1) Deze tabel geldt voor het gehele centrumgebied, inclusief 2Z.
2) Ook hier is het aantal vierkante meter benodigd vloeroppervlak gelijk geraamd bij inwonertallen van 200.000 - 25.000 inwoners voor geheel Almere.

3.2.7. Onderwijs

Het centrum van de stad is bij uitstek geschikt voor de huisvesting van het zogenaamde tweede kansonderwijs (en tweede weg onderwijs). De nadruk ligt hierbij op onderwijs aan volwassenen met onvoldoende of verouderde opleidingen, met name vrouwen (vaak gericht op maatschappelijke en politieke bewustwording, mondigheid, emancipatie, creativiteitsbevordering, kunstzinnige vorming, informatie, documentatie en dergelijke). Tevens is op basis van het inwonertal in het centrum uiteindelijk één basisschool noodzakelijk.

Tabel 8¹⁾ Onderwijsvoorzieningen en dergelijke in het centrum van Almere-Stad (in aantallen en m2 vloeroppervlakte)
(bij 200.000 en 250.000 inwoners in geheel Almere)

Aantal	Type voorziening	m2/stuk	m2
1 - 1	basisschool	2.500	2.500 - 2.500
1 - 1	vormingscentrum	2.500 - 5.000	2.500 - 5.000
1 - 1	volkshogeschool	2.500 - 3.500	2.500 - 3.500
1 - 1	school voor volwassenen	1.000 - 1.500	1.000 - 1.500
1 - 2	overige typen	1.500 - 2.500	1.500 - 2.500
			10.000 -15.000

- 1) Deze tabel geldt voor het gehele centrumgebied, inclusief 2Z.

3.2.8. Overige voorzieningen

Er blijven nog velerlei voorzieningen te bedenken, die ieder voor zich een belangrijke functie voor de stad kunnen vervullen. Ook hiervoor dient een plaats in het centrum te worden ingeruimd.

Verder moet rekening worden gehouden met allerlei voorzieningen die nu niet kunnen worden geraamd, of die een groter gebied bedienen dan uitsluitend Almere.

*Tabel 9¹⁾ Overige voorzieningen in het centrum van Almere-Stad
(in aantallen en m² vloeroppervlakte)
(bij 200.000 en 250.000 inwoners in geheel Almere)*

Aantal	Type voorziening	m ² /stuk	m ²	m ²
1 - 1	station	10.000	10.000	- 10.000
1 - 1	stadhuis (representatie)	10.000	10.000	- 10.000
1 - 1	congrescentrum	5.000	5.000	- 5.000
1 - 1	hoofdpolitiebureau	5.000	5.000	- 5.000
1 - 1	kerk	2.000	2.000	- 2.000
1 - 1	dansschool	1.500	1.500	- 1.500
5 - 6	bioscopen	gem. 700	3.500	- 4.250
3 - 3	disco/dancing	gem. 500	1.500	- 1.500
20 - 25	semi-winkels	gem. 150	3.000	- 3.750
5 - 6	div. (semi)overheidsvoorz.	gem. 1.500	7.500	- 9.000
11 - 13	onvoorzien/stuwend	gem. 1.000	11.000	- 13.000
50 - 73			60.000	- 65.000

1) Deze tabel geldt voor het gehele centrumgebied, inclusief 2Z.

3.2.9. Samenvatting

Tabel 10¹⁾ Aantal m² vloeroppervlak van de verzorgingsfunctie per voorzieningensoort (bij 200.000 en 250.000 inwoners in geheel Almere)

Voorzieningensoort	aantal m ²	aantal m ²
winkels	75.000	- 95.000
horeca	20.000	- 25.000
cultuur	20.000	- 25.000
welzijn	5.000	- 5.000
zorg	10.000	- 10.000
onderwijs	10.000	- 15.000
overige voorzieningen	60.000	- 75.000
totaal m ²	200.000	- 250.000

1) Deze tabel geldt voor het gehele centrumgebied, inclusief 2Z. Ten aanzien van de onderwijsvoorzieningen en het verzorgingstehuis wordt opgemerkt dat deze alleen betrekking hebben op het 2A gebied. Voor deze voorzieningen is in het ex artikel 11-plan voor 2Z een aparte ruimteclaim opgenomen.

3.3. Werkgelegenheid

3.3.1. Algemeen

Behalve voor de werkgelegenheid in de voorzieningen, zoals bijvoorbeeld winkel- en horecapersoneel, is het centrum van Almere-Stad de aangewezen plaats voor een deel van de werkgelegenheid in de overige verzorgende bedrijven en instellingen. Ook bedrijven die een stuwende functie in Almere-Stad kunnen vervullen, zullen het centrum als een belangrijke vestigingsplaats beschouwen.

Voor deze groep bedrijven en instellingen is niet de zogenaamde "publieksfunctie" het belangrijkste, maar vooral:

- ruimtelijke nabijheid van een groot aantal verschillende en gespecialiseerde diensten en bedrijven;
- minimalisering van de verplaatsingskosten van mensen, goederen en informatie;
- aanwezigheid van het hoogste verzorgingsniveau in de voorzieningen binnen Almere;
- nabijheid van de belangrijkste knooppunten van het lokale, regionale en - na de totstandkoming van spoorlijn en N.S.-station - nationale openbaar vervoer;
- mogelijkheden tot snelle en persoonlijke informatieve contacten met collega's en zakenrelaties.

Voorlopig wordt op basis van verschillende schattingen en berekeningen aangenomen, dat er tussen de 9.000 en 11.500 arbeidsplaatsen¹⁾ in het centrum van Almere-Stad moeten worden gerealiseerd (dit is circa 1/4 à 1/3 van het totaal aan Almere-Stad toeerekende aantal).

Welke bedrijfstakken zullen deze arbeidsplaatsen moeten opleveren?

In tabel 11 is een globale verdeling van deze arbeidsplaatsen over de verschillende bedrijfsklassen weergegeven, zowel bij 200.000 als bij 250.000 inwoners in geheel Almere.

Tevens zijn deze plaatsen uitgesplitst naar publieksfunctie.

De publieksfunctie-arbeidsplaatsen zullen voor het overgrote deel op de begane grond moeten worden gesitueerd.

Tabel 11²⁾ Prognose van het aantal arbeidsplaatsen in het centrum van Almere-Stad (naar bedrijfsklasse en publieksfunctie) absoluut en in % (bij 200.000 en 250.000 inwoners in geheel Almere)

Bedrijfsklasse	Totaal aantal arbeidsplaatsen			Publieksfunctie ³⁾	
	abs.	abs.	%	abs.	%
industrie/ambacht/bouw	100	- 150	1	15	10
nutsbedrijven	100	- 150	1	90	60
tussenpers. groothandel	450	- 600	5	450	75
winkels	1.350	- 1.750	15	1.660	95
banken + verzekeringen	750	- 1.000	8,5	500	50
vervoer en opslag	200	- 250	2	100	40
communicatiebedrijven	250	- 350	3	140	40
overheid	2.500	- 3.200	28	800	25
onderwijs	450	- 550	5	55	10
maatsch. dienstverlening	700	- 900	8	540	60
zakelijke dienstverlening	1.700	- 2.100	18,5	840	40
recreatie + horeca	450	- 550	5	440	80
totaal	9.000	-11.500	100%	5.630	ca. 50%

1) Inclusief 2Z.
2) Deze tabel geldt voor het gehele centrumgebied, inclusief 2Z.
3) Het gedeelte van de totale arbeidsplaatsen met publieksfunctie bij 250.000 inwoners.

3.3.2. Kantoren

In Almere-Stad zijn kantoren gepland op meerdere plaatsen in de stad, zoals bedrijventerreinen, kantoorparken, centra, woongebieden en groene ruimten. Tabel 12 geeft een verdeling van het aantal arbeidsplaatsen in kantoren te Almere-Stad per plaats.

Tabel 12 Verdeling van het aantal kantoorplaatsen te Almere-Stad per lokatie (bij 200.000 en 250.000 inwoners in geheel Almere)

Type lokatie	abs.		%	
Kleinschalige bedrijventerreinen	100	- 150	1,25	- 1,25
Middelschalige bedrijventerreinen	750	- 900	8,5	- 7,5
Kantorenparken	1.000	- 1.500	11	- 12,5
Hoofdcentrum ¹⁾	5.000	- 6.500	56	- 55,5
Subcentra	1.950	- 2.600	22	- 22
Woongebieden/Groene ruimten	100	- 150	1,25	- 1,25
Totaal	8.900	-11.800	100%	- 100%

1) Het gehele centrumgebied, inclusief 2Z.

In totaal zullen de kantoorarbeidsplaatsen in het hoofdcentrum respectievelijk 150.000 m2 en 210.000 m2 aan bruto vloeroppervlakte innemen.

Het kantorenbestand dient een verscheidenheid aan grootte-klassen te bezitten, terwijl ook naar eigendomsvorm, bouwwijze, individualiteit, vormgeving en prijsklasse en ruimte veelsoortigheid gewenst is. Het ene bedrijf huurt liever, het andere bouwt graag zelf. De één wil zo onopvallend mogelijk gehuisvest zijn, voor de ander is het bedrijfspand tegelijkertijd visitekaartje. Sommige bedrijven hebben voldoende aan één kamertje met een telefoon, andere willen een pand met 8 bouwlagen. Een nieuw stadscentrum moet aan deze veelsoortigheid zo goed mogelijk tegemoetkomen, om ook als een zakelijk centrum te kunnen functioneren.

Tabel 13¹⁾ *Raming van de verdeling van het kantorenbestand naar grootte-klasse in het centrum van Almere-Stad (bij 200.000 en 250.000 inwoners in geheel Almere)*

Aantal kantoren	m2/kantoor	kantoren in m2			
3 - 5	10.000	30.000	-	50.000	
6 - 8	5.000	30.000	-	40.000	
12 - 16	2.500	30.000	-	40.000	
		90.000	-	130.000	
21 - 29					
15 - 20	1.000	15.000	-	20.000	
30 - 40	500	15.000	-	20.000	
60 - 80	250	15.000	-	20.000	
		45.000	-	60.000	
105 - 140					
75 - 100	100	7.500	-	10.000	
150 - 200	50	7.500	-	10.000	
		15.000	-	20.000	
225 - 300					
		150.000	-	210.000	
351 - 469					

1) Deze tabel geldt voor het gehele centrumgebied, inclusief 2Z.
Voor het 2Z gebied wordt 60.000-85.000 b.v.o. aangehouden.

Iedere realiseringsfase van het centrum zal behalve deze verscheidenheid in grootte-klassen ook meerdere bouwmogelijkheden moeten bieden, waarbij de grond zowel in erfpacht als in eigendom kan worden verkregen. Kavels waarop eigenbouw kan plaatsvinden en kavels om projecten te realiseren door derden (waarvan bedrijven een deel kunnen huren of kopen), zullen beide in elke fase van de ontwikkeling voorhanden moeten zijn.

3.4. Wonen

3.4.1. Algemeen

Integratie van het wonen met typische centrumfuncties is van het begin af een uitgangspunt geweest voor de centra in Almere, en wel om de volgende redenen:

- levendiger stadscentrum, vooral in de avonduren wanneer de meeste winkels en kantoren gesloten zijn; meer mensen op straat, meer verlichte ramen, flarden van muziek of stemmen vanuit ramen, meer kleur in de gevel (gordijnen, etc.);
- grotere veiligheid en betere sociale controle, vooral weer 's avonds, voor passanten, vestigingen, straatmeubilair, automaten en eventueel groen;
- grondgebruik: mogelijkheden voor het vergroten van het aantal bouwlagen in de belangrijkste centrumstraten door middel van kleinschalige woonbebouwing;
- concentratie van bevolking rond spoorstation;
- grotere variatie in winkelsoorten, omdat ook winkels voor dagelijks benodigde artikelen niet mogen ontbreken voor de buurtbevolking.

Centrumwoonmilieus vormen in het algemeen slechts voor een relatief klein deel van de huishoudens een aantrekkelijke woonplaats. Deze huishoudens kunnen worden onderscheiden naar o.a.:

- *leefstijl*: Dit zijn de zogenaamde typische centrumbewoners. Mensen die in centra willen wonen om "erbij" te zijn, die niets willen missen bij voorzieningen, bij station. Vaak zijn het mensen in een bepaalde *gezinsfase*, zoals zelfstandig wonende jongeren, oudere alleenstaanden, huishoudens zonder kinderen.
- *beroep* : Dit zijn mensen die beroepshalve in het centrum (moeten) wonen, zoals winkeliers, horecapersoneel en conciërges.

Vaak heeft het centrummilieu te veel negatieve kenmerken (weinig buitenruimte, weinig parkeergelegenheid, weinig buurtvoorzieningen, weinig kinderspeelplaatsen, weinig "rustige" privé-kant, te veel lawaai en onrust etc.).

Om het centrum ook voor bepaalde groepen weer aantrekkelijk te maken als woonmilieu, zouden de volgende maatregelen kunnen worden genomen:

- zorgen voor extra-buitenruimte zoals balkon of terras, groot genoeg om als alternatief te kunnen dienen voor de tuin;
- zorgen voor privé-parkeergelegenheid in de vorm van parkeerbox of garage (onder of in de directe nabijheid van de woning);
- zorgen voor aantrekkelijk met groen ingerichte "binnenkanten" in tegenstelling tot de drukke, openbare buitenkanten;
- zorgen voor de aanleg van veilige, beschutte en vanuit de woning zichtbare kinderspeelplaatsen;
- zorgen voor de aanwezigheid van typische buurtvoorzieningen in het centrum, zoals kleuter- en lagere scholen, buurtwinkels en buurthuizen.

3.4.2. *Aantal woningen*

Zoals eerder ter sprake is gekomen, is er in het centrum plaats voor minimaal 2.000 woningen (bij een inwonertal van 250.000 inwoners in geheel Almere). Er wordt rekening gehouden met circa 650 woningen ten noorden van de spoorlijn in het gebied 2Z. Mocht het inwonertal lager uitkomen, op circa 200.000 inwoners, dan kan met minder ruimte volstaan worden voor kantoren, winkels en andere voorzieningen. Deze ruimte kan dan worden benut voor het bouwen van circa 1000 extra woningen, uitgaande van een centrumgebied van 85 hectares (exclusief het reservegebied van 10 hectares), wat het totaal zou brengen op 3000 woningen. Uitgaande van een bezetting van gemiddeld 2 inwoners/woning, betekent dit dat er in het gehele centrumgebied plaats is voor 4000 - 6000 inwoners.

Opgemerkt kan nog worden dat in bestaande centra de woonduur per huishouden gemiddeld van relatief korte duur is. Jongeren gaan vaak trouwen, krijgen kinderen en zoeken dan elders in de stad naar een wat ruimere woning met een tuin, speelgelegenheid en scholen voor de kinderen. Hetzelfde zal vaak gelden voor een deel van de oudere alleenstaanden. Bejaarden kunnen op een gegeven ogenblik niet meer zelfstandig wonen of hebben de langste tijd van leven gehad. De meest "standvastige" groep huishoudens is waarschijnlijk de groep van beroepspersonen, die aan het centrum gebonden zijn, hoewel hier nauwelijks onderzoekgegevens over beschikbaar zijn. Misschien dat bij verwezenlijking van de reeds genoemde maatregelen om het woonmilieu te veraangename, ook deze woonduur wat opgevijseld kan worden.

In tabel 14 is een verdeling van het toekomstige woonbestand naar woning-grootte gegeven op basis van de waarschijnlijke huishoudensverdeling.

Tabel 14¹⁾ Verdeling van het toekomstig woningbestand in het centrum van Almere-Stad, omvattende respectievelijk 3000 en 2000 woningen (of wooneenheden) bij respectievelijk 200.000 en 250.000 inwoners in geheel Almere

Type huishouden	Aant. huishoudens of woningen		Gem. grootte huish.	Aantal inwoners		Woninggrootte- verdeling (aantal kamers)		
	%	absoluut		absoluut	%	2 - 3	overige	
Huishouden met kinderen (hfd. t/m 34 jaar)	10	300 - 200	4	1200- 800	20	- -	300 - 200	
Huishouden met kinderen (hfd. 35 t/m 64 jaar)	13	390 - 260	4	1560-1040	26	- -	390 - 260	
Huishouden zonder kinderen (leden minder dan 65 jaar)	22	660 - 440	2	1320- 880	22	150-100	510 - 340	
Huishouden met bejaarden (minstens 1 lid meer dan 65 jaar)	16	480 - 320	1,6	750- 500	13	420-300	60 - 20	
Huishouden van alleen- staanden (18 t/m 29 jaar)	19	570 - 380	1	570- 380	9	480-340	90 - 40	
Huishouden van alleen- staanden (30 t/m 64 jaar)	20	600 - 400	1	600- 400	10	500-340	100 - 60	
Totaal	100	3000 -2000	ca. 2	6000- 4000	100	1550-1080	1450- 920	

1) Deze tabel geldt voor het gehele centrumgebied, inclusief circa 650 woningen in 2Z.

In tabel 15 is een indicatie gegeven van een verdeling van het woningbestand specifiek voor het 2A gebied naar bouwvorm, woninggrootte en financieringswijze.

Tabel 15 Verdeling van het woningbestand voor het 2A gebied naar bouwvorm, woninggrootte en financieringswijze

	Richtpercentage	Aantal woningen	
		min.	max.
Totaal aantal woningen ¹⁾	100%	2000	2500
Gestapeld	90%	1800	2250
Niet gestapeld	10%	200	250
2/3-kamerwoningen	55%	1100	1375
4-kamerwoningen	35%	700	875
5-kamerwoningen	8%	160	200
Meer dan 5 kamers	2%	40	50
Financieringswijze ²⁾			
Woningwet	40%	800	1000
Niet woningwet	60%	1200	1500

1) Uitgaande van een gemiddelde woningbezetting van ca. 2 zijn dan respectievelijk 4000 en 5000 inwoners te verwachten.

2) De percentage zijn te beschouwen als indicatief.

De huidige inzichten doen vermoeden dat een uiteindelijk minimum percentage huurwoningen (woningwet en premie) van ca. 60 van dit plan-gebied (2A) reëel is.

3.4.3. Woonvormen

Voor specifieke groepen centrumbewoners zijn specifieke woningtypen of woonvormen nodig, aangepast aan de wensen en behoeften van deze groepen. Hierna wordt dit voor het gehele centrumgebied beschouwd.

a. Wooneenheden voor een- en tweepersoonshuishoudens

Het ligt voor de hand een groot deel van de twee-kamer-woningen te ontwerpen als wooneenheden voor 1- en 2-persoonshuishoudens (ook wel de zogenaamde Van Dam-woningen). Dankzij subsidiereregelingen is het tot nog toe mogelijk deze wooneenheden te realiseren voor relatief lage huren. Zij zijn bedoeld voor werkende jongeren, studenten, buitenlandse werknemers, alleenstaanden in de leeftijdsgroep 30 tot 65 jaar en twee-persoonshuishoudens, waarvan het hoofd jonger is dan 65 jaar.

Ze zijn erg klein, maar toch altijd nog aanzienlijk groter dan "normale" studentenkamers en bieden voor het weinige geld relatief veel comfort (aparte slaapgelegenheid en natte cel) en vrijheid (geen hospita's, wel normale huurcontracten en kookgelegenheid).

In het centrum van Almere-Stad kunnen circa 400 à 500 van deze wooneenheden worden gerealiseerd.

b. Verzorgingstehuizen

Voor de toekomstige bejaarden van Almere-Stad zijn onder andere een aantal verzorgingstehuizen nodig. De hoofdfunctie van deze voorzieningen bestaat uit het bieden van zoveel mogelijk zelfstandigheid bij deze collectieve woonvorm.

Naar de huidige inzichten kunnen deze tehuizen circa 125 bejaarden herbergen.

De mate van verzorging kan per persoon verschillen: ze varieert van het verstrekken van maaltijden en andere huishoudelijke werkzaamheden tot persoonlijke verzorging zonder dat van verpleging kan worden gesproken. Een situering van dergelijke tehuizen dient enerzijds een aantrekkelijk "uitzicht", wandelmogelijkheden, verpozen in de open lucht en anderzijds een veelzijdige omgeving te bieden, zodat ook aanleidingen aanwezig zijn om eens buiten het tehuis te zijn. Aantrekkelijke punten aan de rand van het stadscentrum komen hiertoe zeker in aanmerking.

Aangenomen mag worden dat zeker 2 (van de 7) benodigde verzorgingstehuizen in het centrum van Almere-Stad een plaats zullen kunnen vinden (in totaal dus minimaal 250 eenheden).

c. Grachtenwoningen

Het centrum zal aan de west- en oostkant worden begrensd door grachten, die vanaf de centrale plas aan de zuidkant van het centrum lopen naar twee belangrijke en grootschalige parkgebieden in het noord-westen en het noord-oosten van de stad en vandaar naar de omringende buitenruimte.

In het centrum hebben deze grachten gedeeltelijk een stenige afwerking (kademuren) en een meer groene afwerking (singelachtige taluds).

In het verleden is in Nederlandse steden het wonen aan de gracht altijd een begerenswaardige woonvorm geweest, die heden ten dage nog steeds opgeld doet.

In Almere-Haven is al gebleken, dat ook daar het wonen aan de gracht in het centrum erg aantrekkelijk is voor mensen met zeer uiteenlopende inkomens, leeftijden en huishoudenssamenstellingen. Vandaar dat ook in het hoofdcentrum deze woonvorm niet mag ontbreken, te meer daar ook de centrumbezoekers (dus mensen die elders in de stad wonen) een dergelijk milieu als aangenaam en herkenbaar ervaren.

Voorlopig wordt gerekend op circa 100 grachtenwoningen, gedeeltelijk als kleine groepsprojecten en gedeeltelijk als individuele kavels.

d. Overige eengezinswoningen

Om ook aan andere, lagere inkomensgroepen toch de mogelijkheid te bieden in het centrum te wonen, met alle voordelen van het wonen op de begane grond (dus ook geschikt voor gezinnen met kleine kinderen), zullen ook op een aantal plaatsen normale eengezinswoningen kunnen worden gebouwd. Dit aantal kan aanzienlijk worden opgevoerd naarmate minder andere functies in het centrum behoeven te worden ondergebracht: minimaal 100 en maximaal 250 eengezinswoningen.

e. Bedrijfswoningen

Een aantal bedrijven zullen in, op of naast hun bedrijfspand één of meerdere woningen willen realiseren. Enerzijds ten behoeve van de huisvesting van bepaalde werknemers (portierswoning) of uit bewakingsmotieven (bijvoorbeeld bij horeca-vestiging).

Geschat wordt dat dit er in totaal circa 50 à 75 zullen zijn (gebaseerd op ervaringscijfers elders).

f. Meergezinswoningen (flats en appartementen)

De belangrijkste woonvorm in het centrum (qua aantallen) is de meergezinswoonvorm. Dit wil zeggen flats en appartementen in gestapelde vorm, wel zoveel mogelijk met balkon en "rustige" kant. Bedoeld wordt deze woonvorm binnen alle financieringsvormen te realiseren, dat wil zeggen als goedkope huurwoning (woningwet) en als koop-appartement.

Vooraf de plasrand, langs de grachten, bij het station en rond de belangrijke openbare ruimten (parken, pleinen, markt) zijn hiertoe geschikte plaatsen. Voor een deel zullen ze boven andere functies (winkels bijvoorbeeld) gebouwd kunnen worden.

In totaal wordt gerekend op minimaal 1.100 en maximaal 1.600 van deze woningen.

Tabel 16¹⁾ Verdeling woningbestand in het centrum van Almere-Stad naar woonvorm (bij 200.000 en 250.000 inwoners in geheel Almere)

Woonvorm	Aantal woningen
a. Hat-wooneenheden	700 - 400
b. Bejaarden-wooneenheden (in verzorgingstehuis)	375 - 250
c. Grachtenwoningen	100 - 100
d. Overige eengezinswoningen	250 - 100
e. Bedrijfswoningen	75 - 50
f. Meergezinswoningen	1.600 - 1.100
Totaal	3.000 - 2.000

1) Deze tabel geldt voor het gehele centrumgebied, inclusief circa 650 woningen in 2Z.

4.1. Algemeen

Voor het gehele centrumgebied is de opzet van het plan voor het centrum ontwikkeld, zoals verwoord in het rapport "Ontwikkelingsplan voor het centrum van Almere".

In het navolgende wordt de benadering van het rapport gevolgd, waarbij vanuit aspecten als spanningsvelden, geleiding, keuzemogelijkheden, openbare ruimte, vorm, groei en verandering, het geheel van het centrum is beschouwd.

Voor de bouwplannen na de eerste fase worden hiermee de essentiële kwalitatieve toetsen weergegeven. Ook voor de latere ontwikkeling van het westelijke centrumgebied wordt hier de na te streven kwaliteit in essentie verwoord.

4.2. Karakter en planopzet

4.2.1. Spanningsvelden

Vier hoofdgroepen centrum-elementen

Ten behoeve van de interne rangschikking van de centrumelementen kunnen deze in vier hoofdgroepen worden onderscheiden, op basis van het type gebruik door bezoekers, namelijk:

- Elementen, die geheel zelfstandig aantrekkingskracht uitoefenen op bezoekers, zoals bijvoorbeeld warenhuizen (zogenaamde *magneten*).
- Elementen, die ieder voor zich te klein of niet spectaculair genoeg zijn om zelfstandig bezoekers aan te trekken, maar wel een belangrijke functie hebben in het compleet maken van het centrum en de verhoging van de sfeer er in, zoals kleinere winkels, café's, koffieshops etc. (zogenaamde *profiteurs*, omdat ze voor hun bestaan afhankelijk zijn van bezoekersstromen die op vooral de magneten afkomen).
- Elementen, die de loop binnen een centrum zelf bepalen, doordat er van te voren een afspraak voor een bezoek moet worden gemaakt of doordat er van te voren met een bezoek rekening wordt gehouden. Het "impuls"-effect ontbreekt. Voorbeelden zijn een medisch centrum, een sporthal of een postkantoor (zogenaamde *doelen*) en
- Elementen, die eveneens de loop binnen een centrum zelf bepalen, maar dit voornamelijk doen voor specifieke deelgroepen van de bevolking, zoals bijvoorbeeld een scholengemeenschap, een bejaarden-sociëteit of een kerk (zogenaamde *groepsdoelen*).
- Elementen, die niet zozeer om hun bezoekersfunctie in het centrum worden opgenomen, maar meer om hun relaties met centrumvoorzieningen of door hun centrum-verlevendigend effect in het centrum wel thuishoren, zoals bepaalde typen kantoren en woningen voor centrum-sympathisanten (zogenaamde *opvullers*).

De gebouwde elementen, te onderscheiden in magneten, doelen, groepsdoelen, profiteurs en opvullers, spelen de volgende rollen in de interne rangschikking van het centrum.

Magneten (warenhuizen, station, supermarkten, grote winkelbedrijven met landelijk bekende naam): Deze elementen zullen, bijna onafhankelijk van hun situering, een zeer sterke aantrekkingskracht uitoefenen op het publiek. *Het station* zal (uiteraard) moeten worden gesitueerd aan het stationsplein, met de hoofdin- en uitgang gericht naar de voetgangers-winkelstraat die uitkomt op het winkelcircuit. Het *warenhuis* met de hoogste drempelwaarde qua aantallen inwoners dient op circa 400 meter afstand van het station te worden gesitueerd, om zodoende bezoekers van buiten Almere-Stad het centrum "in te voeren".

De overige warenhuizen moeten gespreid worden gesitueerd langs de belangrijkste voetgangerswinkelstraten, op de knooppunten met het winkelcircuit, zodat de onderlinge afstand nooit meer dan circa 400 meter bedraagt. Op deze manier kan een zo gelijkmatig mogelijke spreiding van voetgangersstromen over deze straten van het centrum worden bewerkstelligd.

Supermarkten zijn er primair voor het boodschappen doen en deze zouden daarom moeten worden gesitueerd zo dicht mogelijk bij de omwonende stadsbevolking, die ook voor hun dagelijkse behoeften op het centrum zijn aangewezen.

Een situering op de overgangen van centrumstraten naar woonstraten is daarom gewenst, terwijl parkeergelegenheid voor kort-parkeerders voorhanden dient te zijn, daar huishoudens in supermarkten meestal heel wat inslaan, zodat de auto voor het vervoer daarvan erg populair is en waar-schijnlijk blijft.

Doelen en groepsdoelen

Doelen (baliekantoren, modezaken, specialiteitenwinkels, bioscopen, overheids- en semi-overheidsinstellingen, een voorlichtingscentrum, het hoofdpstkantoor en het raadhuis): Deze centrumelementen die een doelgericht bezoek oproepen vanuit de gehele stadsbevolking, dienen indien ze kleinschalig van karakter zijn te worden opgenomen in de voetgangers-winkelstraten en een enkele keer in het winkelcircuit, voor zover het om doelen als *mode-speciaalzaken* en dergelijke gaat. Andere, niet-winkel-doelen, zoals bijvoorbeeld *bioscopen* en druk bezochte *overheidsinstellingen* kunnen aan de hoofd- en zijstraten worden gesitueerd. Doelen met een zeer lage bezoeksfrequentie kunnen aan de uiteinden van deze straten worden gesitueerd. Een aantal hiervan, zoals het *kantongerecht*, het *belastingkantoor* en het *gemeenschappelijk administratiekantoor*, kan uit deze overweging aan de noordzijde van het station in het plangebied 2Z worden gesitueerd.

De doelen met een specifiek representatieve functie, zoals een *voorlichtingscentrum* en het *raadhuis*, behoeven een representatieve situering, van verschillende richtingen al op afstand te herkennen. Gezien de functie van deze laatste doelen met name ook voor de andere kernen van Almere, mag deze representatieve ligging niet meer dan 800 meter van het station zijn verwijderd, te voet via de voetgangers-winkelstraten met elkaar verbonden.

Ten slotte een zeer bijzonder doel, namelijk het *hoofdpstkantoor*. Het postkantoor kent een duidelijke "link" met het station en verdient dan ook een situering aan het stationsplein.

Gezien het doelgerichte bezoek aan al deze genoemde voorzieningen en instellingen, dienen fietsenstallingsmogelijkheden daar aanwezig te zijn.

Groepsdoelen (sociaal-culturele voorzieningen voor jongeren en ouderen, kerken, scholen en dergelijke): Voor zover deze elementen kleinschalig van karakter zijn, kunnen ze evenals de doelen worden gesitueerd tussen de winkelbebouwing in de winkelstraten en een enkele keer in het winkelcircuit. Indien het elementen betreft die allen in dezelfde sfeer liggen, moet worden gedacht aan een ruimtelijke concentratie. Zo kunnen bijvoorbeeld een aantal *sociale* en *culturele voorzieningen* en activiteiten in een gedeelte van het centrum worden geconcentreerd. Plaatsing onder één dak is niet persé noodzakelijk, hoewel een gedeeltelijke bouwkundige combinatie niet tot de onmogelijkheden mag behoren.

De meer grootschalige elementen dienen te worden gesitueerd aan de hoofd- en zijstraten.

Profiteurs

Profiteurs (kleine en middelgrote winkels, horeca-bedrijven, semi-winkels): Deze elementen dienen te worden gesitueerd in het winkelcircuit, langs de voetgangers-winkelstraten, -stegen, -passages en -marktplaats. De winkels voor dagelijks benodigde goederen (meestal levensmiddelen) dienen in de onmiddellijke nabijheid van de supermarkten te worden gesitueerd, aan de uiteinden van de centrumstraten.

De textiel-, schoeisel- en luxe artikelen-branches dienen te worden geconcentreerd langs het winkelcircuit.

De grootschalige profiteurs (*grotere winkels en horeca-vestigingen*) kunnen tevens een plaats vinden langs de hoofd- en zijstraten en langs de promenade. Een lichte horeca-concentratie aan het stationsplein en aan de promenade mag niet ontbreken, hoewel dit vooral afhankelijk is van het aanbod.

Opvullers

Opvullers (administratieve kantoren zonder publieksfunctie, woningen):

Deze categorie centrumelementen zal in de winkelstraten en in het winkelcircuit niet of nauwelijks op de begane grond mogen voorkomen, behalve aan de uiteinden hiervan, bij de overgang centrum - overig stadsgebied. De kleinschalige opvullers (*woningen en kleine kantoren*) zullen de tweede tot en met de vierde verdieping van de bebouwing langs de winkelstraten etc. bezetten. De grootschalige opvullers (vooral kantoren) zullen overheersen langs de hoofd- en zijstraten.

Aan de noordzijde van het station in het plangebied 2Z worden eveneens grootschalige opvullers gesitueerd, daar zou een werkgelegenheidsconcentratie in de kantorensector tot stand kunnen komen.

Verder zou de promenade een goede vestigingsplaats voor een bijzondere vorm van wonen kunnen zijn.

Indeling van een aantal centrumelementen naar hoofdgroepen

	mag- neten	profi- teurs	doelen	groeps- doelen	opvul- lers
Winkels		x			x
Excl. winkels		x	x		
Warenhuizen	x				
Banken			x		
Kappers		x	x		
Reisbureaus		x	x		
Krantenkantoren			x		
Autorijscholen		x	x		
Uitzendbureaus		x	x		
VVV-kantoor			x		
Gezondheidscentrum			x		
Jeugd/jongerencentra				x	
Kerken				x	
Kindercrèches				x	
Dienstencentr. bejaard.				x	
Hoofdpostkantoor			x		
Politiebureau			x		
Stadskantoor			x		
Voorlichtingscentrum			x		
Kantongerecht				x	
Belastingkantoor				x	
Kamer van Koophandel				x	
Districtskantoor GAK				x	
Arbeidsbureau				x	
Centrale bibliotheek			x		
Bioscopen	x	x	x		
Expositieruimtes		x	x		
Kunstgalerij	x		x		
Disco- en artotheek				x	
Kunstacademie				x	
Muziekschool				x	
Toneel/balletschool				x	
Schouwburg	x				
Scholengemeenschap			x		
Dép. universiteit			x		
Snackbars/café's		x		x	
Café's/restaurants		x	x		
IJssalons		x			
Bar/dancing		x			
Bistro's		x	x		
Nachtclubs		x	x		
Chin. ind. restaurant		x			
Buitenl. restaurant		x	x		
Hotels			x		
Sporthal			x		
Kleine-zaalsportacc.			x		

	mag- neten	profi- teurs	doelen	groeps- doelen	opvul- lers
Kunstijsbaan			x		
Overdekt zwembad			x		
N.S./busstation	x				
Openbaar toilet			x		
Taxi-centrale			x		
Wasserettes			x		
Service-station			x		
Balie-kantoren			x		x
Overige kantoren					x
Woningen					x

4.2.2. *Geleding* (zie figuur 4.2.2.a en b)

Algemeen

Op basis van het structuurplan Almere-Stad en de geprogrammeerde inhoud en functie van het centrum kan een globale ruimtelijke en functionele geleding van het gehele centrumgebied worden aangebracht. Een geleding wil zeggen: het onderscheiden van een aantal (hoofd-)onderdelen van het centrum, die ieder hun eigen identiteit krijgen toegekend. Deze identiteit kan betrekking hebben op de specifieke plaats, functie en vorm van zo'n centrumdeel. Er is vanuit gegaan, dat in een centrum van de orde van grootte als dat van Almere-Stad alle centrumfuncties in elk deel aanwezig dienen te zijn, maar niet in dezelfde verhouding. Per deel kunnen één of meerdere functies domineren.

Achtereenvolgens zijn voor het gehele centrumgebied de volgende centrumdelen te onderscheiden:

- de city (werkgelegenheidsfunctie);
- het N.S.-station en onmiddellijke omgeving (verkeersfunctie);
- het winkeldomein (de commerciële verzorgingsfunctie);
- de waterkant (recreatieve functie);
- het centropark (representatieve en recreatieve functie);
- de overgangszones (woon- en verzorgingsfuncties).

Van deze centrumdelen liggen met name de city en het N.S.-station met onmiddellijke omgeving gedeeltelijk in het plangebied 2Z ten noorden van het station.

De city

In het centrum van Almere-Stad is een vrij belangrijke kantorenconcentratie voorzien. Het is raadzaam de wat meer administratief gerichte kantoren te situeren op onmiddellijke loopafstand van het station (dus kantoren zonder hoofdaccent op baliefuncties). De noodzaak voor de hier werkzame personen om per auto naar het werk te gaan, kan door deze ligging (zoveel mogelijk ten noorden van dit station) tot een minimum worden beperkt.

Wel verdient het aanbeveling de begane grond etage zoveel mogelijk voor wat levendiger functies te gebruiken (horeca, bedrijfskantines, showroom, detailhandel, expositie en dergelijke). Ook dient er hier plaats te zijn voor een aantal woonflats of appartementen.

Het N.S.-station en onmiddellijke omgeving

Het N.S.-station, dat in de tweede helft van de tachtiger jaren gereed dient te zijn, zal het belangrijkste verkeersknooppunt zijn van Almere, zeker in combinatie met een regionaal en lokaal busstation. Het station wordt daarmee de poort van Almere. Deze poortfunctie kan nog worden ondersteund en uitgebreid door haar te combineren met een concentratie van de overige centrumfuncties (verzorging, werkgelegenheid, wonen en parkeren). Ook de sociale ontmoetingsfunctie kan hier een belangrijke plaats innemen.

Naast de typische stationsfuncties (zoals kaartverkoop, informatie, bagage-opslag, kiosken, toiletten, restauratie en stalling) dient het station uit te monden in een stationsplein.

Dit plein dat aan alle zijden omgeven is door bebouwing van een zodanige kwaliteit, hoogte en vulling, moet als open ruimte duidelijk herkenbaar en herbergzaam worden ervaren. De begane grond verdieping van alle aangrenzende bebouwing dient in hoofdzaak een publieksfunctie te herbergen, zoals: winkels, horeca-vestigingen, hotel- en vergadercentrum, balie-functies van kantoren, entrées van de op hogere verdiepingen gelegen functies en de entree naar de stationshal.

Aan de noordzijde van het station zal in het plangebied 2Z een stationspark worden geprojecteerd.

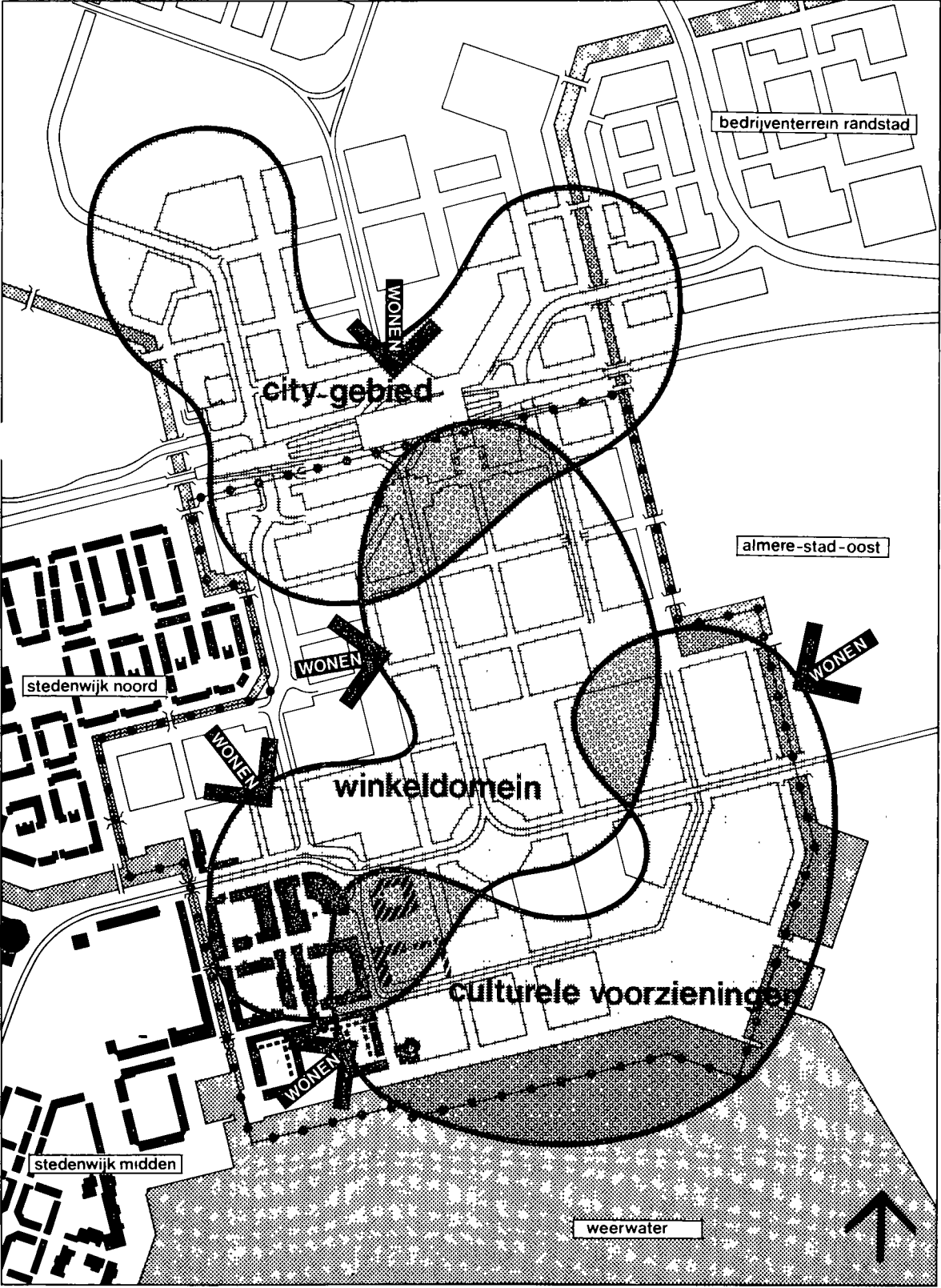
Het winkeldomein

Het voetgangersgedrag in stedelijke centra laat zien dat de specifieke voetgangersstraten in een centrum over relatief korte afstand een zo maximaal mogelijke visuele en functionele afwisseling te zien moet geven. De snelheid van voortbewegen is zo gering, dat vooral op parterreniveau deze afwisseling alleen maar verkregen kan worden door vooral voor het publiek toegankelijke ruimten langs deze specifieke voetgangersstraten te situeren.

Uitgaande van bebouwing aan weerszijde van deze straten dient circa 800 meter hiervan te worden gereserveerd voor winkelbebouwing.

Aangezien een winkelfront zo min mogelijk moet worden onderbroken en tevens over een doorloopmogelijkheid dient te beschikken, zou er in het hart van het centrum een winkelcircuit kunnen worden gevormd, met een etalage-index van 70 - 90%. Een winkelpassage en enkele verbindende winkelstraten kunnen dit circuit aanvullen c.q. uitlopen naar zowel de aanliggende woongebieden als het station. Tevens dient een gelegenheid tot markt in het winkeldomein te worden opgenomen. Het centrale scharnierpunt zou een centraal plein kunnen zijn van behoorlijke afmetingen, een plein waar de ontmoeting van mensen, van activiteiten en van functies kan plaatsvinden. Ontmoeting, feest, kermis, sinterklaas.

figuur 4.2.2.a
de geleding van het centrum



figuur 4.2.2.b
het spreidingspatroon van kantoren, winkels en woningen



Behalve winkels biedt het winkeldomein tevens een plaats aan woningen en (kleinschalige) kantoren, meestal boven de winkels gelegen, terwijl op de begane grond ook andere kleinschalige elementen dienen te worden opgenomen (balie-kantoren, horeca-etablisementen, kleinere ruimten).

De waterkant

In het zuiden zal het centrum van Almere-Stad worden begrensd door water, de centrale plas. Het ligt voor de hand om in het zuidelijk deel van het centrum een accent aan te brengen in de wat minder commercieel gerichte verzorgingsfuncties, zoals die worden vertegenwoordigd door sociaal-culturele voorzieningen, sportvoorzieningen, vrije tijdsvoorzieningen. Deze zuidelijke centrumpool kan dan als tegenhanger worden gezien van de typisch commercieel gerichte city-functie van het noordelijke centrum-deel. Wel dient wederom een zekere ondersteuning en aanvulling te worden ingebouwd door middel van de overige centrumfuncties.

Bestemmingen, als bijvoorbeeld theater en festival-huis, zouden aan het water een goede plaats kunnen vinden. Het inspelen van bebouwing op het water en van het water op de bebouwing kan tot boeiende architectonische oplossingen leiden.

Het centrumpark

In het zuid-oostelijk deel van het centrum loopt een parkgebied (de oever van de centrale plas) vanuit het zuiden het centrum binnen. In het overgangsgebied park - centrum wordt aan bebouwing in het groen gedacht. Bepaalde representatieve instellingen en voorzieningen, omgeven door een tuin, kunnen hier te zijner tijd een goede lokatie vinden.

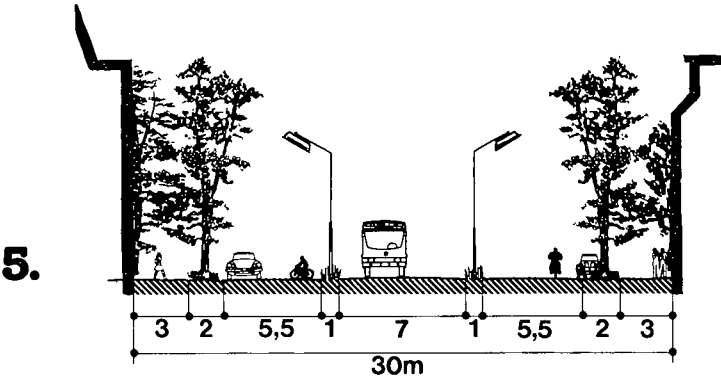
De overgangszone

Uit de grote hoeveelheid afgrenzingscriteria (om een centrum af te kunnen bakenen van het omringende woongebied) kan men zoals gezegd afleiden dat een nieuw te bouwen stadscentrum nooit dusdanige duidelijke begrenzingen mag hebben, dat onverschillig welk criterium er gekozen wordt voor afbakening, er steeds hetzelfde gebied met dezelfde begrenzingen uitkomt.

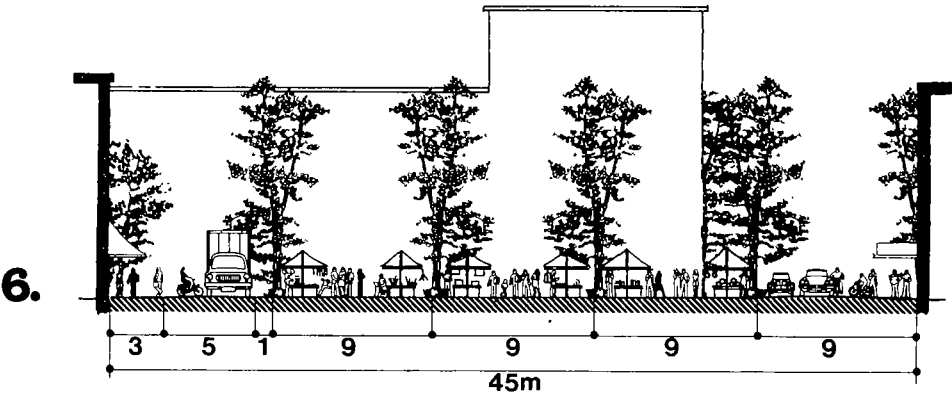
Dit houdt in dat er tussen de "harde" delen van het centrum en de omringende woongebieden overgangsgebieden dienen te zijn, zodat er "zachte" of vloeiende overgangen ontstaan. Een winkelstraat moet door kunnen lopen de woonwijk in, terwijl het wonen vanuit die woonwijk het centrum binnen-dringt boven de winkels.

De hoofdfuncties in deze overgangsgebieden zijn dan ook de verzorgende functie en de woonfunctie. De verzorging betreft voornamelijk winkels voor frequent aan te schaffen artikelen en andere hoofdzakelijk kleinschalige elementen, zoals balie-kantoren en kleinere ruimten voor algemeen gebruik. Tevens dienen in deze gebieden typische buurtvoorzieningen aanwezig te zijn voor de centrumbevolking, zoals scholen voor kleuter- en lager onderwijs, een buurtcentrum, medisch centrum en dergelijke.

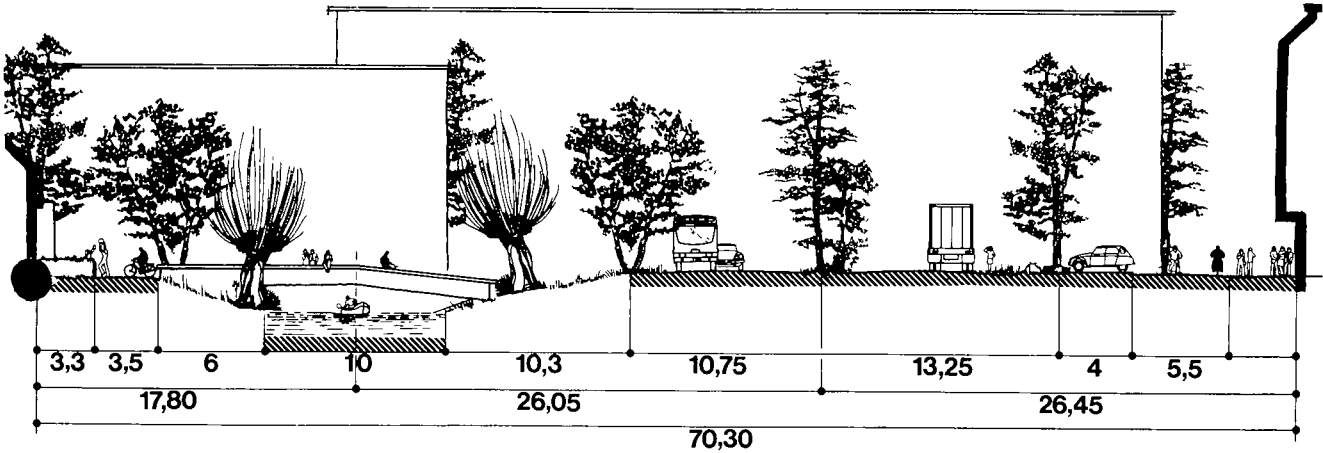
profielen van de openbare ruimte



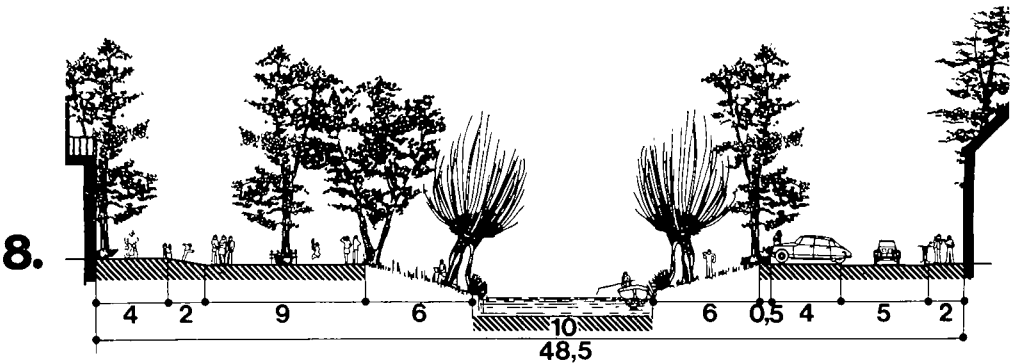
markt



autoweg met ventweg



gracht



4.2.3. Keuzemogelijkheid

Algemeen

Behalve de min of meer utilitaire functies van het toekomstige centrum kan men nóg een belangrijke - zo niet de belangrijkste - functie van het centrum onderkennen.

Deze functie, die men voor het gemak de sociaal-psychische functie zou kunnen noemen, omvat weliswaar een aantal facetten van de utilitaire functies, maar heeft daarnaast toch iets meer, iets wat wel eens de "meerwaarde" van een centrum wordt genoemd. Deze "meerwaarde" krijgt pas betekenis als "men een centrum vaker bezoekt en er langer blijft dan feitelijk noodzakelijk is". Het spreekt vanzelf dat men dit pas doet naarmate het bezoek aan het centrum ervaren wordt als iets aangenaams. Het behoeft eveneens geen betoog dat genoemde "meerwaarde" belangrijk is voor zowel bezoekers van het centrum als voor ondernemers in het centrum die afhankelijk zijn van dit bezoek voor hun zakelijk welzijn.

Ook de bewoners van het centrum zullen deze meerwaarde juist als voorwaarde voor het wonen in het centrum stellen.

Wat maakt nu eigenlijk dit centrumbezoek zo aangenaam? Waarom komt men vaker in het ene centrum dan in een ander, en waarom blijft men er vaak wat langer? Waaruit bestaat nu zo'n meerwaarde?

In tegenstelling tot wat men zou mogen verwachten van een zo verschillend mogelijk samengestelde bevolking, blijkt dat het merendeel van de mensen, onverschillig de leeftijd, de sexe, het inkomen of de sociale status, meestal dezelfde gevoelens van behagen of onbehagen kent in een bepaald stadscentrum. Eén van de factoren die genoemd worden als gevraagd wordt naar de reden van deze gevoelens, heeft betrekking op de *keuzemogelijkheid* in activiteiten, artikelen, produkten, diensten en prijzen.

Keuzemogelijkheid ontstaat in feite door de integratie van zowel de verzorgingsfuncties, de werkgelegenheid en het wonen in een plezierig aan-doende, afwisselende aaneenschakeling van bebouwing, die openbare ruimten vormt met een juiste schaal en dimensie in breedte, diepte en hoogte.

Elk stadscentrum kenmerkt zich door een concentratie en integratie van deze genoemde functies, gehuisvest in vormen en ruimten, waarin allerlei verschillende activiteiten kunnen worden bedreven. En dit alles speelt zich meestal af op een relatief beperkt stukje stadsgebied. Men zou dan ook het stadscentrum kunnen omschrijven als een aaneenschakeling van een aantal openbare ruimten (straten, pleinen etc.), die gevormd worden door bebouwing waarin zich in hoofdzaak geïntegreerde centrumfuncties bevinden en die - althans voor zover deze zich op de begane grond bevinden - een openbaar karakter moeten hebben, dat wil zeggen voor het publiek toegankelijk moeten zijn.

De mate aan keuzemogelijkheid, die het centrum van Almere kan bieden is onderhevig aan de volgende beperkingen:

- de tot taak gestelde bevolkingsaantallen in het verzorgingsgebied van het centrum van Almere-Stad: 12.000, 78.000 en 160.000 respectievelijk het primaire, secundaire en tertiaire verzorgingsgebied;
- de korte tijd waarin het centrum moet worden gebouwd: Almere-Stad moet binnen 25 jaar klaar zijn.

Deze beperkingen benadrukken echter slechts de noodzaak alle potenties die genoemde bevolkingsaantallen, tijd en groeitempo nog wel - en juist wel - bieden, maximaal te benutten.

Keuzemogelijkheid moet er zijn in activiteiten, artikelen, diensten en hiervoor te betalen prijzen.

Keuzemogelijkheid in activiteiten

Er is sprake van een keuzemogelijkheid in activiteiten, indien er:

- meerdere activiteiten bedreven kunnen worden gedurende één bezoek aan het centrum;
- meerdere mensen tijdens het bezoek aan het centrum ieder voor zich zijns of haars wegs kan gaan;
- meerdere mogelijkheden aanwezig zijn om dezelfde activiteiten te bedrijven.

Gezien de omvang van geheel Almere en het daarop af te stemmen areaal aan voorzieningen, kan worden aangenomen dat een redelijke keuzemogelijkheid in activiteiten aanwezig zal zijn. In dezen kan een zelfde niveau bereikt worden van steden als Hilversum, Zwolle of Amersfoort.

Keuzemogelijkheid in artikelen en diensten

Het winkelareaal en de bedrijven in de zakelijke en maatschappelijke dienstverlening zullen zorgdragen voor een redelijke keuzemogelijkheid in artikelen en diensten. Dit geldt zowel voor de keuze in de *breedte* (meerdere artikelen en diensten van hetzelfde type) als voor de keuze in de *diepte* (meerdere typen van hetzelfde artikel).

Dit artikelen- en dienstenpakket zal niet alleen een functie vervullen voor de inwoners van Almere-Stad, maar vooral ook voor de inwoners van de overige kernen van Almere. De winkels, diensten, instanties, instellingen en bedrijven, die slechts één vestiging in Almere zullen hebben, horen in het algemeen thuis in het centrum van Almere-Stad; hetzelfde geldt voor de hoofd- of centrale vestigingen van die diensten, instanties etc., die over nevenvestigingen in de andere kernen van Almere zullen beschikken.

Keuzemogelijkheid in prijzen

Een zeer belangrijk onderdeel van het totale scala van keuzemogelijkheden vormt ongetwijfeld de prijs die moet worden betaald voor het verkrijgen van een bepaald produkt, artikel of dienst. De keuzemogelijkheid zal er ongetwijfeld wel zijn voor de meeste artikelen en diensten in Almere-Stad, maar zeer waarschijnlijk zullen de extremen dicht bij elkaar liggen dan in centra van oude en grotere steden. Voor deze extremen gelden immers zeer hoge drempelwaarden (grote bevolkingsaantallen). Daarbij komt in oude centra de grote verscheidenheid van panden naar leeftijd, grootte en kwaliteit, die grote kostenverschillen veroorzaken en daarmee de kans op prijsextremen.

Door een nieuw stadscentrum gefaseerd en in kleinere onderdelen te ontwikkelen, kan deze verscheidenheid en dit kostenverschil voor een deel worden verkregen, zodat de gebruikelijke klachten over de saaiheid van het artikelenpakket en de standaardprijzen hiervoor in nieuwe stadscentra tot een minimum kunnen worden beperkt.

4.2.4. De openbare ruimte (zie figuur 4.2.4)

Algemeen

Het karakter van een stadscentrum wordt niet alleen bepaald door bestemmingen en functies. Een centrum is natuurlijk meer. De beleving ervan wordt in hoge mate door andere aspecten bepaald: Van verre herkent men het visuele hart van de stad aan dichtere en hogere bebouwing. Dichtbij gekomen wordt het beeld vooral door de openbare ruimten bepaald. De verschillende soorten ruimten vullen elkaar aan. Straten, pleinen, groene ruimten en water. Ruimten, mede gevormd door de omliggende gebouwen, en inhoud gegeven door de functies, die hierin gehuisvest zijn. Het wel-slagen van een openbare ruimte hangt immers nauw samen met zowel de kwaliteit van de vormgeving van genoemde gebouwen als met een zorgvuldig op elkaar afgestemde vulling hiervan.

Straten en stegen

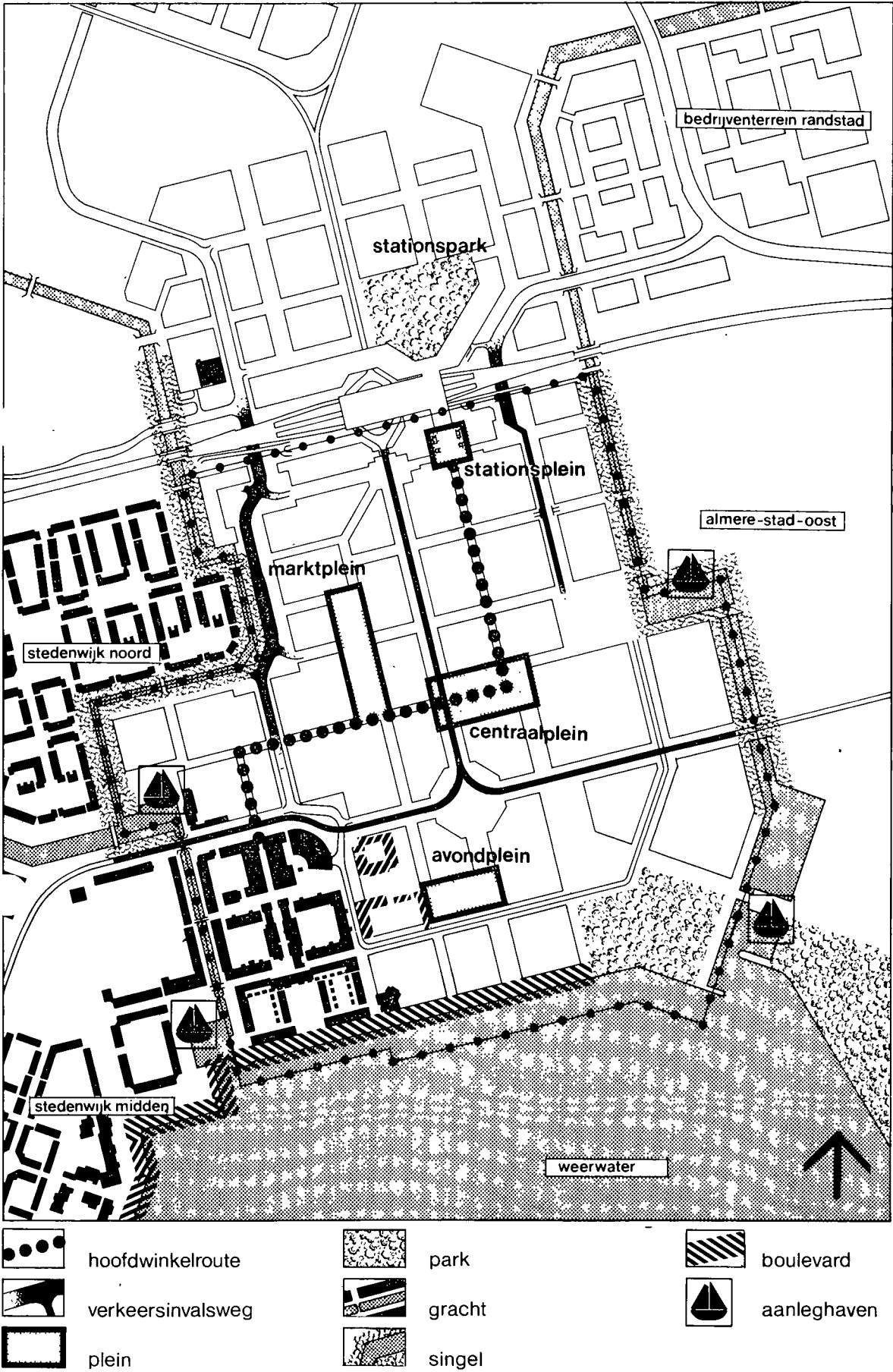
Voor de straten en stegen is het volgende kenmerkend:

- a. Een stelsel van *winkelstraten* waar in de "koop" uren alleen voetgangers komen. Ze zijn smal, hoog en stenig, zonder bomen. Een ideaal profiel voor winkelen is circa 8 meter. Windonderzoek toonde aan, dat het voor de beschutting nodig is, dat ook de verdiepingen in dit smalle profiel liggen, zeker bij west-oost richting. Hoogte 3 tot 5 bouwlagen. Ze kunnen plaatselijk overdekt worden tot *passages*.
- b. *Verkeersinvalswegen* voorbehouden aan het gemotoriseerd verkeer. Deze zijn ruim van maat met bomenrijen en mogelijk door hoge gebouwen begrensd. In sommige gevallen zijn er ventwegen voor het lokale verkeer en ontsluiting van de gebouwen. Ook de openbaar vervoersbaan levert zo'n profiel.
- c. Voor het overige zijn er de *gewone straten*, 15 tot 25 meter breed, geschikt voor alle verkeerssoorten en met boombeplanting. Parkeren is langs sommige weggedeelten mogelijk. De bebouwing is middelhoog (circa 4 lagen) en kan uit woningen of kantoren bestaan. Waar veel passanten zijn, kunnen beneden winkels of andere publieke functies liggen. Soms dient zo'n straat tevens als hoofd-(brom)-fietsroute. Aparte asfaltpaden daarvoor zoals in de woongebieden zullen in het centrum nauwelijks voorkomen. Wel zijn de condities voor zo'n fietsroute gunstig, met directe, duidelijke routes, terwijl het autoverkeer er een lage snelheid en intensiteit heeft, terwijl de fietser altijd door kan rijden (fietstunneltjes).
- d. *Steegjes, poorten*
Tot slot zijn er steegjes en poorten, die vanaf de straat toegang bieden tot groene hoven, bevoorradingshoven en parkeerterreinen binnen de straatblokken.

De pleinen

Een plein is een soort buitenkamer, omgeven door vier ongeveer even hoge bebouwingswanden met ramen en ingangen. Een ruimte tussen vier gebouwen wordt pas een plein, wanneer die gebouwen zich nadrukkelijk daarop en op elkaar richten in functie én in vorm!

figuur 4.2.4
openbare ruimte



We onderscheiden de volgende soorten:

- a. Het plein waar elke reiziger met de stad kennismaakt, het stationsplein.
Het is ruim (circa 4.000 m²), beplant met bomen; er zijn terrasjes op de zonkant. Het is in de eerste plaats een voetgangersplein, dat direct aansluit op de winkelstraten. Een niet te drukke straat er langs is denkbaar.
- b. Een *centraal plein* midden in het winkelcentrum, hart van het voetgangersgebied. Dit plein is groter, circa 6000 m² en zonder bomen. Het is formeel en bijvoorbeeld door arcaden omgeven.
De klanksfeer wordt hier niet door het verkeer bepaald, maar door stemmen, een fontein, straatmuzikanten, vogeltjes en dergelijke.
- c. Totaal anders van sfeer is een *groot marktpluin* (circa 8.000 m²) vol met bomen, rijstroken erover en op marktdagen gevuld door circa 200 marktkramen met bijbehorende auto's. Dit plein is vol, terwijl het vorige juist open en ruim moet zijn. Marktpluinen zijn vaak smal en langgerekt. Beschutting is van belang.
- d. Verder zijn er een *aantal kleine pleintjes* van circa 500 m², rustplekken in het voetgangersgebied met wat zit- en speelgelegenheid. Een voorbeeld hiervan is in de eerste fase al te zien.

Parken

In het centrumgebied komen naar hun aard onderscheiden de volgende parken:

- a. Een park, ruim met bloemen, grasgazons, dichte heestergroepen en losstaande bomen. Plaats om zich te vertreden, bij mooi weer in het gras zitten, aan het water. Plaats voor spel en sport, met name ook voor de bewoners van het centrum. Gemakkelijk vindbaar en direct uitlopend in het dichtbebouwde voetgangersarea.
- b. Een kleiner parkje midden in het stations- en citygebied ten noorden van het station, waar de mensen uit de kantoren tussen de middag even buiten zitten, hun brood eten.
- c. Enkele groene pleinen met een grasperk omgeven door bomen en straten. Er kan een trapveldje liggen. Ook een combinatie met water zal voorkomen.
- d. Tot slot zijn er groene hoven binnen de straatblokken, bestemd voor omwonenden. Ze zijn ingericht als kijktuin, als speelplek voor de allerkleinsten en worden beschouwd als semi-privégebied.

Grachten, singels en boulevard

- a. *Boulevard* langs de plasrand. In beginsel is dit een gewone straat met bomen, trottoirs en parkeerplaatsen. Bijzonder wordt deze door zijn ligging en de begrenzing aan de waterkant door een lage muur en een met betonblokken versterkt talud. Een hoofd-(brom)fietsroute tussen oost en west Almere loopt over deze boulevard. Verder worden diverse plekken links en rechts erlangs met banken ingericht, er zal veel gewandeld en gevist worden.
- b. *Singels*, 10 tot 15 meter brede grachten met ruime groene taluds, waarop dubbele bomenrijen.

- c. Een *besloten stenig grachtje* met bomen en grachtenhuizen erlangs. Als type bekend uit de Nederlandse grachtenstad. In dit geval aangelegd als doorgang van een brede vaarroute met hoge bruggen naar de plas.
- d. Enkele *kleine aanleghavens* bestemd voor recreanten, die het centrum aandoen. Ze liggen bij de ingang van beide grachten en op de uiteinden van de hoofdwinkelstraat.
Met name wanneer Almere-Stadsgrachten later met de poldervaarwegen zullen worden verbonden, zullen deze aanlegplaatsen in trek zijn voor zeilboten en motorjachtjes.
Ook aan verhuur van roeiboten of waterfietsen valt hierbij te denken.

4.2.5. *Vorm* (zie figuur 4.2.5.a, b, c en d)

Rasterpatroon

De vormgeving van een stadscentrum behoort in de eerste plaats flexibel te zijn. Nergens anders in de stad is het grondgebruik zo intensief, nergens volgen de veranderingen elkaar zo snel op. Herziening van plannen, verbouwingen, sloop en nieuwbouw, veranderingen van de verkeersopzet, het dempen van grachten: niets schijnt hier vast te liggen, behalve het patroon van straten met daaronder de kabels en leidingen. Dat patroon kan niet eenvoudig genoeg zijn. Een neutraal en rechthoekig raster van straten en straatblokken leent zich voor vroegtijdige aanleg van infrastructuur, voor gefaseerde invulling, voor veranderingen en voor een grondgebruik zonder verliezen. Binnen de straatblokken kunnen hoven ontstaan, die meer in de privésfeer liggen.

Richtingen

De richting van het stadscentrum is bepaald door de spoorlijn ter plaatse, zoals op het structuurplan is te zien. Op één plaats wordt de diagonale richting van een aangrenzende wijk binnengevoerd. Dit is een verbijzondering waar het gebied zich in het zuid-oosten als het ware "opent" naar de Centrale Plas.

Maatvoering van het patroon

Straten en straatblokken, de twee elementen waaruit het raster is opgebouwd, hebben elk hun speciale afmetingen.

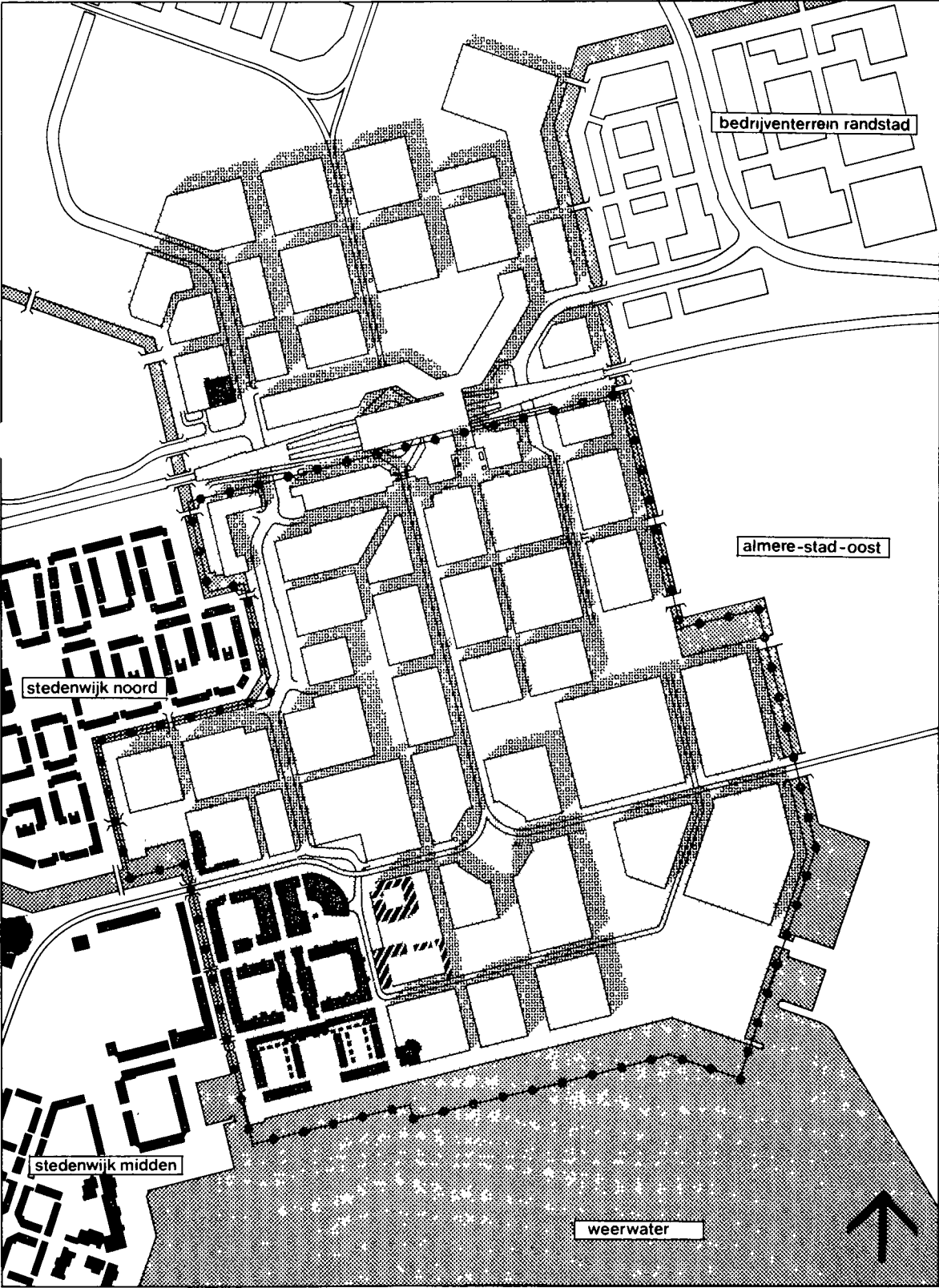
De blokmaat is in beginsel circa 85 meter, vijf maal 17 meter.

In 17 meter diepte past niet alleen een flat- of kantoorgebouw, maar ook een parkeerstraat met twee stroken gestoken parkeren (een heel maatbepalend gegeven). Allerlei combinaties zijn nu mogelijk, zoals bijvoorbeeld:

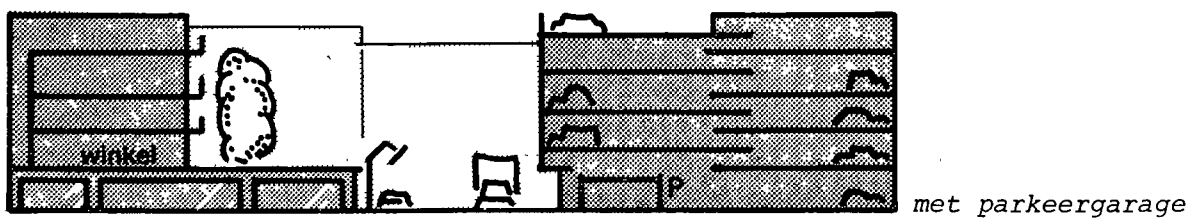
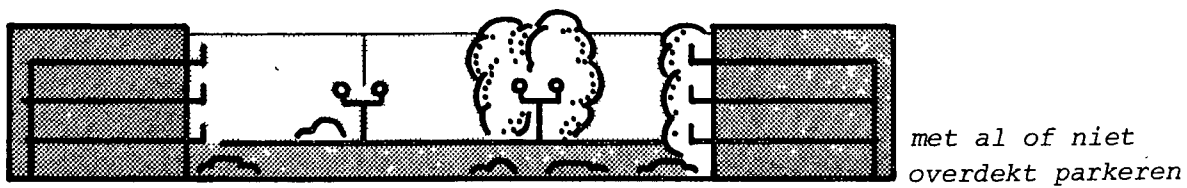
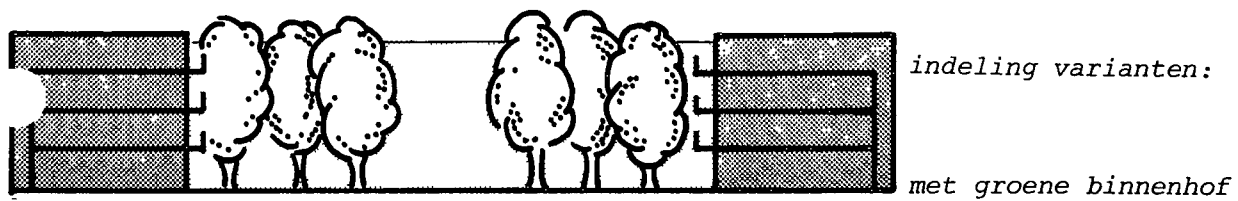
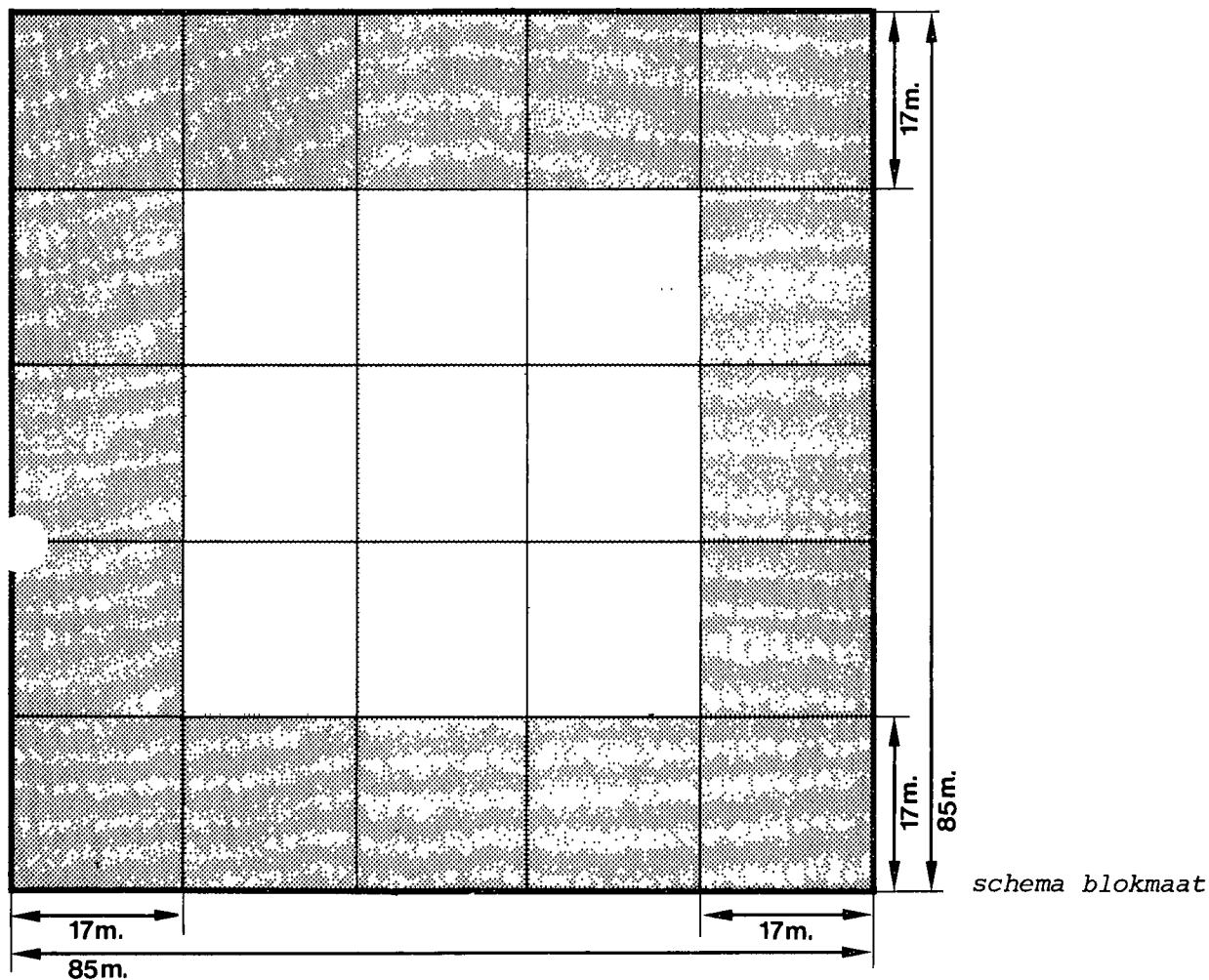
- Twee etage-flatgebouwen met daartussen een ruime groene hof (3 x 17 m) al of niet met parkeren daaronder;
- Hetzelfde met een parkeershof binnenin;
- Diepe winkelpanden (2 x 17 m) aan de ene kant en een parkeergarage (2 x 17 m) aan de andere kant met en bedieningsstraatje daartussen.

Als gevolg van uitwendige omstandigheden komen ook andere blokmaten voor, waaronder 68 m (4 x 17 m) en 40 à 45 meter voor enkele kantorenstroken.

figuur 4.2.5.a
een neutraal rechthoekig raster

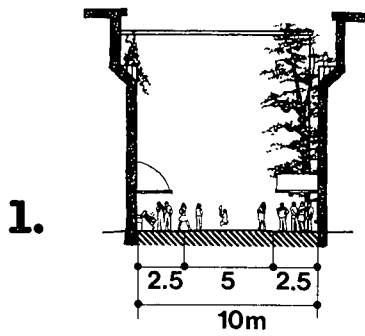


figuur 4.2.5. b
het maatschema van het straatblok met profielen

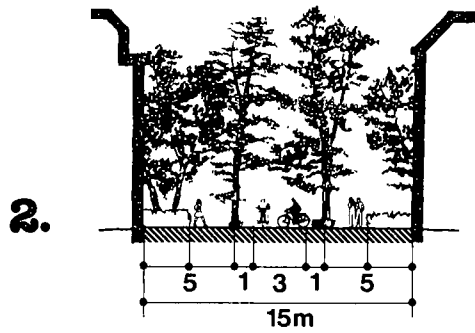


figuur 4.2.5.c
profielen van de openbare ruimte

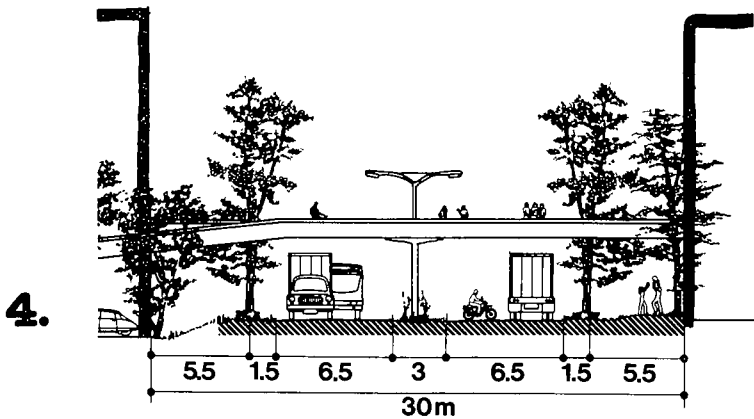
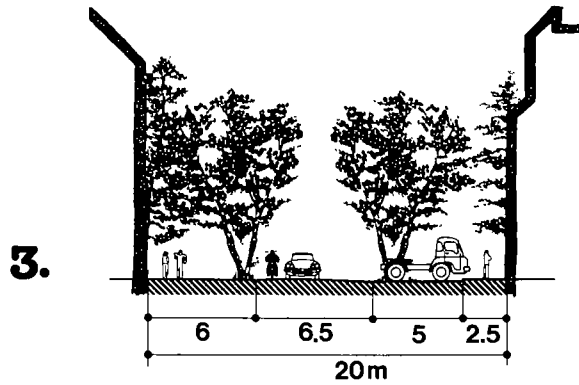
winkelstraat



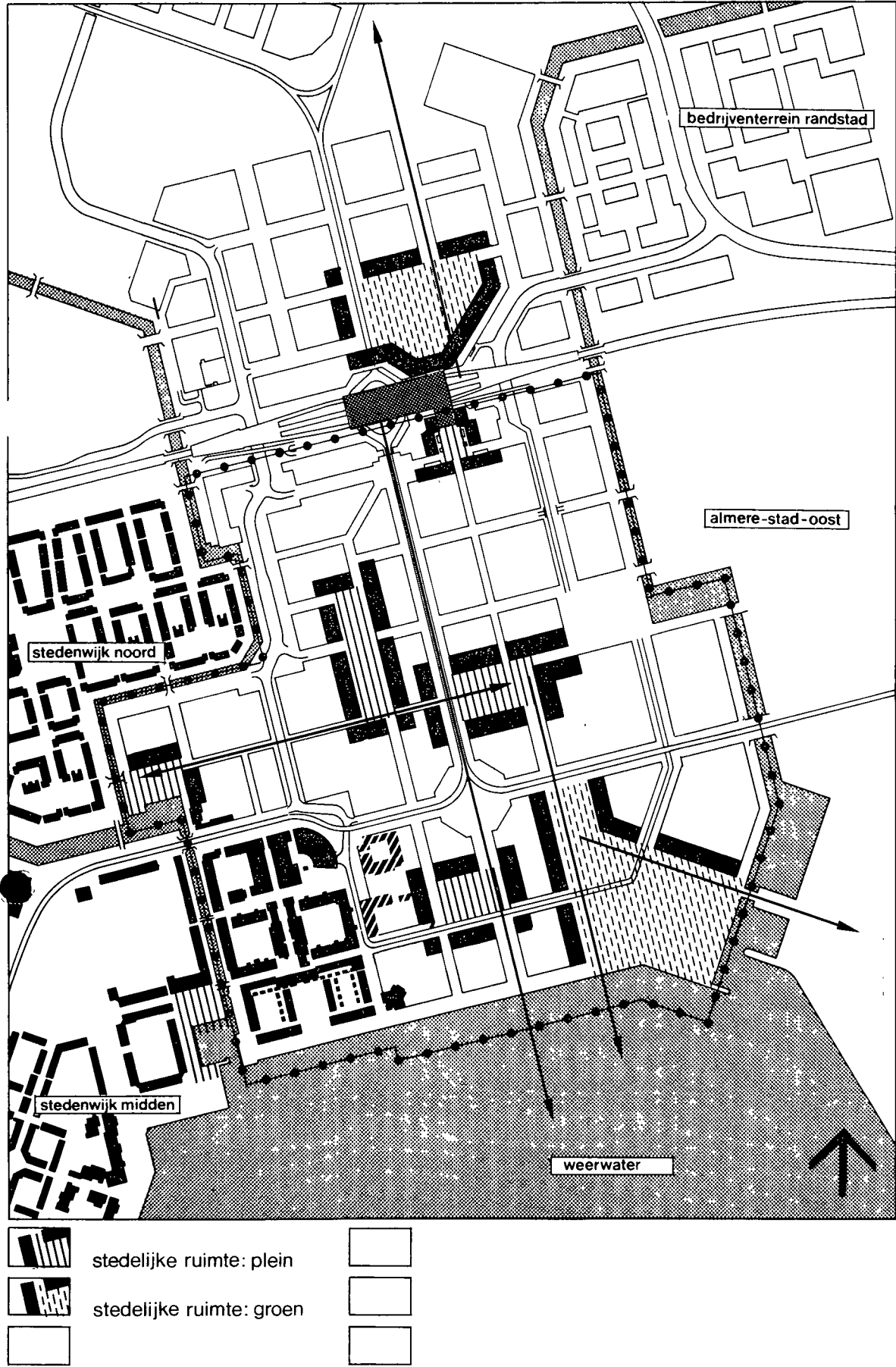
fietsstraat



buurtstraat



figuur 4.2.5.d
bijzondere stedelijke ruimtes en zichtlijnen



Voor straatprofielen wordt de volgende reeks gehanteerd:

- winkelstraat	circa 10 meter
- gewone straat	15 - 20 meter
- groene laan	25 meter
- busbaan met ventwegen/autoweg	30 meter
- autoweg met ventwegen/markt	45 meter
- singel met fietsroutes en buurtstroken	55 meter

Bijzondere elementen

Het strenge patroon komt tot leven door een ritme van bijzondere elementen, zoals openbare ruimten en bijzondere gebouwen.

Door deze elementen kan de bezoeker zich oriënteren en kan de bewoner zich identificeren met "zijn eigen speciale plekje" in de stad. Pleinen en parken, open ruimten, die het patroon doorbreken zijn evenwichtig verspreid over het centrum en dienen met zorg te worden ontworpen en omgeven door wanden van bebouwing.

Als bijzondere bebouwingen gelden reeds het station, het stadskantoor, een toekomstig sociaal-cultureel centrum aan de plas en wellicht enkele kerken, maar het kan bijvoorbeeld in de eerste fase ook de opvallende ronde parkeergarage zijn, die een signaalfunctie krijgt.

Bebouwingshoogte zonering

In beginsel is gekozen voor een gelijkmatige hoogte van ongeveer 12 à 15 meter. Bij deze hoogte is een lift, in geval van woningbouw, nog niet noodzakelijk, terwijl anderzijds de dichtheid hoog kan zijn.

De bezonning kan nog goed zijn, terwijl anderzijds door de gelijkmatige hoogte de wind wordt "opgetild", zeker wanneer ook de open ruimten met volwassen bomen zijn ingevuld, bomen die op den duur zelfs hoger kunnen opgroeien.

De hoogte kan plaatselijk variëren van minimaal 2 à 3 lagen tot maximaal ongeveer 6 lagen langs grote ruimten.

In twee gevallen wordt aan veel hogere maxima gedacht ten behoeve van torengebouwen.

1. Langs de oostelijke ontsluitingsweg direct ten zuiden van de spoorlijn kan de hoogte maximaal 60 m zijn; aan beschutting worden hier minder hoger eisen gesteld dan in de voetgangersstraten.
2. Langs de groene ruimte aan het Weerwater wordt gedacht aan meer open bebouwing van een grote schaal. Enkele hogere woon- of kantoorstorens tot maximaal 60 m, hier met uitzicht op de plas en Z.W.-bezonning, zullen hier het waterfront karakteriseren.

De meerkernige opzet van Almere is opgebouwd met een aantal kernen die qua milieu en omgeving gedifferentieerd worden.

Het hoofdcentrum van het gehele stedelijke gebied van Almere ligt centraal in de kern Almere-Stad. Dit hoofdcentrum vormt het zwaartepunt van geheel Almere. Bij de vormgeving van het stedelijk gebied is een heldere markering van het "hier" en "daar" gewenst. Hoog oprijzende gebouwen markeren een plaats en zijn nuttig als oriëntatiepunt in het stedelijk geheel. In geval er in Almere bouwinitiatieven komen voor hoge torengebouwen dan is het hoofdcentrum de plaats om hiervoor aan te wijzen. Het stedenbouwkundig concept van het hoofdcentrum bevat om deze reden de bouwmogelijkheid voor dergelijke hoge gebouwen.

Bij het station komt de grootste concentratie aan kantoorgebouwen. In het geheel van de 30 m hoge bebouwing van station en directe omgeving is in enkele aanliggende bouwblokken een hoogbouw tot 60 m mogelijk. Aan het park langs het Weerwater is een zone aangewezen waarin eveneens hoog oprijzende bebouwing in de vorm van kantoor- of woontorens kan komen. Vanwege uitzicht en situatie leent deze plek in het hoofdcentrum zich goed voor markerende bebouwing.

Windtunnel-onderzoek

Bij T.N.O.-windtunnel-onderzoek in voorgaande planfasen is gebleken, dat het uitgangspunt van gelijkmatige bebouwingshoogte alleen nog niet voldoende is om een garantie te bieden voor de nodige beschutting, in ongunstige gevallen zal detailonderzoek soms nodig zijn, leidend tot aanvullende maatregelen, zoals windschermen of luifels.

Algemene richtlijnen bij het onderzoek waren:

- Bij extra hoge gebouwen bij voorkeur een geleidelijke verhoging rondom, ook hier het "optillen" van de wind.
- Bij grote open ruimten en straatprofielen die breder zijn als hoog "valt de wind erin" en gaat het effect van het optillen verloren, bomen zijn dan onmisbaar.
- Lange straten, vooral in O.W.-richting, zijn gevoelig voor wind. Te denken valt aan profielversmalling (poort bij het westelijke begin) en plaatselijke verwijdingen.

Materialen en kleuren

Gebouwen zijn onderdeel van een straatblok en vormen samen met andere gebouwen de wanden van de openbare ruimte van het centrum. Er is sprake van een "straatkant" en "privé-kant" en aansluitingsvlakken met de burens. De vormgeving dient modern en functioneel te zijn, bij voorkeur geen kantoren bijvoorbeeld met schuine kappen, die zich voordoen als woonhuizen. De vormgeving mag er in een centrum arteficieel, "gecomponeerd", uitzien. Alles is hier door mensen bedacht en niet toevallig gegroeid, toevallige vormgeving is dan al gauw bedrog.

De kleurstelling is mede ingegeven door wat verwacht wordt.

Stenige vlakken in grijzen, beton, betonsteen en het schilderwerk en panelen, deuren in heldere kleuren. Ook de invulling, etalages en reclames, zal veel kleur opleveren.

Aan de plas dienen tinten met hoge reflectiefactoren te worden gekozen. In de randzones kan het kleurgebruik mede afgestemd worden op dat van de aanliggende woongebieden, de eerste centrumfase is daarom overwegend in tinten van rood voor het metselwerk gehouden.

4.2.6. Groei en verandering

Algemeen

Het overgrote deel van het centrum moet worden gebouwd in een periode van circa twintig jaar (1980 - 2000). Dit is snel, zeker vergeleken met de totstandkoming van stedelijke centra elders in oude steden.

Aan de andere kant ook weer niet zo snel in vergelijking met bijvoorbeeld de bouw van de centra in de Engelse New Towns. Daar worden centra vaak in één keer geprogrammeerd ontworpen ("the grand design") en gebouwd, meest-

al in 2 à 3 fasen. In de centra van de nieuwe steden in de IJsselmeerpolders ging en gaat het anders. Hier werden en worden de centra stukje voor stukje, project na project, onderdeel na onderdeel, ontwikkeld door telkens andere opdrachtgevers, kleine en grote, met commerciële of niet-commerciële bedoelingen. Uiteraard wel gebaseerd op een door de R.IJ.P. ontwikkeld programma en stedenbouwkundig ontwerp (al dan niet met behulp van adviesbureaus).

Deze methode van realisering werd en wordt verkozen om allerlei redenen, waarvan de belangrijkste zijn als volgt:

- een "gelijkmatiger" volgen van de toename van het inwonertal;
- een beter spreiden van risico's (zowel qua financiën als bouwfasering);
- een zo eerlijk mogelijk verdelen van de centrumkoek, dat wil zeggen de overheid bevoordeelt niet één of enkele grote bouwondernemingen;
- een verkrijgen van een grotere verscheidenheid aan architectuur; goede en slechte, maar juist die verscheidenheid daarin maakt het totaal ongetwijfeld aantrekkelijker;
- het scheppen van de mogelijkheid te zijner tijd bepaalde centrumonderdelen van zowel functie als vorm te laten veranderen, met andere woorden een bepaald gebouw kan eventueel worden afgebroken zonder het totaal aan te tasten.

In Almere-Haven hebben in de periode 1976 - 1980 circa 50 verschillende opdrachtgevers met verschillende architecten grote en kleine projecten in het centrum doen realiseren, variërend van 250 m² tot 20.000 m² per project. In totaal is daar 76.000 m² vloeroppervlakte nu gerealiseerd, hetgeen circa 1/3 is van het totale uiteindelijke bestand.

In Almere-Stad wordt ook een dergelijke projectsgewijze ontwikkeling voorzien, alhoewel bepaalde projecten, gezien de noodzakelijke snelle groei van Almere, hier wel wat groter kunnen uitvallen. Een te fijnmazige ontwikkeling van het winkelbestand kan bijvoorbeeld tot onderbewinkeling leiden.

De op deze wijze ingebrachte mogelijkheid tot verandering komt aan de maatschappelijke realiteit tegemoet. Behoeften veranderen voortdurend, zodat voorzieningen die in die behoeften moeten voorzien mee moeten kunnen veranderen. Juist het centrum van een stad beschikt immers over de grootste concentratie van deze voorzieningen, zodat zich hier veranderingen onmiddellijk manifesteren. Wil het centrum de centrale functie op velerlei terreinen van het maatschappelijk leven behouden, dan dienen de gevolgen van deze veranderingen - zoals deze zich vooral ruimtelijk uiten - hier zonder al te veel moeilijkheden te kunnen worden doorgevoerd.

Deze aanpassingen, of ze nu van lichte of ingrijpende aard zijn, zijn overal in elk stadscentrum, groot of klein, te constateren. Een winkel wordt kantoor, woningen maken plaats voor een parkeergarage, een kantoor wordt geheel verbouwd, een restaurant wordt dancing, enfin, ga maar door. Deze veranderingsmogelijkheden zijn levensvoorwaarden voor stadscentra. In de laatste paragraaf wordt een typering gegeven van deze veranderingsmogelijkheden.

Fasering

Na de ontwikkelingen in de westzijde van het centrumgebied zal tegen het eind van de tachtiger jaren de verdere ontwikkeling van het centrum in oostwaartse richting kunnen plaatsvinden.

Het inwonertal van Almere zal dan dusdanig zijn toegenomen, dat de overblijvende meest hoogwaardige voorzieningen zich dan zullen aandienen. Gespecialiseerde winkels en horecagelegenheden, een theater en aanvullende culturele voorzieningen zullen rond het jaar 1990 hun draagvlak bereiken.

Veranderingen

Achtereenvolgens kunnen de volgende typen van verandering in stadscentra worden onderscheiden:

1. *Handhaving bestemming zonder ruimtelijke aanpassing, maar verandering in de interne structuur van het huishouden of bedrijf.*
Uit ervaringen elders blijkt, dat deze veranderingen zich reeds na één jaar (willen) voordoen. Woningen, bedrijven of voorzieningen veranderen van eigenaar of huurders, of er vindt gezins- of personeelsuitbreiding plaats.
2. *Bestemmingswisseling zonder ruimtelijke ordening.*
Deze verandering zal zich circa twee jaar na gereedkoming van vestigingen al kunnen voordoen, indien een bewust bestemmings- en branchebeleid ontbreekt.
Deze veranderingen hebben een direct visueel en functioneel waarneembaar effect.
3. *Bestemmingswisseling of -handhaving gepaard gaande met ruimtelijke aanpassing.*
Deze aanpassingen kunnen vijf tot zeven jaar na tijdstip van gereedkoming al voorkomen. Uitbreiding van ruimte is meestal de reden bij bestemmingshandhaving, nieuwe ideeën of een andere smaak gecombineerd met de noodzaak voor een grote onderhoudsbeurt bij bestemmingswisseling.
De kosten hiervan zullen in de meeste gevallen niet meer bedragen dan circa vijftien procent van de heersende nieuwbouwkosten.
4. *Bestemmingswisseling of -handhaving gepaard gaande met ruimtelijke verbouw.*
Dit type verandering zal zich waarschijnlijk niet eerder dan na circa vijftien à twintig jaar voordoen. De kosten van een dergelijke verbouwing zullen hooguit vijftig procent bedragen van nieuwbouw. Ondernemers besluiten tot een dergelijke verbouwing indien de exploitatie van hun bedrijf niet of nauwelijks meer mogelijk is in de oorspronkelijke ruimte, terwijl de lokatie van hun bedrijf als uitermate gunstig moet worden aangemerkt.

5. *Bestemmingswisseling of -handhaving gepaard gaande met kaalslag en nieuwbouw.*

Naarmate steeds minder maagdelijk terrein voor nieuwbouw in een centrumgebied beschikbaar is, zullen zich waarschijnlijk na dertig tot vijftig jaar deze veranderingen kunnen voordoen. In eerste instantie weer op de meest aantrekkelijke lokaties, later ook elders, vooral als opknapbeurten duurder gaan worden dan kaalslag en nieuwbouw.

6. *Reconstructie van (een deel van) het centrum.*

Indien niet alleen de gebouwde ruimten, maar ook de onbebouwde ruimten niet toegerust zijn voor hun eigenlijke functie, zullen sanering en reconstructie van gehele onderdelen van een centrum onvermijdelijk zijn. Gezien de korte periode waarin het gehele centrum van Almere-Stad wordt gebouwd, is het niet geheel denkbeeldig dat dit centrum, of althans grote delen daarvan, tegen het jaar 2050 voor deze vorm van verandering in aanmerking komt.

4.3. De ontsluiting

4.3.1. Algemeen

Voor het functioneren van het stadshart van Almere is een goede bereikbaarheid nodig. Winkeland publiek, bioscoopbezoek, bezoekers van het stadhuis, centrumbewoners, en de mensen die in het centrum hun werk hebben, moeten op een gemakkelijke manier - te voet, per fiets, auto, bus of trein - naar het centrum kunnen komen.

De vele winkels zullen met grote vrachtauto's worden bevoorraad.

Het centrum - brandpunt van activiteiten in Almere - trekt grote hoeveelheden verkeer aan. Het autoverkeer z'n vrije loop laten betekent, dat een groot deel van het centrumoppervlak in beslag genomen wordt door auto-wegen en parkeergarages en -terreinen.

Dit grote ruimtebeslag en de hinder van de rijdende auto is strijdig met de gewenste sfeer. Een compact en beloopbaar gebied van straten en pleinen, waar het voor de voetganger en fietser goed toeven is, dragen bij tot een levendig stadshart.

Meer nog dan in de rest van Almere is in het centrum gekozen voor bevordering van het langzaam verkeer en het openbaar vervoer: het zogeheten taakstellende beleid.

Een raming (Verkeers- en vervoersstudie 2000+ B.G.C.) voor dit taakstellende beleid geeft aan, dat ruim de helft van de ritten naar het centrum te voet of per fiets geschiedt, en de rest gelijk verdeeld per auto en per openbaar vervoer.

Door de centrale ligging en de rechtstreekse routes is het centrum prima bereikbaar voor het langzaam verkeer. Het knooppunt van de buslijnen en het centrale station van de Flevo-spoorlijn zijn hier gesitueerd. Met een hierop aansluitend parkeerbeleid lijkt het taakstellende verkeers- en vervoersbeleid goed realiseerbaar.

Het verkeers- en vervoersplan dient een doelmatige en veilige verplaatsing van personen en goederen mogelijk te maken. Hierbij hoort ook een goede oriënteerbaarheid door logische routes, zichtlijnen, herkenningspunten en een goede bewegwijzering.

Flexibiliteit is ook een vereist. Aanpassing van de weg- en parkeer-capaciteit aan een hoger - trendmatig - autogebruik, omleggingen en eventuele andere ontwikkelingen dienen mogelijk te zijn.

Het centrumgebied dient voor alle verkeerscategorieën inclusief gehandicapten in rolstoelen en mensen met kinderwagens begaanbaar te zijn.

4.3.2. *Voetgangers* (zie figuur 4.3.2)

Het gekozen stedenbouwkundig raster levert een netwerk van straten om de 100 meter in twee richtingen, die altijd minstens een voetgangersstrook hebben. De gracht en de autoweg aan de westkant, deels al uitgevoerd, passen hierin met bruggen en tunneltjes op elke 100 meter. Waar mogelijk dient de doordringbaarheid binnen het centrum zelf nog verbeterd te worden middels doorsteekpaden in de straatblokken (zie 1e fase).

De hoofdroutes die langs de winkels en andere publieksfuncties, haltes en station, pleinen en parken voeren liggen verder uit elkaar. Exclusief voetgangersgebied zijn daarbij alleen de hoofdwinkelroute via het centrale plein en de stationspassage onder het spoorviaduct met de stationsplaats. Op deze pleinen is ruimte voor terrasjes in de zon en straat-activiteiten.

De kruisingen met de hoofdautowegen zijn in het noordelijke centrumdeel ongelijkvloers. Verder zijn er voor de voetganger geheel of gedeeltelijk autovrije "enclaves" zoals de markt, de parken, kleine pleintjes zoals bij de haven en bij de "kolk".

4.3.3. *Fiets-bromfiets* (zie figuur 4.3.3)

In het centrum is een hoofdfietspadennet opgenomen met een maaswijdte van globaal 300 m. In noord-zuid richting lopen doorgaande routes langs de begrenzendende singels en evenwijdig aan het centrale busbaantracé.

In oost-west richting liggen onder andere routes langs de spoorlijn, busbaan en plasrand; deze routes zullen ook veel doorgaand fietsverkeer verwerken. Kruising met de belangrijkste centrumwegen - met name in het noordelijk centrumdeel waar de auto-intensiteiten het hoogst zijn - gebeurt via tunneltjes of bruggen. Aan de hoofdroutes worden dichtbij de bestemmingen voldoende stallingsplaatsen aangelegd.

Buiten de hoofdroutes zijn in principe alle straten in het 100 m rasterpatroon van de fiets te berijden. Uitzonderingen hierop zijn de hoofdwinkelstraten, welke grotendeels specifiek voetgangersgebied zijn, en de beide noord-zuid lopende hoofdautowegen.

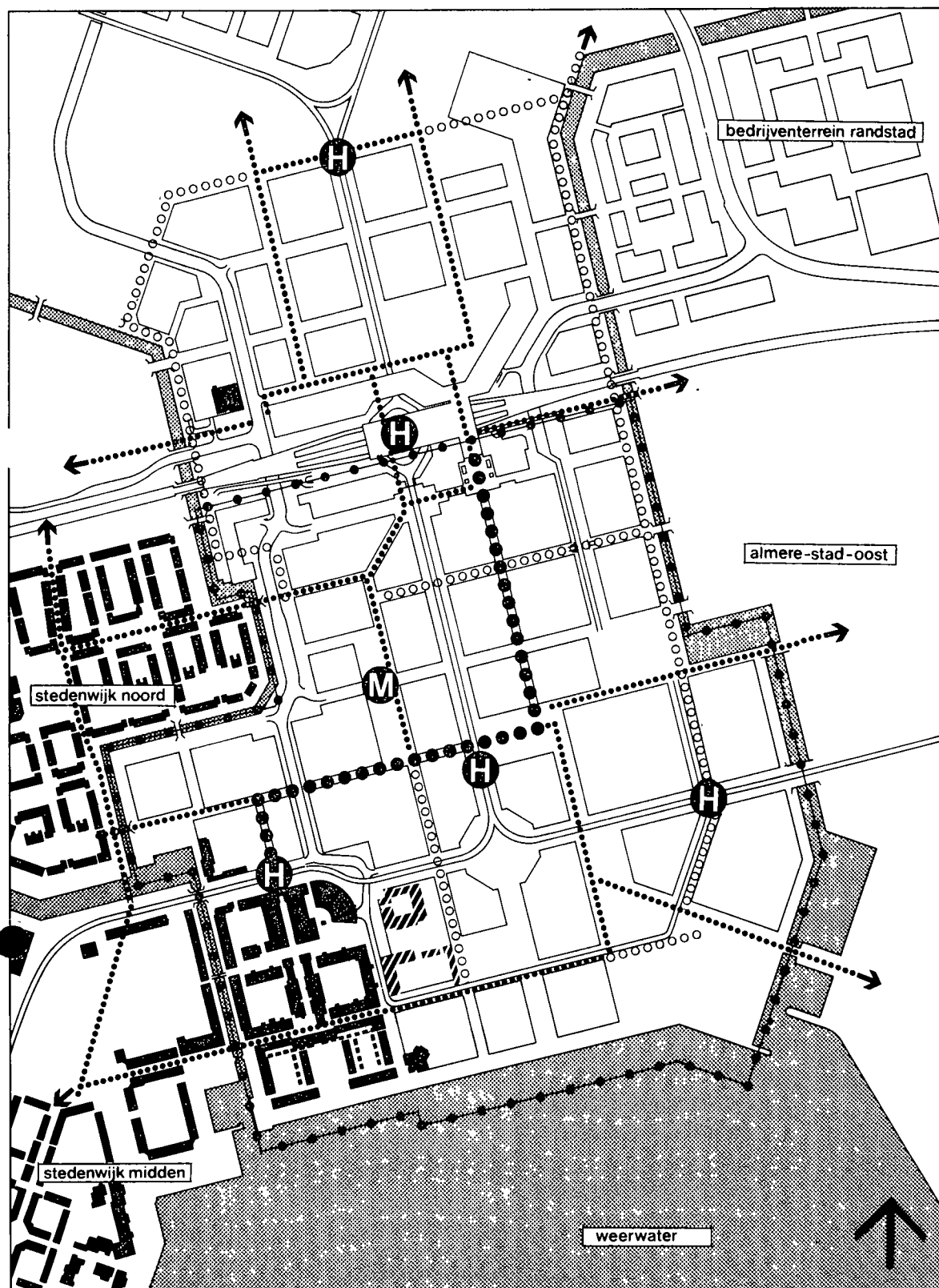
De bromfiets volgt in grote lijnen het fietsroutenet, met name de hoofdfietsroutes. In bepaalde gevallen zullen vanwege de kwaliteit van de omgeving zoals rust en veiligheid routes voor de bromfiets gesloten zijn.

4.3.4. *Openbaar vervoer* (zie figuur 4.3.4)

Het centrale station, aan de in 1987 te openen Flevolijn, is in het noordelijk deel van het centrum gesitueerd. De Flevolijn verbindt Lelystad, waar twee stations zijn geprojecteerd, en Almere met vijf stations via Weesp met Amsterdam, waar eind tachtiger jaren een verbinding via de Schiphollijn met Den Haag en verder zal zijn gerealiseerd.

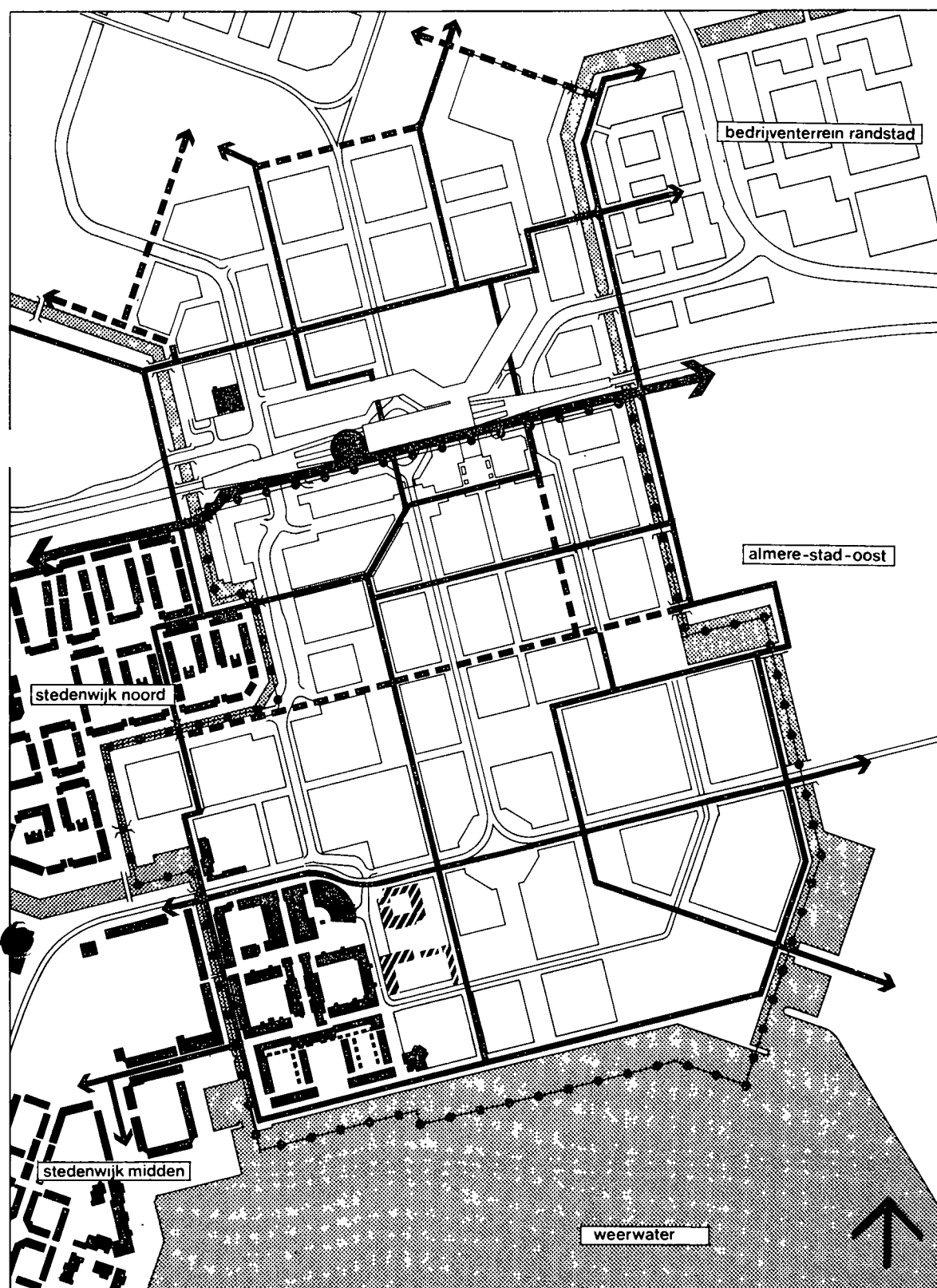
Geprojecteerd is een rechtstreekse verbindingsboog van de Flevolijn richting het Gooi, waardoor Hilversum en Utrecht zonder overstappen bereikbaar zijn.

figuur 4.3.2
ontsluiting voetgangers



- | | | | |
|--|--|---|---------------------------------|
|  | halte openbaar vervoer |  | hoofdvoetgangersroute |
|  | markt |  | aanvullende
voetgangersroute |
|  | hoofdwinkelroute,
uitsluitend voetgangers | | |

figuur 4.3.3
de ontsluiting voor fietsers en bromfietsers



- | | | | |
|--|------------------------------|---|------------------------------|
|  | fietsenstalling station |  | aanvullende (brom)fietsroute |
|  | hooggelegen (brom)fietsroute | | |
|  | hoofd (brom)fietsroute | | |

figuur 4.3.4
de ontsluiting voor het openbaar vervoer



- | | | | |
|--|-------------------------------------|---|-----------------------------------|
|  | spoorlijn |  | o.v. halte |
|  | busbaan |  | almere centrum |
|  | busbaan met
sneltram-reservering | | centraal busstation en NS station |

Het viersporige station heeft twee eilandperrons met aan weerskanten één spoor. Reizigers kunnen zo vanuit een sneltrein dwars over het perron in een aan hetzelfde perron wachtende stoptrein overstappen. De perrons en de sporen, die over een lengte van 160 m geheel zijn overkapt, liggen op een 5 m hoog en 260 m lang betonnen viaduct.

Vanaf de perrons kunnen de reizigers rechtstreeks met trappen of roltrappen naar beneden, waar van west naar oost zijn gesitueerd een bewaakte fietsstalling voor 1000 fietsen, een busstation voor 16 bussen, de stationshal met plaatskaartenkantoor en restaurant, de taxistandplaatsen en parkeerplaatsen. Voetgangers komen via de hal direct op het stationsplein, waarop de hoofdwinkelstraat uitmondt.

Vanaf het centrale busstation loopt in noord-zuid richting over een *vrije baan* de *stamlijn* van busvervoer. Het merendeel van de lokale buslijnen - zoals over een paar jaar de lijn Almere-Haven - Stad - Buiten - gaan over deze centrale busbaan. Alle kernen van Almere en ook alle buurten van Almere-Stad hebben zo een rechtstreekse busverbinding met het centrum en het centraal station.

De streekbuslijnen gaan eveneens via de centrale busbaan naar het busstation. De haltes liggen op een onderlinge afstand van circa 400 m en zijn met name gesitueerd op voor voetgangers belangrijke plaatsen. Zo ligt de (zuidwestelijke) halte bij de eerste fase op de kruising van de winkelstraat en de busbaan, de volgende bushalte bij de kruising van de winkelstraat en het centrale plein en het centrale busstation onder het spoorstation. Het gehele centrum ligt op maximaal 400 m lopen, de belangrijkste bestemmingen, zoals winkels en stadhuis zelfs binnen 100 à 200 m van een halte. De centrale busbaan en de zuidoost-aftakking is geschikt om in de toekomst aan de eventuele sneltramlijn plaats te bieden.

4.3.5. Autoverkeer (zie figuur 4.3.5)

Rond de noordkant van het centrum, deels door de bedrijventerreinen Markerkant en Randstad, ligt een halve ring van autowegen, die in verbinding staat met de aan de noordzijde van Almere-Stad gesitueerde stadsautoweg 1 en met de aan de oostzijde gelegen stadsautoweg 5. Deze stadsautowegen geven aansluiting op de andere kernen en op Rijksweg A6.

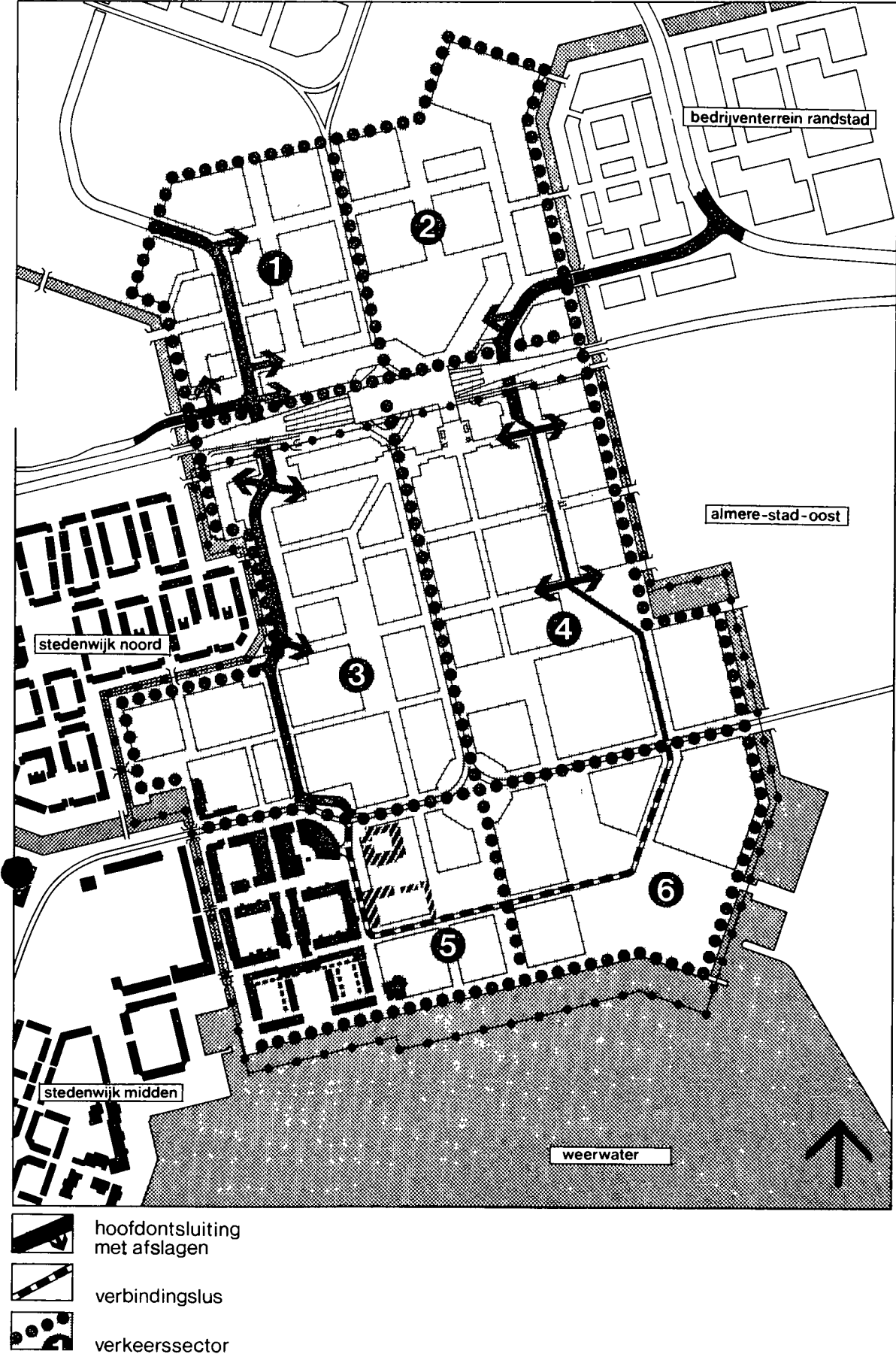
Vanaf deze ringweg takken de beide centrumontsluitingswegen af. Ten zuiden van de spoorlijn worden deze wegen in eerste instantie als tweestrooksweg aangelegd. Tot ongeveer halverwege het zuidelijk centrumdeel - de westelijke weg tot het punt waar de gracht afbuigt in westelijke richting - kan het dwarsprofiel van de wegen, indien nodig tot vier stroken worden uitgebreid. Tot dit punt worden de kruisingen met het voet-fietsverkeer *ongelijkvloers* meestal met tunnels uitgevoerd.

De centrumwegen liggen over dit traject 1 à 1,5 m boven maaiveld.

Om de ongeveer 200 m zijn aansluitingen geprojecteerd.

Doordat het autoverkeer vanaf de noordzijde het centrum binnenkomt en doordat het afslaande bestemmingsverkeer zuidwaarts minder druk wordt, is scheiding van auto- en langzaam verkeer ten zuiden van de oost-west busbaan niet meer nodig. Een traject van de centrumweg met een lengte van circa 200 m noordelijk hiervan wordt voorlopig gelijkvloers gekruist door langzaam verkeer. Bij een trendmatige ontwikkeling van het autoverkeer kunnen hier desgewenst voet/fietstunneltjes worden aangelegd.

figuur 4.3.5
de ontsluiting voor autoverkeer



Bundeling van de zware stroom autoverkeer op de westelijke en oostelijke centrumweg betekent ontlasting voor de rest van het centrumgebied van geluidshinder en verkeersonveiligheid. De westelijke en oostelijke gracht, die alleen voor langzaam verkeer en de bus overbrugd worden, scheiden de woongebieden voor het autoverkeer van het centrum. Deze aanliggende woonbuurten worden zo niet belast door centumparkeren en door doorgaand autoverkeer.

De druk bereden noord-zuid busbaan zal de oostelijk en westelijke centrumsectoren van elkaar scheiden.

In het zuiden zijn de beide centrumwegen onderling *verbonden*; bezoekers en bedienende autoverkeer kunnen zo vanuit het westelijk deel naar de oostelijke sector rijden.

Halverwege de oostelijke weg is een verbinding over de gracht in oostelijke richting gereserveerd om het reservegebied aan het centrum te koppelen en om eventueel nodige reservecapaciteit te bieden.

4.3.6. *Bevoorrading*

De winkels worden in beginsel van achteraf bevoorraad vanuit hoven die tevens als parkeerterrein kunnen dienen. Wanneer het binnenhof een andere bestemming heeft, bijvoorbeeld groen zoals bij twee hoven in de 1e fase, geschiedt de bevoorrading buiten de winkeluren vanaf de voorkant. Dit dient alleen bij hoge uitzondering te gebeuren.

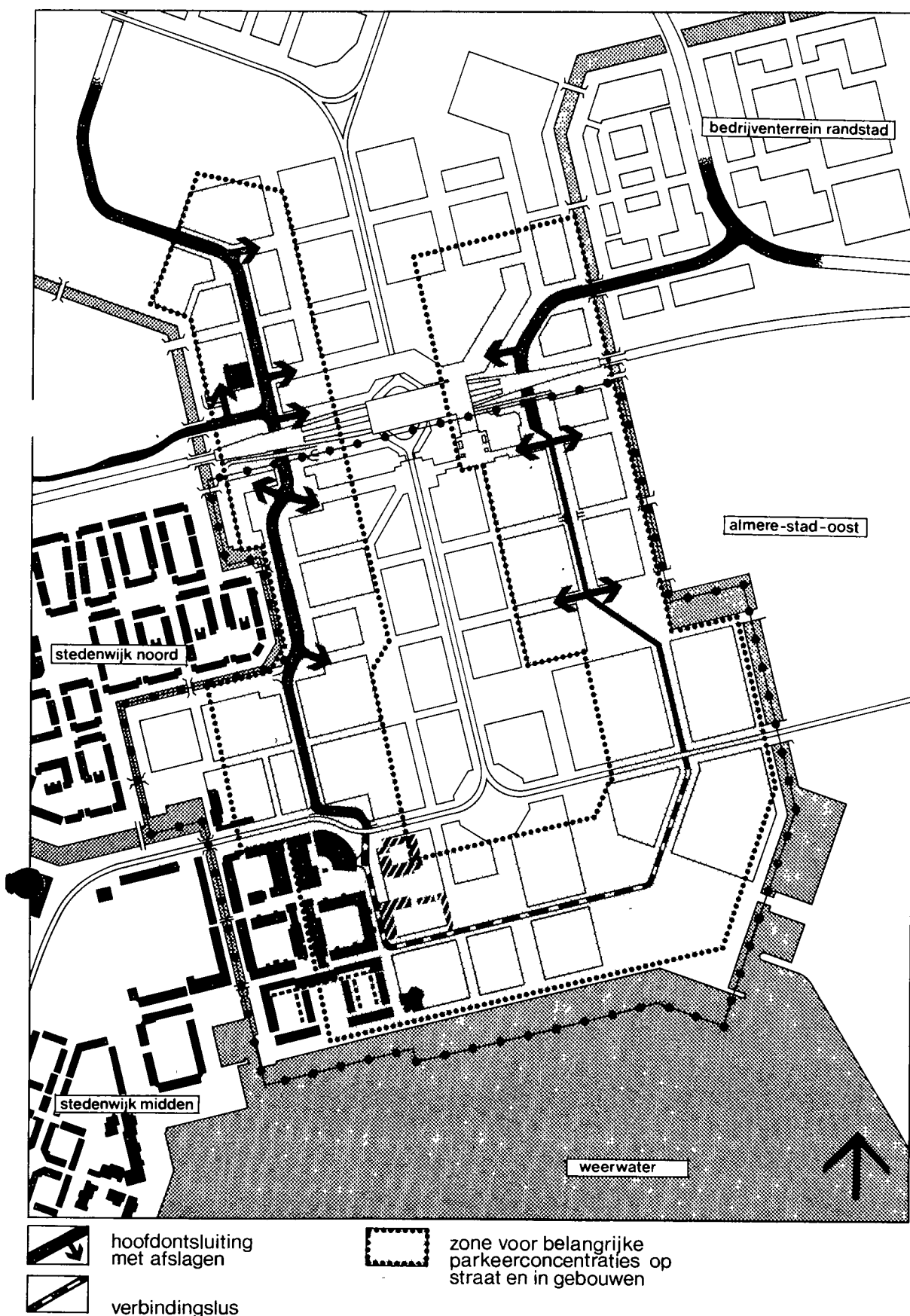
4.3.7. *Parkeren voor bezoekers en werknemers* (zie figuur 4.3.7)

Het totaal aantal plaatsen voor bezoekers en werknemers - voor het gehele centrumgebied - wordt bij een taakstellend beleid geraamd op 4000 à 5000. Bij trendmatige ontwikkeling kan dat tot 7000 à 9000 toenemen. Bij de ramingen wordt uitgegaan van een *overlappend gebruik*. Dat wil zeggen dat de plaatsen die tijdens werkdagen voor kantoren en bedrijven bestemd zijn tevens gebruikt kunnen worden door winkelbezoekers op zaterdag of koopavond, hetgeen een belangrijke besparing van het aantal plaatsen oplevert.

Een probleem is de vorm van parkeren. Parkeren in gebouwen is duur en impopulair, parkeren op terrein kost veel ruimte. Ruimte is in dit geval schaars en duur. Bovendien wordt er voor de centrumbezoekers en bewoners juist gestreefd naar beslotenheid, beschutting en een compact beloopbaar centrum. Daarom zal het, evenals in andere stadscentra, onvermijdelijk zijn om een deel van de parkeerplaatsen te stapelen en in souterrains of op daken ruimte te bieden. Uitgangspunt is daarbij voor de uiteindelijke situatie de helft buiten op parkeerterrein, op straat of in binnenhoven, de andere helft op de één of andere manier in, op of onder bebouwing. Dit uitgangspunt geldt voor de taakstellende situatie. Mocht het autogebruik in de toekomst trendmatig blijven toenemen, dan kan dat in het uiterste geval resulteren in een 80% parkeren in gebouwde accommodaties. In dat geval zullen op een aantal parkeerterreinen extra garages moeten verrijzen. Hiermee wordt met de maat en de lokatie van de parkeerterreinen rekening gehouden.

Voor de lokatie van de zwaarste parkeerconcentratie is de zone langs de autowegen geschikt. De voetgangersuitgangen van de parkeeraccommodaties worden dichtbij de hoofdroutes van het langzaam verkeer - met name de winkelstraten - geprojecteerd.

figuur 4.3.7
concentratiezone voor het parkeren



Ten einde een optimaal gebruik van de parkeervoorzieningen in het centrum te kunnen waarborgen (dubbelgebruik) wordt ervan uitgegaan dat in principe alle plaatsen voor bezoekers (doelparkeren) openbaar zijn. Een uitzondering kan worden gemaakt voor parkeerplaatsen ten behoeve van bewoners, bedrijfsauto's e.d. (brorparkeren).

4.3.8. *Parkeren voor bewoners*

Voor de bewoners dient steeds één plaats per woning aangelegd te worden in de directe omgeving en onder de invloedssfeer van het wonen. Ook hier wordt gerekend op de helft in bebouwing (onder de woningen open of in souterrainlagen) en de helft op straat of in binnenhoven. Deze laatste categorie is bedoeld voor de woningwet- en premiebouw. De overige plaatsen, onder andere voor bezoekers, worden ondergebracht in het openbare parkeerareaal en zijn ook in de raming daarvoor meegerekend.

4.3.9. *Vaarmogelijkheden*

Bereikbaarheid per boot is voor de levensvatbaarheid van een centrum natuurlijk niet nodig. De aanwezige randvoorwaarden bieden echter ruime vaarmogelijkheden. Het Weerwater en de grachten van Almere-Stad staan in open verbinding met elkaar, zodat rondvaren door de stad mogelijk is. Voor de verbinding met de andere vaarwegen en plassen in de polder zijn drie sluizen nodig die voorlopig niet aangelegd worden. Wel zijn twee grachten langs oost- en westkant van het centrum geschikt voor doorvaart van 80 à 90% van het Nederlandse (recreatie) botenbestand met bruggen op 2,50 meter boven het water. Wanneer de sluizen in de toekomst mochten worden aangelegd, liggen hier verbindingen tussen de centrale plas, de Noorderplassen en Pampuskern. Langs deze twee grachten worden aanlegplaatsen in het centrum voorzien.

4.4. *Fasering*

Het hoofdcentrum van Almere-Stad vervult een drieledige verzorgende functie. Ten eerst voor het gebied zelf, ten tweede voor Almere-Stad en ten derde voor geheel Almere. Hiervan kan worden afgeleid dat de realisering van voorzieningen in het centrum gekoppeld is aan de totstandkoming van Almere in totaliteit en derhalve doorloopt tot het jaar 2000. De ontwikkelingsvolgorde verloopt in grote lijnen als volgt. De eerste aanzet voor het centrum is gerealiseerd in samenhang met de eerste woonwijk van Almere-Stad (Stedenwijk). Een tweede pool wordt gevormd door het Centraal Station Almere-Stad (in gebruikname mede 1987). Tussen deze polen wordt tot ca. 1990 de hoofdwinkelroute ontwikkeld en ten westen hiervan de markt. De ontwikkeling van het oostelijk centrumdeel vindt in samenhang met het gebied Almere-Stad-Oost na 1990 plaats.

GELUID

5.1. *Wegverkeerslawaaï*

Om te kunnen voldoen aan de eisen die de Wet geluidhinder stelt met betrekking tot het geluid afkomstig van wegverkeer zal een "Geluidplan wegverkeerslawaaï" voor Almere worden opgesteld. Dit geluidplan zal na goedkeuring als een herziening op het onderhavige plan gelden. Het onderstaande geeft alvast een indicatie omtrent het te verwachten wegverkeerslawaaï.

5.1.1. *Zonering*

Op 1 januari 1982 zijn de artikelen van de Wet geluidhinder betreffende zonering langs wegen in werking getreden (art. 74 en 75). Dit houdt in dat langs alle wegen geluidszones aanwezig zijn behalve langs wegen waarvan de gemeenteraad na overleg met de wegaanlegger of wegbeheerder in een raadsbesluit heeft vastgesteld dat de intensiteiten binnen een periode van 10 jaar niet hoger zullen worden dan 2450 mvt/etm. De breedte van een zone is afhankelijk van het aantal rijstroken, de snelheid en van de intensiteit (zie onderstaande tabel).

Zonebreedte ter weerszijden van wegen volgens artikel 74

Aantal rijstroken	Zonebreedte	
	Stedelijk	Buitenstedelijk ¹⁾
5 of meer	350 m	600 m
3 of 4	350 m	400 m
2	200 m	250 m
2 minder dan 5000 mvt/etm.	100 m	250 m

1) Het onderscheid "stedelijk" en "buitenstedelijk" berust onder meer op de overweging dat de hoogte van de geluidsproduktie mede afhankelijk is van de snelheid van het wegverkeer. Tot stedelijk gebied worden derhalve gerekend de wegen binnen de bebouwde kom waarvoor een maximum snelheid geldt van niet meer dan 50 km/uur.

Door het plangebied loopt een ringvormige ontsluitingsweg. Volgens het rapport "Verkeerskenmerken Almere ten behoeve van geluidsvoorzieningen" bedragen de verkeersintensiteiten op het westelijk en oostelijk gedeelte meer dan 2450 mvt/etmaal. Deze wegvakken komen dan ook voor zonering in aanmerking. Het zuidelijk gedeelte zal een lagere verkeersintensiteit dan 2450 mvt/etmaal te verwerken krijgen. Dit gedeelte zal dan ook niet gezoneerd behoeven te worden.

Het westelijk en oostelijk deel van de ringweg hebben twee rijstroken en zijn binnen de bebouwde kom gelegen. De te verwachten verkeersintensiteiten zullen meer dan 5000 mvt/etmaal bedragen. Op grond van deze gegevens bedraagt de breedte van de zone aan weerszijden van de weg 200 meter.

5.1.2. Grenswaarden in nieuwe situaties

Eveneens op 1 januari 1982 zijn de artikelen van de Wet geluidhinder betreffende nieuwe situaties in werking getreden (art. 76 t/m 87). Dit houdt in dat de geluidsbelasting aan de gevels van geluidgevoelige objecten zoals woningen, scholen, kantoren, etc., binnen de zones langs wegen aan bepaalde normen (grenswaarden) dienen te voldoen. Uitgezonderd worden situaties waarin op 1 januari 1982 de weg aanwezig of in aanleg was en waarbij tevens de woningen reeds aanwezig of in aanbouw waren.

Deze gevallen worden tot de zogenaamde bestaande situaties gerekend. Ook wanneer de woningen aanwezig zijn en de weg geprojecteerd is (in een geldend bestemmingsplan), of wanneer de weg aanwezig is en de woningen geprojecteerd zijn, is er sprake van bestaande situaties.

In de praktijk wordt ieder vóór genoemde datum vastgesteld bestemmingsplan in dit verband als geldend beschouwd.

Als wettelijke grenswaarde tegen de buitengevel geldt in nieuwe situaties een etmaalwaarde van het equivalent geluidsniveau van 50 dB(A) ("voorkeursgrenswaarde").

Onder de etmaalwaarde van het equivalent geluidsniveau wordt verstaan de hoogste van de twee volgende waarden:

- a. de waarde van het equivalent geluidsniveau over de dagperiode (7.00-19.00 uur);
- b. de met 10 dB(A) verhoogde waarde van het equivalent geluidsniveau over de nachtperiode (23.00-7.00 uur).

Volgens artikel 83 en 84 kunnen Gedeputeerde Staten een hogere grenswaarde vaststellen, die in de wet genoemde maxima niet te boven mag gaan (uiterste grenswaarde).

Gedeputeerde Staten zullen in principe alleen een hogere grenswaarde voor de geluidsbelasting van de gevel vaststellen indien:

- de noodzaak of wenselijkheid van de geluidgevoelige bestemmingen ter plaatse kan worden aangetoond;
- al het mogelijke is gedaan om het lawaai van de geluidsbron te beperken (vooral via verkeersmaatregelen);
- de toepassing van geluidswallen of -schermen onvoldoende doeltreffend is of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard;
- binnen de aanwezige mogelijkheden ervoor gezorgd is, dat de eerste rij woningen de functie van een geluidsscherm vervult;
- de tuinen en geluidgevoelige ruimten binnenshuis zoveel mogelijk naar de "rustige" kant zijn georiënteerd.

Vooruitlopend op een aanpassing van de Woningwet, zoals aangekondigd in art. 179 van de Wet geluidhinder, ware binnenshuis - bij gesloten ramen - als grenswaarde een etmaalwaarde van het equivalent geluidsniveau van 35 dB(A) aan te houden. Op dit moment is alleen een norm van 35 dB(A) voor nieuwe situaties waarin woningen in aanbouw of aanwezig zijn wettelijk vastgelegd.

Voor de overige situaties worden alleen normen voor de toelaatbare geluidsbelasting binnenshuis genoemd in de Memorie van Toelichting van de Wet geluidhinder.

Zonder speciale voorzieningen aan een gevel bedraagt het verschil tussen equivalent geluidsniveau buitenshuis en binnenshuis minimaal 20 dB(A) (gesloten enkel glasraam). De normen voor binnenshuis zijn daarom alleen bepalend indien de voorkeursgrenswaarde aan de buitengevel wordt overschreden.

In nieuwe situaties in stedelijk gebied, waarbij de weg aanwezig is, bedraagt de voorkeursgrenswaarde tegen de buitengevel 50 dB(A), de uiterste grenswaarde 65 dB(A) en de grenswaarde binnenshuis met gesloten ramen 35 dB(A).

5.2. Industrielawaai

Binnen het plangebied komen geen bedrijfsbestemmingen voor. Ten noord-oosten van het plangebied ligt het bedrijventerrein Randstad. Op dit terrein worden bedrijven toegelaten volgens de eerste drie categorieën van de Staat van Inrichtingen. Hieronder kunnen zich zogenaamde A-inrichtingen volgens de Wet geluidhinder bevinden. In een later stadium zal dan een zone rond het bedrijventerrein Randstad vastgesteld moeten worden. Er wordt vanuit gegaan, dat deze zone zich niet over dit plangebied zal uitstrekken.

5.3. Railverkeerslawaai

Volgens de Wet geluidhinder kunnen - bij algemene maatregel van bestuur - op gelijke wijze als voor wegverkeerslawaai regels worden gesteld ter voorkoming of ter bepaling van geluidshinder van railverkeerslawaai. Het Ministerie van Volksgezondheid en Milieuhygiëne heeft een circulaire uitgebracht waarin voorlopige grenswaarden voor het equivalente geluidsniveau ten gevolge van spoorweglawaai worden aangegeven, zulks met het oog op woonbestemmingen. Tevens is in deze circulaire een globale berekeningsmethode vermeld om de zonebreedte langs spoorlijnen vast te stellen, waarbinnen de geluidsbelasting hoger is dan de maximaal toelaatbare. Voor andere vormen van railverkeer (tram en metro) en geluidgevoelige objecten, die geen woningen zijn (scholen e.d.), zullen zonodig aanvullende circulaire verschijnen.

Hier volgt een overzicht van de voorlopig te hanteren geluidsnormen voor spoorweglawaai in verband met woonbestemmingen in nieuwe situaties.

Geluidsniveau L_{eq} in dB(A)

Algemeen			Nabij station		
dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
60	55	50	65	60	55
etmaal: 60			etmaal: 65		

1) Circulaire Spoorweglawaai; ministerie van Volksgezondheid en Milieuhygiëne 1979.

Ter toelichting op de tabel dienen het volgende:

1. De grenswaarden zijn niet van toepassing op de geluidsbelasting als gevolg van trams, sneltrams en metro's. Aanbevelingen hiervoor zijn nog in studie.
2. De grenswaarden "nabij stations" gelden voor een gebied met een straal van 1500 meter tot het station (gerekend vanaf de ingang).
3. De grenswaarden voor stationssituaties kunnen tevens worden toegepast als vaststaat dat een station zal worden geopend.
4. Als ondergrens voor de afstand tussen woonbebouwing en spoorlijn is 25 meter aan te houden. Een lijn met een één-uursdienst, waarop bovendien 's nachts niet wordt gereden, wordt hiervan uitgezonderd.
5. Onder nieuwe situaties worden in dit kader die situaties verstaan, waarbij het ontwerp, de constructie of de planning van de geluidsbron, de geluidgevoelige bestemming of beide redelijkerwijs nog zodanig veranderd kunnen worden, dat zonder buitensporige maatregelen aan de aanbevolen grenswaarden kan worden voldaan.
6. Dag: 07.00-19.00 uur; avond: 19.00-23.00 uur; nacht: 23.00-07.00 uur.
7. Etmaalwaarde is de hoogste van de volgende waarden: L_{eq} dag: L_{eq} avond + 5; L_{eq} nacht + 10.
8. De grenswaarden hebben betrekking op het op de gevel invallende geluid.

In 1978 is het rapport "Geluid langs de Almere-spoorlijn"¹⁾ gepubliceerd. In dit rapport zijn prognoses van het geluid langs de spoorlijn weergegeven. Voor de berekeningsuitgangspunten en resultaten wordt verwezen naar hoofdstuk 6 van dit rapport.

Hierin is vermeld dat op een afstand van 50 meter uit het hart van de spoorbaan - zonder toepassing van geluidsschermen - het equivalent geluidsniveau op een hoogte van 7,5 m + maaiveld overdag 60 dB(A), 's avonds 58 dB(A) en 's nachts 50 dB(A) bedraagt. Hieruit blijkt dat de etmaalwaarde van het equivalent geluidsniveau op deze afstand 63 dB(A) bedraagt.

Deze blijft onder de grenswaarde die hier (op een afstand van minder dan 1500 m van een station) 65 dB(A) bedraagt. Een bebouwingsafstand van 50 m uit het hart van de spoorlijn levert derhalve wat betreft geluidshinder geen problemen op.

1) Het geluid langs de Almere-spoorlijn; Flevobericht 139 RIJP (1978).

6.1. *Algemeen*

De ruimtelijke ordening kan voorwaarden scheppen voor een doelmatiger energieverbruik en voor het benutten van alternatieve energiebronnen. Het is gewenst, dat plannen van ruimtelijke ordening flexibel genoeg zijn om te kunnen inspelen op de toekomstige mogelijkheden zowel technisch als economisch. Om de mogelijkheden ten volle te benutten dient het energie-aspect van het begin af aan op een integrale wijze in het planvormingsproces te worden opgenomen.

Met betrekking tot het onderhavige plangebied en planvormingsniveau zijn met name de volgende onderwerpen van belang.

6.2. *Beperking afkoeling gebouwen door wind*

Het windklimaat heeft grote invloed op het energieverlies door afkoeling van gebouwen. Deze afkoeling kan in belangrijke mate verminderd worden door een specifiek systeem van ordening van gebouwen en de toepassing van windschermen (beplanting).

Het geleiden of omleiden van de wind over de totale bouwmassa (stroomlijnen) kan bereikt worden door een geleidelijke hoogte-opbouw, dat wil zeggen lage bebouwing en beplanting aan de rand en naar binnen toe een geleidelijke toename in hoogte. Hiermee zou een bijdrage kunnen worden geleverd aan de beperking van het energieverbruik.

6.3. *Passieve en actieve benutting van zonne-energie*

Door aandacht te besteden aan met name de oriëntatie, de belemmeringshoek alsmede aan de verdeling van het raamoppervlak over de gebouwen kan worden geprofiteerd van de zon als aanvullende warmtebron.

Voort kan op langere termijn de toepassing van zonnecollectoren en boilers rendabel worden voor de bereiding van warm tapwater en (aanvullende) ruimteverwarming. Zo kan door het benutten van de zonne-energie de doelstelling van het spreiden van energieverbruik over meerdere bronnen worden bereikt.

6.4. *Benutting van windenergie, toepassing windmolens*

Door het windrijke klimaat in Almere zijn de mogelijkheden van deze vorm van energie-opwekking veelbelovend.

De toepassingsmogelijkheden, voor de op deze manier opgewekte energie, zijn de volgende:

- Mechanische energie:
ten behoeve van de waterbeheersing, doorstroming- en beluchting oppervlaktewater;
- Elektrische energie (windturbine):
omzetten van windenergie in elektrische energie;
- Ruimtelijke verwarming (indirect):
koppeling van de windturbine aan een elektrisch aangedreven waterpomp.

Belangrijke aspecten bij de lokatiekeuze en grootte van de molen zijn geluid en trillingen, veiligheid in de omgeving, visuele invloed en gevolgen voor het ruimtegebruik.

Geëigende plekken om windmolens te situeren zijn:

- kleine tot middelgrote molens ($d = 1,5 - 10$ meter);
 - per groep woningen in de wijk;
 - parken;
- middelgrote molen ($d = 10 - 40$ meter);
stadsparken, stadsranden, grootschalige hoofdwegen, industrie-
terreinen.

De bestemmingsregeling is aan de hand van het stadium van planvoorbereiding en uitvoering, waarin de verschillende gebieden van het centrum verkeren, onderscheiden.

De gebieden van de eerste fase, die bebouwd zijn of waarvan de bouw vrijwel gereed is, zijn met de bebouwing als uitgangspunt consoliderend bestemd.

De gebieden, die betrokken zijn bij de eerstvolgende bouwfasen en waarvoor de planvoorbereiding min of meer ver gevorderd is, zijn minder gedetailleerd (globaal) bestemd. Hierdoor zijn wijzigingen in de uitvoering van bouwplannen, die de essenties van het plan onaangetast laten mogelijk. De bestemmingstoedeling is gebaseerd op het onderscheid tussen het bouwblok (ook wel straatblok genoemd), waarbinnen gebouwd mag worden, en op de tussen de bouwblokken gelegen openbare ruimte.

De gebieden, die eerst later ontwikkeld zullen worden, hebben een uit te werken bestemming gekregen.

Bij de vaststelling van de begrenzing tussen de globale en nog uit te werken bestemmingen is in principe als leidraad gehanteerd de in de I.S.G.A. (Interdepartementale Stuurgroep Gemeentewording Almere) vastgestelde gebiedsindeling met betrekking tot uitwerking van plannen.

A = planvorming en realisatie door de RIJP (gedetailleerd bestemd)

B = planvorming door de RIJP en realisatie door de gemeente (nader uit te werken)

C = planvorming en realisatie door de gemeente.

Aangezien voor het centraal station en haar omgeving inmiddels een stedenbouwkundige uitwerking voorhanden is, waarover een redelijke mate van overeenstemming bestaat, is voor dit deel (hoewel partieel behorend tot het B-gebied) gekozen voor een globale juridische vormgeving.

Consolidatie

In het gebied dat op consoliderende wijze is bestemd, is bij het bestemmen van de bebouwing onderscheid gemaakt tussen:

- a. gebouwen, waarvan de hoofdfunctie het wonen is;
- b. gebouwen, waarvan de hoofdfunctie is het gebruik ten behoeve van centrumdoeleinden.

De gebouwen onder a) genoemd zijn bestemd voor woondoeleinden. In de betreffende voorschriften is bepaald, dat het gebruik ten behoeve van centrumdoeleinden aan een maximum vloeroppervlak is gebonden.

De gebouwen genoemd onder b) zijn bestemd voor centrumdoeleinden. Hierbij is het gebruik van de begane grond ten behoeve van het wonen aan een maximum vloeroppervlak gebonden.

- c. de parkeergarage: de bestemming Verkeer met de aanwijzing parkeergarage;
- d. de passage: de bestemming Verkeer met de aanwijzing overbouwing/-overkapping.

De hoogte van de bebouwing is per blok geregeld.

De niet te bebouwen ruimte in de openbare sfeer is bestemd tot Verkeer of Water en in de semi-openbare sfeer tot Groendoeleinden.

Bouwblokken

Voor het gebied, waarvan de voorbereiding van de bouwplannen min of meer gevorderd is, zijn de bouwblokken tot Centrumdoeleinden en Woondoeleinden bestemd. Zoals in hoofdstuk 4 "Het plan" beschreven, worden de bouwblokken onderscheiden naar de mate waarin zij bebouwd dienen te worden ten behoeve van de centrumfunctie. De spreiding van detailhandel en dienstverlening over het plangebied is in drie trappen geregeld. De winkelzone met maximale concentratie van detailhandel en dienstverlening is aangeduid als primaire winkelzone en de zone met beperkte concentratie is als secundaire winkelzone aangewezen. De bouwblokken langs de primaire winkelzone mogen over het algemeen zowel op begane grond als verdieping geheel voor detailhandel en dienstverlening worden aangewend. Bij de bouwblokken die alleen grenzen aan de secundaire winkelzone is de bezetting met detailhandel en dienstverlening beperkt tot 40% van begane grond en verdiepingen elk. In de overige bouwblokken is dit beperkt tot 10%. Van de gevelfronten in de primaire winkelzone wordt gevergd dat deze voor ten minste 70% van de bouwblokzijde met detailhandel en dienstverlening worden bezet en dat ten minste 90% hiervan een visuele openheid tussen winkelstraat en winkel moet bieden. De functie moet zich met veel geconcentreerde informatie manifesteren in de primaire winkelzone. Van de gevelfronten in de secundaire winkelzone is de functionele bezetting in de zone geregeld door het percentage detailhandel en dienstverlening dat voor de aanliggende bouwblokken is bepaald, terwijl de visuele openheid tussen winkelstraat en winkel over ten minste 30% van het gevelfront geboden moet worden.

Met de aanwijzing gevellijn wordt bepaald, dat over ten minste 80% van de straatgevellengte bebouwing opgericht moet worden en dat hiervan de hoogte ten minste 9 meter moet zijn. Gerekend over het totaal aan strekkende lengte van de aanwijzing gevellijn mag voor in totaal 200 meter vrijstelling van deze minimale hoogte van 9 meter verleend worden. De maximale bouwhoogte van de bouwblokken is in het algemeen op 18 meter gesteld, alleen langs de oostelijke ontsluitingsweg nabij de spoorlijn is door middel van het opnemen van een vrijstellingsbevoegdheid een hoogte van maximaal 60 meter toegestaan. Op het langwerpige marktplein is een bouwwerk tot 50 meter hoogte toegestaan.

Het gedeelte van de openbare ruimte, dat deel uitmaakt van de hoofdwinkelroute is zodanig bestemd, dat overkapping en gedeeltelijke overbouwing is toegestaan. De openbare ruimte is de bestemming Verkeer - waaronder met de aanwijzing openbaar vervoersbaan - en Water gegeven. Voor de bushalte op de kruising van de stamlijn van het openbaar vervoer met de hoofdwinkelroute is een overkapping toegestaan, voor zover de zichtlijn vanaf het perron van het N.S.-station naar de plas blijft gehandhaafd.

Uit te werken gebied

Het westelijke gebied, dat pas later in de planvorming zal worden betrokken, is bestemd tot uit te werken gebied voor centrumdoeleinden en woon-doeleinden.

De voorschriften met betrekking tot deze bestemming bieden een zodanige flexibiliteit in de uitwerkingsmogelijkheden, dat adequaat op nieuwe ontwikkelingen kan worden ingespeeld.

Daarbij geven zij enig inzicht in de mogelijke vormen van een uitwerkingsplan voor de betreffende gronden, waardoor een zekere mate van rechtszekerheid ontstaat.

De structurele opzet van dit bestemmingsartikel kan als volgt worden aangegeven.

Na de doeleindenomschrijving van de bestemming is in het artikel een aantal aanwijzingen en richtlijnen opgenomen, die op essentiële onderdelen voorwaarden stellen, die bij de uitwerking meegenomen dienen te worden.

Deze voorwaarden hebben betrekking op onder andere: vormgeving, situering, ontsluiting en bereikbaarheid.

De voorschriften en de plankaart zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Op de kaart zijn grenzen, bestemmingen en aanwijzingen vermeld, waarvan de betekenis door de voorschriften wordt verklaard en begrensd.

Ten slotte is voor zover noodzakelijk voor bepaalde voorzieningen vastgelegd wat hun omvang, aard, hoogte en dichtheid moet zijn.

Bij de uitwerking mogen deze grenzen niet worden overschreden.

Er bestaat echter geen verplichting de genoemde getallen te realiseren, tenzij een minimale maat is voorgeschreven.

De stedenbouwkundige richtlijnen hebben betrekking op de globale lokalisering van een stadskantoor, een theater of een andere culturele of recreatieve voorziening in en aan het water, een park, twee pleinen, op de hoofdlijnen van de ontsluiting en het parkeren en ten slotte op de dichtheid en hoogte van bebouwing.

De aanwijzing "plein" houdt in dat er een openbare ruimte van bepaalde afmetingen in het stratenpatroon moet worden ingepast. Het gehanteerde woord "plein" doet hierbij geen (impliciete) uitspraak over de uiteindelijke aard en inrichting van deze ruimte.

De bouwhoogte is in het algemeen op ten hoogste 21 meter gesteld.

In een zone langs het park mag bij uitwerking een maximale hoogte van 60 meter toegestaan worden.

Wijzigingsbevoegdheid

Voor de gebieden die bestemd zijn tot "Uit te werken gebied voor Centrumdoeleinden en woondoeleinden" en "Centrumdoeleinden en woondoeleinden" is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, die het mogelijk maakt de toegestane hoogte met ten hoogste 50% te verhogen voor een oppervlakte van ten hoogste 10% van het bouwblok.

Het wonen in het centrum is zo sterk geïntegreerd in de centrumfuncties dat de opdeling in bruto woongebied/netto woongebied onmogelijk is. Het programmatische uitgangspunt dat het totale bruto oppervlak ongeveer gelijk is aan de oppervlakte van het centrum geeft een indicatie van de aangenomen dichtheid: 850.000 m2 op 85 ha. Dit geldt voor het gehele centrum, d.w.z. gebied 2A en een deel van gebied 2Z. Wanneer men in aanmerking neemt dat ca. 200.000 m2 vloeroppervlak voorbehouden is aan het overdekte deel van de parkeeraccommodatie, gaat het om ca. 650.000 m2 bruto vloeroppervlak voor het geheel van wonen en centrumfuncties. Omgerekend in woningequivalenten betekent dit 6500 woningen van 100 m2 op 85 ha; met een dichtheid van ruim 76 woningen per ha. Het oppervlak van de openbare ruimte bedraagt voor het centrum (inclusief 2Z) 45 à 50% van het totaal. Daarin zijn begrepen alle straten en pleinen, busbaan en spoorlijn, water en parkgroen.

Groenvoorziening

Ten aanzien van de groenvoorziening geldt het volgende:

- a. *Het parkgroen*
Wijk- en stadsdeelgroen komt in het plangebied niet voor, maar ligt wel binnen een straal van 800 m vanuit elke woning in dit plangebied.
- b. *Buurtgroen*
Binnen het plangebied dient volgens de voorschriften 1,5 ha aan park, in de zuidoosthoek, nabij de oever van het Weerwater gecreëerd te worden. Dit "park" zou men kunnen opvatten als het buurtpark voor de centrumbewoners (bij 4000 inwoners van het centrum betekent dit 4 m2/inw.).
- c. *Blok- en verkavelingsgroen*
Dit groen is afhankelijk van de gekozen verkaveling, maar zal uiteraard in het centrum beperkt zijn.

Omdat de kwalitatieve aspecten van het groen minstens zo belangrijk zijn als de kwantiteit daarvan, met name in het centrum, moet hier daarom verwezen worden naar de hoofdstukken 3 "Het programma" en 4 "Het plan", waarin de beoogde kwaliteit wordt omschreven.

Deelgebieden

Om een inzicht te krijgen in het te verwachten ruimtegebruik is een opmeting gedaan in twee deelgebieden.

De eerste centrumfase:

-	totaal	7,33 ha		
-	busbaan	0,14 ha		
-	water	0,85 ha		
-	netto	6,34 ha	openbare ruimte	2,42 ha (38%)
			binnen de straatblokken	3,92 ha (62%)

De tweede centrumfase:

-	totaal	18,01 ha
-	autoweg	0,79 ha
-	busbaan	0,56 ha
-	water/groen	1,07 ha
		15,59 ha

openbare ruimte 6,06 ha (39%)

binnen de straat- 9,53 ha (61%)
blokken

9.1. Aanpassingen naar aanleiding van het ambtelijk overleg

Op 29 september 1982 is het ontwerpplan ex artikel 11 van de Wet Openbaar Lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders voor het centrumgebied "2A" te Almere-Stad voor ambtelijk commentaar gezonden aan:

1. Het Openbaar Lichaam "Zuidelijke IJsselmeerpolders" te Almere.
2. Ministerie van Binnenlandse Zaken, Directie Financiën Binnenlands Bestuur te 's-Gravenhage.
3. Rijkswaterstaat, Directie Zuiderzeewerken te Lelystad.
4. Directeur-Generaal van het Verkeer, van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat te 's-Gravenhage.
5. Rijksverkeersinspectie te Zwolle.
6. Directoraat-Generaal van de Energievoorziening te 's-Gravenhage.
7. Rijksconsulent voor Handel, Ambacht en Diensten voor Amsterdam en omstreken te Amsterdam.
8. Inspectie volksgezondheid en Milieuhygiëne voor de provincie Overijssel, de ZIJP, Lelystad en Dronten te Zwolle.
9. N.V. Nederlandse Spoorwegen te Utrecht.
10. P.T.T. te Utrecht.
11. N.V. Flevodienst te Apeldoorn.
12. Staatsbosbeheer te Lelystad.
13. N.V. P.G.E.M. te Harderwijk.
14. Eerstaanwezend-Ingenieur der Genie te Apeldoorn.
15. Vereniging Bedrijfskring Almere.
16. Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Noordelijk Overijssel te Zwolle.
17. N.V. MESA te Utrecht.
18. Hoofdingenieur van de landinrichting, Grond- en Bosbeheer te Zwolle.

Van de sub 3, 4, 6, 10 en 14 genoemde instanties, alsmede van de N.V. Nederlandse Gasunie te Groningen (die in het kader van artikel 8, lid 2 B.R.O. het ontwerpplan ontving van de Directie Gas van het ministerie van Economische Zaken) is bericht ontvangen, dat het plan geen aanleiding gaf tot het maken van opmerkingen.

Van de sub 1, 7, 8 en 13 genoemde instanties zijn de volgende reacties ingekomen:

Sub 1. Openbaar Lichaam ZIJP (brief 42353-SVG d.d. 6 dec. 1982)

Algemeen

1. *In hoofdlijnen voldoet de juridische vormgeving van het plan aan de daaraan te stellen eisen vanuit de Wet en het Besluit op de Ruimtelijke Ordening. Wel nemen wij aan dat het plan op enkele punten nog in overeenstemming wordt gebracht met de "Standaardbepalingen" voor artikel 11-plannen.*

Voor zover mogelijk is het ontwerpplan aangepast aan de meest recente "Standaard-bepalingen" die zijn opgesteld in nauw overleg tussen ambtenaren van RIJP en ZIJP.

2. Ten onrechte is het plan op een aantal punten zo gedetailleerd dat het in de realisatie- en beheersfase beperkte flexibiliteit biedt. Onder het kopje "kaart en voorschriften" gaan wij op dit element nader in.
3. Waar het hier grotendeels om een "A-gebied" gaat kunnen wij ons er mee verenigen dat geen afzonderlijke paragraaf Economische Uitvoerbaarheid is opgenomen en dat alleen een "Ruimtebalans" wordt gegeven. Wel dient nog te worden aangegeven, dat het meest zuid-oostelijke deel van het plangebied zal worden gerealiseerd onder verantwoordelijkheid van de gemeente.

Bovenbedoelde opmerking m.b.t. de realisatie is opgenomen in paragraaf 3.1.

Toelichting

4. Met het slechts noemen in het Voorwoord van het goedgekeurde Structuurplan Almere-Stad kan naar ons oordeel niet worden volstaan. Wij menen dat in ieder geval bij de belangrijkste elementen uit het planprogramma verwezen moet worden naar de uit het Structuurplan voortvloeiende uitgangspunten.

Het goedgekeurde Structuurplan Almere-Stad geeft in zeer globale zin de randvoorwaarden voor de programmatische inhoud. De nadere programmatische uitwerking is vervat in hoofdstuk 3 van het onderhavige plan ex artikel 11. Paragraaf 3.1 is aangevuld met een passage ter zake.

5. Ook de enkele verwijzing, in de Inleiding van de plantoelichting, naar het "Ontwikkelingsplan voor het Centrum van Almere" achten wij onbevredigend, onder meer omdat het karakter van dat ontwikkelingsplan niet uiteen wordt gezet. Bovendien heeft dat plan betrekking op het hele centrum, dat voor een flink deel in het plangebied 2Z ligt; over de verdeling van de centrumvoorzieningen over 2A en 2Z wordt nu geen informatie gegeven.

Het "Ontwikkelingsplan voor het centrum van Almere" is als Flevo-bericht 193 door de RIJP gepubliceerd.

Bij de betreffende paragrafen is aangegeven met welk deel van de genoemde oppervlakten rekening wordt gehouden in het ex artikel 11-plan voor gebied 2Z.

6. In paragraaf 3.2 wordt onzes inziens voor diverse voorzieningen met een te klein ruimtebeslag rekening gehouden. Zo zou het oppervlak voor een gezondheidscentrum op zeker 0,4 hectare gesteld moeten worden, voor een bibliotheek op 4800 m², voor een muziekschool plus creativiteitscentrum eveneens op 4800 m², en voor een kinderdagverblijf op 450 m².

7. Daarnaast zijn er enkele welzijnsvoorzieningen die naar onze mening alsnog zouden moeten worden opgevoerd, zoals een methadonpost (300 m²), een crisiscentrum (5000 m²), een jongerenadviescentrum (500 m²) en - vooral - een tweede bejaardenverzorgingstehuis met "aanleunwoningen". Wij verzoeken hieromtrent contact op te nemen met de directie welzijnszaken van het openbaar lichaam.
8. Aan de genoemde schoolsoorten dient nog het Kort Middelbaar Beroeps- onderwijs te worden toegevoegd. Voor het ruimtebeslag voor een basisschool en een "volwassenenschool" zou gerekend moeten worden met 5000 respectievelijk 2500 m².

In de door u bedoelde tabellen in par. 3.2. worden bruto vloeroppervlaktes aangehouden. De voor een gezondheidscentrum genoemde oppervlakte van ca. 1.500 m² is naar dezerzijdse informatie voldoende. Er wordt op gewezen dat genoemde tabellen zuiver indicatief zijn en dat bij wijze van spreken met de dag oppervlaktes zullen veranderen en extra voorzieningen moeten worden weggelaten dan wel moeten worden toegevoegd.

In de voorschriften is hiermee rekening gehouden.

9. Naast de recreatieve functie van het Weerwater besteedt paragraaf 3.2. geen aandacht aan de mogelijkheden tot sportbeoefening. Ook in dit opzicht zou een aanvulling van deze paragraaf wenselijk zijn.

Hiervoor wordt verwezen naar het afzonderlijke plan ex artikel 11 "Weerwater". Overigens zij opgemerkt, dat specifieke sportfuncties op c.q. aan het Weerwater (windsurfing, zwemmen, teleski) niet zijn geprojecteerd aan de centrum-zijde van de plas doch zich veel meer op de zuidoever zullen concentreren.

10. In het bijzonder ten aanzien van de belangrijke cijfers in paragraaf 3.3. over het aantal verwachte arbeidsplaatsen doet zich de behoefte voelen aan bronvermeldingen en aan vergelijkingsmateriaal uit andere groeisteden.

Ten aanzien van het aantal verwachte arbeidsplaatsen zijn binnen de RIJP diverse deelstudies verricht. Resultaten hiervan zijn vastgelegd in interne werkdocumenten en deels gepubliceerd in diverse "Flevoberichten" en "RIJP-rapporten".

11. Met de nu in paragraaf 3.4. gegeven opsomming van soorten woningen (rechtstreeks overgenomen uit het Ontwikkelingsplan Centrum) kan niet worden volstaan. Evenals bij andere artikel 11-plannen dient ook de plantoelichting voor 2A indicatieve woningdifferentiaties (in percentages) te bevatten naar financieringswijze en kameraantal.

In paragraaf 3.4. is een tabel met een indicatie over de woningdifferentiatie toegevoegd.

12. Voor het parkeren geldt eveneens dat zij graag de ook bij andere plantoelichtingen gehanteerde differentiaties in exploitatievormen (betaald, op de openbare weg, op eigen terrein) alsnog opgenomen zouden zien. Verder zouden de belangrijkste elementen kunnen worden weergegeven uit het (gedeeltelijke) parkeerplan van het 2A-gebied.

Paragraaf 4.3.7. is terzake verduidelijkt.

13. Wij nemen aan dat de paragrafen over verkeerslawaaï nog geijkt zullen worden aan het in ontwikkeling zijnde Geluidsplan.

Deze veronderstelling is juist.

Kaart en Voorschriften

14. Naar onze mening bestaat er een duidelijke discrepantie tussen enerzijds de in de plantoelichting benadrukte noodzaak om juist in het centrum ruimte te bieden aan veranderende inzichten en nieuwe behoeften, en anderzijds de erg secure en starre regelingen in het juridische plan zelf.

In hoofdstuk 7 (juridische vormgeving) van de toelichting is aangegeven dat de bestemmingsregeling is onderscheiden aan de hand van het stadium van planvoorbereiding en uitvoering. De plannen voor het gedetailleerd bestemde plangedeelte zijn in een zodanig definitief stadium, dat een gedetailleerde bestemmingsregeling hiermee in overeenstemming is.

15. Deze discrepantie tussen gewenste flexibiliteit en feitelijke starheid is het sterkst aanwezig in de wijze waarop het plan de reeds bestaande bebouwing ten westen van de Flevostraat juridisch inkadert. Hoewel wij er begrip voor hebben dat een zekere consolidatie is nagestreefd, onder meer ten aanzien van de openheid van de Touwslagerhof en de Koperslagerhof, achten wij het onjuist dat deze consoliderende benadering zo ver is doorgevoerd dat bij voorbeeld ook de kleinste bouwkundige veranderingen vaak zullen zijn uitgesloten. Enige versoepeling van de voorschriften, al dan niet in de vorm van een vrijstellingsbevoegdheid, is hier dringend gewenst. In het bijzonder voor de bebouwingsmogelijkheden langs en op het Chirurgijnhof zouden daarnaast de begrenzingen op de plankaart wat verruimd moeten worden. Verder zal het artikel 11-plan het mogelijk moeten maken dat voor het plaatsen van bouwwerken op een aantal door de Rijksdienst voorgestelde lokaties voor (semi-)permanente standplaatsen bouwvergunning verleend kan worden.

Vooraf omdat aan de Touwslagerhof en de Koperslagerhof winkels en woningen zijn gesitueerd is gekozen voor een duidelijke consoliderende bestemming, om zodoende de wederzijdse belangen veilig te stellen. Ingevolge uw suggestie zijn overigens de begrenzingen bij de Chirurgijnhof en elders op de plankaart enigszins verruimd. In

artikel 4 (Vrijstellingen) is een bepaling opgenomen teneinde de bouw van kiosken op de gronden met de bestemming Verkeer mogelijk te maken.

- 16. *In artikel 7, Uitwerkingsgebied Centrum- en Woondoeleinden, zouden met het oog op de flexibiliteit eveneens enkele bepalingen kunnen vervallen. Zo zien wij bijvoorbeeld niet in waarom nu reeds vastgelegd moet worden dat een theater nooit groter mag zijn dan 5000 m2.*

Artikel 7 is hierop aangepast.

- 17. *Ook omtrent het overige gedeelte van het plangebied menen wij dat het ontwerpplan meer vastlegt dan wenselijk of noodzakelijk. Wij vrezen dat in het bijzonder de strakke onderlinge afgrenzing tussen de bestemmingen Verkeer en Centrum- (plus woon-)doeleinden zowel in de realisatie- als in de beheersfase tot problemen zal leiden. Een belangrijke versoepeling zou ons inziens gevonden kunnen worden door de wijzigingsbevoegdheid in artikel 5 mede te laten uitstrekken tot deze bestemmingsgrens.*

Zoals in de toelichting in hoofdstuk 4 (Plan) onder punt 4.2.5. en in hoofdstuk 6 (Juridische vormgeving) beschreven vormen de bouwblokken een essentieel onderdeel van de stedenbouwkundige opzet. Dit uitgangspunt is juridisch vertaald in een strakke scheiding tussen de bouwblokken waarbinnen gebouwd mag worden en de openbare ruimte bestemd voor verkeer. De breedte van de wegen is bepaald conform een bepaald systeem zoals in hoofdstuk 4 aangegeven. De bestemming verkeer is dienovereenkomstig bepaald. Het betreft overigens wegen die al zijn of bijna zijn aangelegd, of waarvan de uitvoering op korte termijn te verwachten is. Een wijzigingsbevoegdheid m.b.t. bovenbedoelde bestemmingsgrenzen (tussen de bouwblokken en de openbare ruimte) is dan ook niet in overeenstemming met de stedenbouwkundige uitgangspunten zoals neergelegd in hoofdstuk 4.

- 18. *Een andere mogelijkheid meer flexibiliteit in het plan te brengen zou kunnen zijn gelegen in het opnemen van een extra vrijstellingsbevoegdheid ten behoeve van het oprichten van bouwwerken op stroken grond met de bestemming Verkeer of Groendoeleinden tot maximaal 10 of 15 meter uit de aangrenzende bestemming.*

Verwezen wordt naar de beantwoording onder punt 17. Wel is in artikel 4 (Vrijstellingen) een bepaling opgenomen teneinde de bouw van kiosken op de gronden met de bestemming Verkeer mogelijk te maken.

- 19. *Ten aanzien van één punt evenwel geloven wij dat het ontwerp-plan te veel vrijheid biedt. Wij menen dat het ook vanuit bestuurlijk oogpunt juister zou zijn om de oprichting van zeer hoge gebouwen, tot 60 meter, niet rechtstreeks toe te laten doch te binden aan een*

vrijstellingsclausule. In de toelichting zou de stedenbouwkundige wenselijkheid van dergelijke hoge gebouwen iets nader uiteengezet kunnen worden.

In hoofdstuk 4 onder punt 4.2.5. van de toelichting is de wenselijkheid van dergelijke hoge bebouwing op bepaalde lokaties nader gemotiveerd.

20. *Wij pleiten er voor om - minimaal in de vorm van naamsaanduidingen - op de plankaart wel meer informatie te geven over de omliggende gebieden.*

De plankaart is terzake aangevuld.

21. *De kaart en de voorschriften zullen ruimte moeten laten voor mogelijke alternatieven voor de lokatiekeuze van het Avondplein. Hetzelfde geldt voor de situering van de Markthal.*

Het plan biedt mede door een aangepaste grens voor het uit te werken gebied voldoende flexibiliteit ten aanzien van de lokatie van het avondplein (200 m uit het meetpunt).

Een eventuele markthal is algemeen binnen de bestemming centrumdoel-einden mogelijk en niet verder via een aanwijzing gelokaliseerd.

Sub 7. Rijksconsulent H.A.D. (brief 82099 d.d. 3 november 1982)

Ten aanzien van de in het plan vervatte distributieve aspecten deel ik u mede te kunnen instemmen met de door u becijferde winkelomvang en verdeling daarvan over de hoofdbranches food en non-food. De geplande 5.000 m² ten behoeve van de foodsector dient naar dezerzijds mening als een maximum-omvang te worden beschouwd, aangezien deze winkels voornamelijk een buurt- resp. wijkfunctie zullen vervullen.

Hoewel ik een fasering van de winkelontwikkeling in het plan heb gemist, ga ik ervan uit dat winkelnieuwbouw parallel zal verlopen met de ontwikkeling van de woningbouw.

Met betrekking tot de branche-indeling van het hoofdwinkelcentrum merk ik nog op dat, ten einde het hoofdwinkelcentrum in zijn totaliteit als zodanig te kunnen laten functioneren, een evenwichtige verdeling van de zng. "trekkers" over het centrum van essentieel belang is. In het bijzonder vraag ik daarbij aandacht voor de winkelvoorzieningen aan de zuid-westzijde van het centrum. Indien in dit gebied geen "trekker" wordt gevestigd is het gevaar aanwezig dat dit gebied er als een soort "appendix" komt bij te hangen.

Ingestemd wordt met het veronderstelde. Ten aanzien van de spreiding van trekkers wordt er inderdaad naar gestreefd, de verdeling over de hoofdwinkelroute zo evenwichtig mogelijk tot stand te brengen. Het streven is erop gericht de eerste trekkers zo dicht mogelijk tegen de zuid-west tak van de hoofdwinkelroute te situeren.

Voorts is de toelichting aangevuld met enige informatie met betrekking tot de voor ogen staande fasering (hoofdstuk 4).

Sub 8. Inspectie volksgezondheid en milieuhygiene (brief 1357/vdM/CG d.d. 8 november 1982

1. *Indien voor bepaalde geluidgevoelige bestemmingen een hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde wordt gewenst, moet hiertoe een verzoek aan Gedeputeerde Staten (in uw geval Minister van Binnenlandse Zaken of Verkeer en Waterstaat) worden ingediend. De vaststelling van zo'n hogere grenswaarde dient te hebben plaatsgevonden voor de datum van vaststelling van het bestemmingsplan.*
2. *In dit globale plan moeten in de voorschriften regels worden opgenomen welke garanderen dat bij de uitwerking de Wet Geluidhinder in acht wordt genomen (zie rapport van OD 205 "Toepassing Wet Geluidhinder in bestemmingsplannen" d.d. augustus 1981).*

Voor Almere zal met betrekking tot de geluidhinder afkomstig van wegverkeerslawaaï een zogenaamd overall geluidsplan worden opgesteld. Het goedgekeurde geluidsplan zal gaan gelden als een herziening op de betreffende ex artikel 11 plannen. Dit plan bevat tevens de aanvragen om hogere grenswaarden.

Het is dan ook niet wenselijk om nu in de afzonderlijke plannen op het geluidsplan vooruit te lopen.

Sub 13. N.V. P.G.E.M. (brief Jur/JB/DLU d.d. 8 november 1982)

Stelt voor om de maximaal toegelaten vloeroppervlakte voor gebouwen ten behoeve van openbare nutsvoorzieningen binnen de bestemmingen verkeer en groendoeleinden (artikel 11 sub 4 lid a resp. artikel 12 sub 3 lid a) in plaats van 20 m² te verhogen naar 25 m².

Het voorgestelde is overgenomen.

9.2. Overige aanpassingen

Naar aanleiding van recente ontwikkelingen zijn op de kaart wijzigingen aangebracht met betrekking tot de grens van de bestemmingen UCW en UW, arceringen, gevellijnen en hoogte. Voorts is in de voorschriften een vrijstellingsbepaling opgenomen teneinde de regeling ten aanzien van de op sommige plaatsen vereiste minimale hoogte van 9.00 m te versoepelen. In de voorschriften is tevens, ter verbetering, de redactie van enige bepalingen gewijzigd.

Tenslotte zijn sommige voorschriften veranderd ten einde het plan, voorzover niet noodzakelijk niet te laten afwijken van andere plannen. Deze wijzigingen betreffen echter geen essentiële punten.