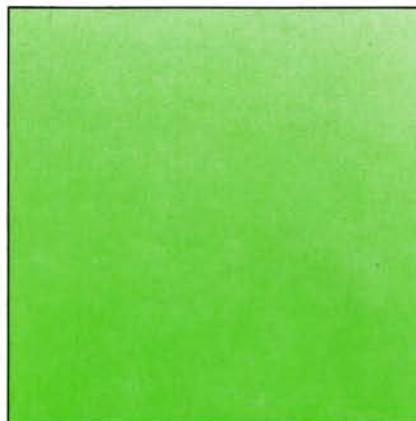
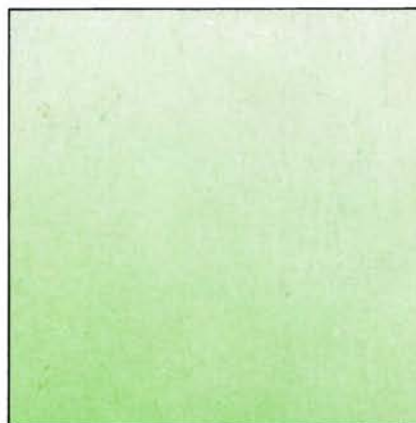
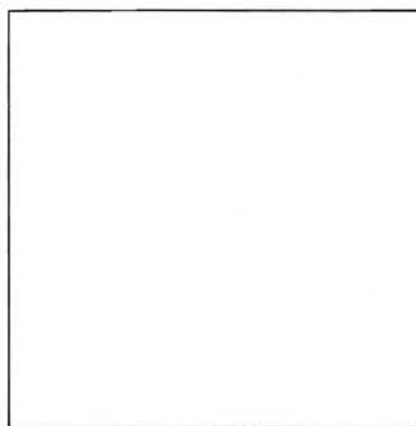
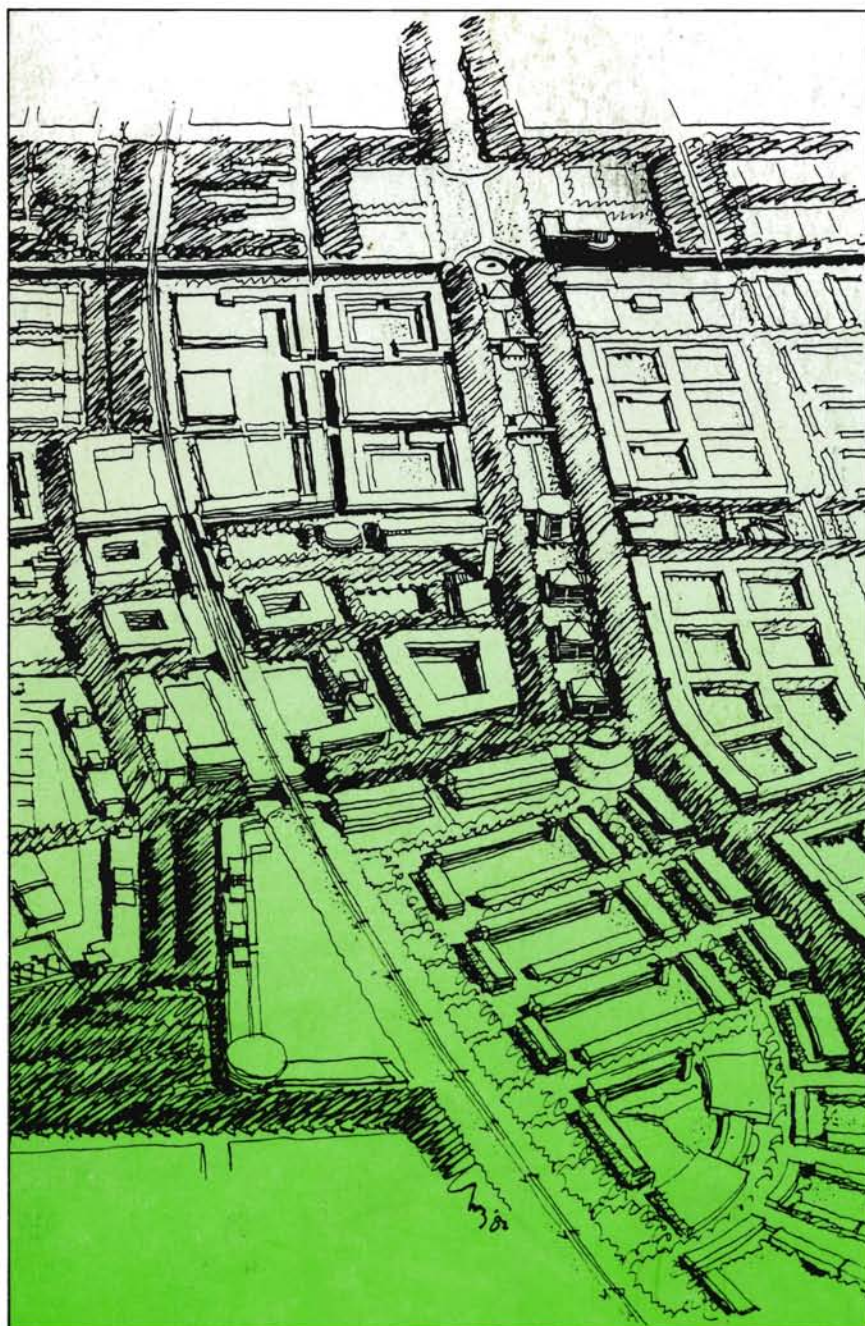


ontwikkelingsplan centrum almere-buiten

flevobericht nr. 215





,

ontwikkelingsplan centrum almere-buiten

I

flevobericht nr. 215

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

mei 1983



postbus 600
8200 AP IJlstad
smedinghuis
zuiderwagenplein 2
tel. (03200) 99111
telex 40115

Inhoud

Voorwoord

- 1 Inleiding
 - 2 Randvoorwaarden en uitgangspunten
 - 3 Stedebouwkundige hoofdopzet
 - 4 Verkeer en vervoer
 - 5 Informatie per facet
 - 6 D.H.Z.-complex
 - 7 Fasering en ontwikkeling van het centrum
- ### Slot



Opgemerkt moet worden, dat verhaal op de Staat ingevolge de in dit ontwikkelingsplan vermelde gegevens is uitgesloten.
Bindend voor de Staat is de tussen hem en de koper/huurder/of erfpachter gesloten koop-, huur-, of erfpachtovereenkomst.

Voorwoord

De Rijksdienst is al weer ruim 10 jaar bezig met de bouw van Almere. Almere-Haven is bijna gereed en Almere-Stad is volop in ontwikkeling en hard op weg de grootste kern van Almere te worden. Met de goedkeuring van het ontwerp-structuurplan Almere-Buiten in september 1982 is een nieuwe stap gezet in de realisering van de meerkernige opbouw van Almere. Uiteindelijk zal Almere-Buiten een omvang van 50.000 inwoners kennen, groot genoeg om een gevarieerd aanbod van goederen en diensten te kunnen leveren.

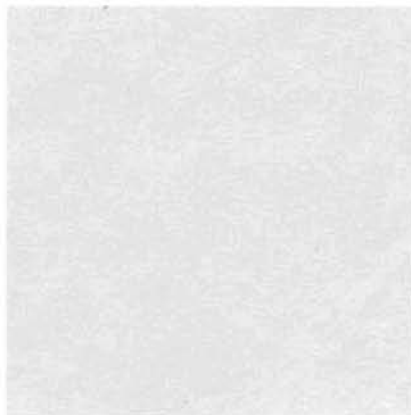
Inmiddels verkeren de plannen voor de eerste woonbuurt en de eerste fase van het hoofdcentrum in een vergevorderd stadium. Dit rapport wil de (verdere) centrumontwikkeling in beeld brengen: vandaar ook de naam "ontwikkelingsplan centrum Almere-Buiten".

In de komende twintig jaar moet de realisering van deze plannen haar beslag krijgen. In hoeverre dit mogelijk is zal dan pas kunnen blijken. Het welslagen is niet alleen afhankelijk van de flexibiliteit van het plan zelf, doch evenzeer van de flexibliteit van alle bij de realisering betrokkenen.

Moge dit rapport een leidraad hierbij zijn.

De hoofddirecteur van de Rijksdienst voor
de IJsselmeerpolders

Prof. dr R.H.A. van Duin

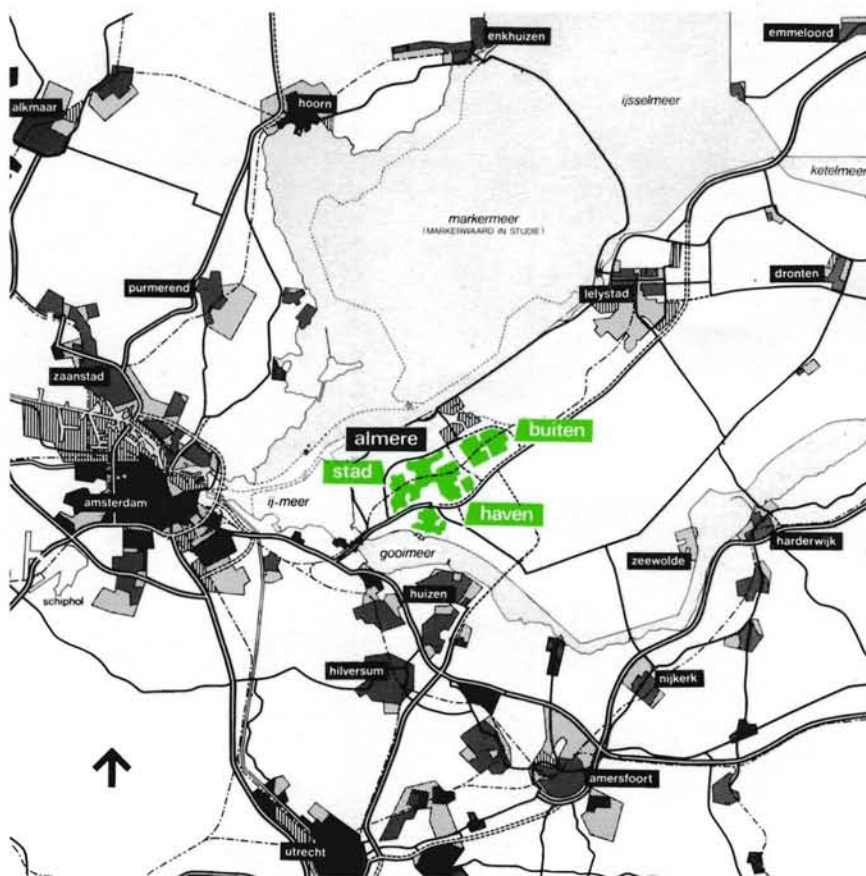


1.

Inleiding

Almere in de regio

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



Alvorens in te gaan op functie en inhoud van dit ontwikkelingsplan zal in het kort worden aangegeven hoe in grote lijnen de ontwikkeling van Almere tot nu toe verloopt; dit rapport is immers een onderdeel in de planvorming en realisering van dit project.

Almere

Teneinde de druk op de randstad met haar centrale open ruimte te verlichten, heeft de overheid destijds het overloopbeleid ontwikkeld. Dit houdt in dat een aantal kernen op korte afstand van vooral de grote steden zijn aangewezen om een deel van de (bevolkings)groei in de randstad over te nemen. De IJsselmeerpolders spelen daarin een belangrijke rol, met name voor het noordelijke deel van de randstad. Vooral Almere, op korte afstand van Amsterdam en het Gooi, met zijn uiteindelijke omvang van ca 250.000 inwoners is een belangrijke groeikern.

Als ruimtelijke structuur voor Almere is gekozen voor een meerkernige opzet, zoals neergelegd in het ontwerp-structuurplan Almere. Vooralsnog is voorzien in een drietal kernen, te weten: Almere-Haven met ca 20.000 inwoners, Almere-Stad met ca 110.000 inwoners en Almere-Buiten met ca 50.000 inwoners. Aan alle drie ligt een goedgekeurd structuurplan ten grondslag.

De realisatie van Almere is met voortvarendheid ter hand genomen. In 1976 vestigden zich te Almere-Haven de eerste bewoners. Inmiddels nadert zij haar voltooiing. In Almere-Stad kwamen in 1980 de eerste bewoners. Deze kern zal ook functies met een groot draagvlak herbergen (zie onder andere het ontwikkelingsplan voor het centrum van Almere).

Beide kernen beschikken over winkelvoorzieningen en zijn via vrije busbanen met elkaar verbonden. Inmiddels telt Almere ruim 25.000 inwoners. Naast enkele klein- en middelschalige bedrijventerrein is ook

het grootschalige bedrijvenpark De Vaart in ontwikkeling. Hier zijn op lange termijn ca 10.000 arbeidsplaatsen gepland. Ruim 1000 arbeidsplaatsen zijn inmiddels gerealiseerd.

Almere-Buiten

Ook de voorbereidingen voor de bouw van de 3e kern, Almere-Buiten, zijn thans in volle gang. De hoofdlijnen voor de ontwikkeling van dit gebied voor 50.000 inwoners, zijn vastgelegd in het structuurplan Almere-Buiten; op basis hiervan zijn voor diverse deelgebieden bestemmingsplannen opgesteld. Het bestemmingsplan voor de eerste woonbuurt, tevens de eerste aanzet van het hoofdcentrum, is inmiddels goedgekeurd. Voor het overige centrum-gebied worden de ideeën thans nader uitgewerkt. De planontwikkeling voor de eerste woonbuurt is intussen zover gevorderd, dat in 1984 de eerste woningen kunnen worden opgeleverd, tegelijk met de eerste voorzieningen op buurtniveau. Tevens wordt in aansluiting hierop begonnen aan de 1e fase van het hoofdcentrum. In hoofdstuk 7 worden deze 1e en volgende fasen nader uitgewerkt.

Reeds in 1981 is begonnen met de inplant van 100 ha groen van de hoofdgroenstructuur. Deze groenstructuur bestaat uit een grofmazig netwerk waarbinnen de woonbuurten en het centrum worden ontwikkeld. Deze vroegtijdige inplant zal bijdragen aan een herbergzaam toekomstig milieu.

Ook is begonnen met de aanleg van de eerste kernhoofdweg, de spoorbaan, de sportvelden, vinden zandopspuitingen plaats, worden grachten gegraven en is een P.T.T.-centrale reeds gerealiseerd.

Thans is het om verscheidene redenen gewenst meer inzicht te geven in de stand van zaken met betrekking tot de planvorming van het centrum:

- a. er is behoefte aan een algemeen kader, waarbinnen de diverse deelontwikkelingen zich dienen af te spelen. Daarbij kan gedacht worden aan programmatische gegevens zoals m² winkelvloeroppervlak en dergelijke, de ruimtelijke opzet, maar ook zeker aan de fasering van het gebied;
- b. in het centrumgebied zal een verscheidenheid aan belanghebbenden werkzaam zijn bij de realisatie: overheid, ontwikkelaars, instellingen en particulieren. Voor hen is het van belang te weten wat men in de komende jaren aan activiteiten kan verwachten;
- c. ook de eerste bewoners zullen willen weten wat hun centrum in de toekomst aan voorzieningen zal bieden. Zoals gesteld zullen de eerste woningen in 1984 worden betrokken;
- d. tenslotte is het nuttig de tot nu toe vergaarde kennis, welke is verspreid over een aantal rapporten en bestemmingsplannen ("buurt B", "centrum A-noord, centrum A-zuid, buurt G, groengebied Q" en Flevolijn) te bundelen in een nota met een wat grotere reikwijdte.

Inhoud

In de eerste twee hoofdstukken zal worden ingegaan op een aantal uitgangspunten en voorwaarden die ten grondslag hebben gelegen aan de ligging, het grondgebruik en de hoofdlijnen van het ontwerp van het centrum. Daarna wordt aandacht besteed aan de hoofdopzet en de te verwachten functies in het centrumgebied, alsmede aan het aspect verkeer en vervoer.

Een tweetal hoofdstukken besluiten deze nota:

een hoofdstuk over een voor Almere uniek project, namelijk een concentratie van vestigingen op het gebied van doe-het-zelf-activiteiten en vrijetijdsbesteding en een hoofdstuk over de fasering naar tijd en ruimte van het centrum.



het grootschalige bedrijvenpark De Vaart in ontwikkeling. Hier zijn op lange termijn ca 10.000 arbeidsplaatsen gepland. Ruim 1000 arbeidsplaatsen zijn inmiddels gerealiseerd.

Almere-Buiten

Ook de voorbereidingen voor de bouw van de 3e kern, Almere-Buiten, zijn thans in volle gang. De hoofdlijnen voor de ontwikkeling van dit gebied voor 50.000 inwoners, zijn vastgelegd in het structuurplan Almere-Buiten; op basis hiervan zijn voor diverse deelgebieden bestemmingsplannen opgesteld. Het bestemmingsplan voor de eerste woonbuurt, tevens de eerste aanzet van het hoofdcentrum, is inmiddels goedgekeurd. Voor het overige centrum-gebied worden de ideeën thans nader uitgewerkt. De planontwikkeling voor de eerste woonbuurt is intussen zover gevorderd, dat in 1984 de eerste woningen kunnen worden opgeleverd, tegelijk met de eerste voorzieningen op buurtniveau. Tevens wordt in aansluiting hierop begonnen aan de 1e fase van het hoofdcentrum. In hoofdstuk 7 worden deze 1e en volgende fasen nader uitgewerkt.

Reeds in 1981 is begonnen met de inplant van 100 ha groen van de hoofdgroenstructuur. Deze groenstructuur bestaat uit een grofmazig netwerk waarbinnen de woonbuurten en het centrum worden ontwikkeld. Deze vroegtijdige inplant zal bijdragen aan een herbergzaam toekomstig milieu.

Ook is begonnen met de aanleg van de eerste kernhoofdweg, de spoorbaan, de sportvelden, vinden zandopspuitingen plaats, worden grachten gegraven en is een P.T.T.-centrale reeds gerealiseerd.

Thans is het om verscheidene redenen gewenst meer inzicht te geven in de stand van zaken met betrekking tot de planvorming van het centrum:

- a. er is behoefte aan een algemeen kader, waarbinnen de diverse deelontwikkelingen zich dienen af te spelen. Daarbij kan gedacht worden aan programmatische gegevens zoals m² winkelvloeroppervlak en dergelijke, de ruimtelijke opzet, maar ook zeker aan de fasering van het gebied;
- b. in het centrumgebied zal een verscheidenheid aan belanghebbenden werkzaam zijn bij de realisatie: overheid, ontwikkelaars, instellingen en particulieren. Voor hen is het van belang te weten wat men in de komende jaren aan activiteiten kan verwachten;
- c. ook de eerste bewoners zullen willen weten wat hun centrum in de toekomst aan voorzieningen zal bieden. Zoals gesteld zullen de eerste woningen in 1984 worden betrokken;
- d. tenslotte is het nuttig de tot nu toe vergaarde kennis, welke is verspreid over een aantal rapporten en bestemmingsplannen ("buurt B", "centrum A-noord, centrum A-zuid, buurt G, groengebied Q" en Flevolijn) te bundelen in een nota met een wat grotere reikwijdte.

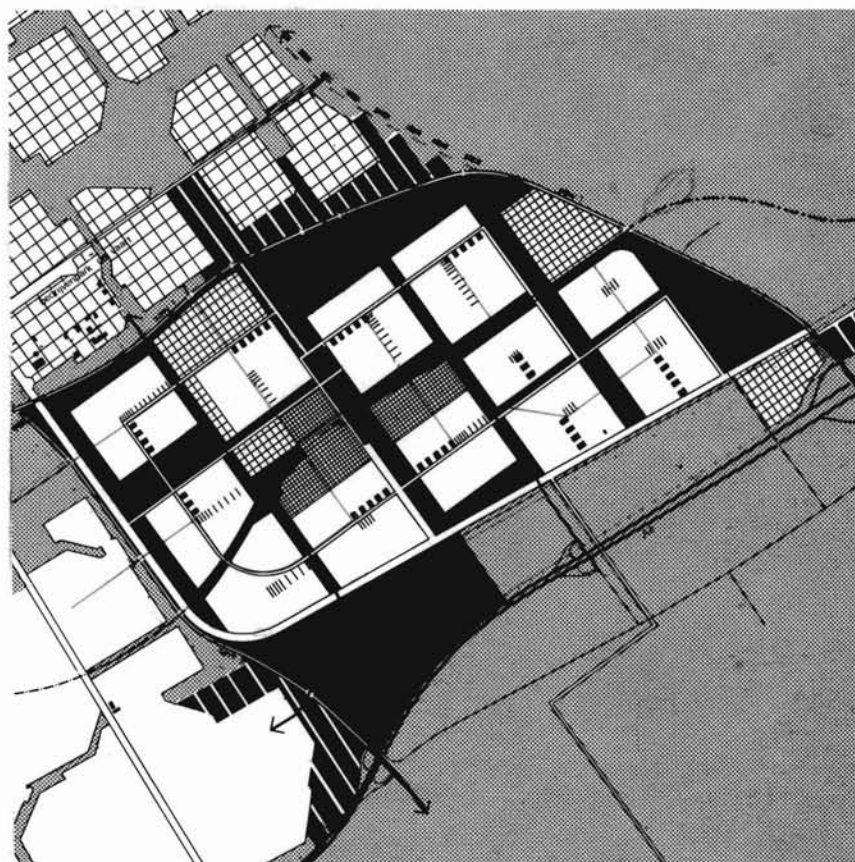
Inhoud

In de eerste twee hoofdstukken zal worden ingegaan op een aantal uitgangspunten en voorwaarden die ten grondslag hebben gelegen aan de ligging, het grondgebruik en de hoofdlijnen van het ontwerp van het centrum. Daarna wordt aandacht besteed aan de hoofdopzet en de te verwachten functies in het centrumgebied, alsmede aan het aspect verkeer en vervoer.

Een tweetal hoofdstukken besluiten deze nota:

een hoofdstuk over een voor Almere uniek project, namelijk een concentratie van vestigingen op het gebied van doe-het-zelf-activiteiten en vrijetijdsbesteding en een hoofdstuk over de fasering naar tijd en ruimte van het centrum.





structuurplan almere-buiten
september 1982

	woongebied	} buurtcentrum
	centrumgebied	
	bedrijventerrein	
	landbouwgebied	
	groen	
	water	
	rijksweg	

b	— begraafplaats
nt	— nutstuin
p	— stadspark
s	— voortgezet onderwijs
sk	— stadskwelderij
sp	— sport
z	— zwembad
r	— reserve

	stadsautoweg
	kernhoofdweg
	wijkweg
	overige weg
	openbare vervoersbaan
	spoorweg met station
	spoorweg in studie
	langzaam verkeersroute
	hoogspanningsleiding
	leidingenstraat
	plangrens

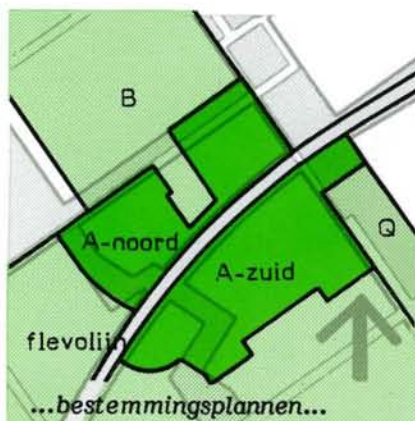
Structuurplan Almere-Buiten

Het structuurplan Almere-Buiten is een nadere uitwerking van bovengenoemd ontwerp-structuurplan Almere.

Hierin zijn een aantal randvoorwaarden gegeven welke op de planvorming van het centrum van invloed (dienen te) zijn. De volgende aspecten zijn hier van belang:

1. voor Almere-Buiten wordt uitgegaan van een bevolkingsomvang van 50.000. Hierdoor wordt in belangrijke mate de omvang en inhoud van het voorzieningenniveau bepaald;
2. gekozen is voor een verzorgingsstructuur, waarbij die voorzieningen, welke het draagvlak van een woonbuurt te boven gaan, in principe in het hoofdcentrum worden gerealiseerd;
3. het hoofdcentrum wordt gesitueerd rondom het N.S.-station Almere-Buiten West;
4. het noordwestelijk deel van het centrum dient ruimte te bieden aan een concentratie van op doe-het-zelf- en vrijetijdsbestedingsactiviteiten gerichte dienstverlening;
5. de kern Almere-Buiten met een te verwachten inwonertal van ca 50.000, heeft behoefte aan een centrum met een eigen karakter door middel van een specifieke structuur en opbouw;
6. het middel dat de structuur van het centrum bepaald moet een kwaliteit hebben die verder strekt dan de begrenzingen van het centrumplangebied. Niet alleen om daarmee een "herkenbaar" centrum te realiseren, maar juist ook omdat de gekozen structuur een veel langer leven kent dan de gebouwen die in de structuur worden opgenomen;





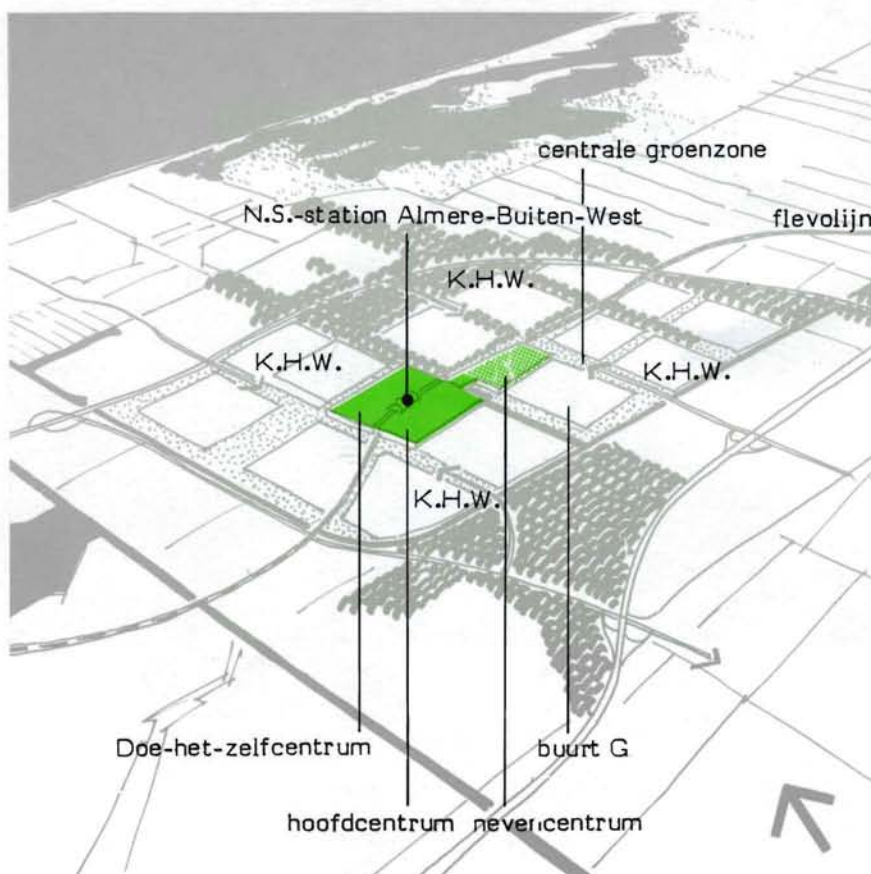
7. de gekozen structuur moet richting geven aan de opeenvolgende fasen van ontwikkelingen en aanknopingspunten bieden voor de vormgeving van de omringende buurten en tevens een ontwikkeling in de richting van het nevencentrum mogelijk maken;
8. de gekozen structuur moet daarbij onbekende veranderingen in het programma tot op zekere hoogte op kunnen nemen;
9. hoewel een centrum meer is en moet zijn dan alleen een concentratie van winkels en aanverwante activiteiten, kan niet ontkend worden dat de winkelfunctie van groot belang is voor de sfeer en aantrekkingskracht van een centrum. Daarom dient de nodige zorg besteed te worden aan de structuur en fasering in tijd en plaats van dit gebied;
10. de belangrijkste auto-ontsluitingen vinden plaats via 4 noord-zuid lopende kernhoofdwegen, welke in het centrum door één of meer wegen onderling worden verbonden. Daarnaast loopt de busbaan in noord-zuid-richting via het station, met een aftakking in oostelijke richting;
11. voor de fasering en ontwikkeling is verder van belang dat de voorbereidingen voor de realisatie van het hoofdcentrum en het eerste buurtcentrum gelijktijdig dienen plaats te vinden, terwijl er centrumbebouwing dient te zijn rondom het station, wanneer dit in gebruik wordt genomen;
12. als duidelijke ruimtelijke randvoorwaarden zijn de grachten aan de noord- en oostzijde van het centrum aanwezig, zij maken deel uit van het afwateringstelsel voor Almere-Buiten. Daarnaast is er de Flevoliijn, met een hoogte van ca 5 m boven maaiveld.
13. Van belang is verder de ruimtelijke invloed van de ontwikkelingen in een viertal aangrenzende buurten B, D, H en G. In het bijzonder buurt B aan de noordzijde is qua planvoorbereiding in een ver gevorderd stadium. Belangrijk zijn de verbindingen in noord-zuid-richting met het centrum (langzaam verkeer, bus en auto) en de ontwikkeling van een voorzieningszone vanuit deze woonbuurt richting N.S.-station. Deze zone is namelijk tevens de aanzet tot het hoofdcentrum.
14. Op het centrum van Almere-Buiten heeft een viertal bestemmingsplannen direct betrekking. De bestemmingsplannen vormen het wettelijke kader waarbinnen het centrum tot ontwikkeling kan worden gebracht. Deze zijn:
 - buurt B;
 - centrum A-noord;
 - centrum A-zuid, buurt G, groengebied Q;
 - Flevoliijn.
 Vooral de toelichting van de eerste drie bestemmingsplannen geven inzicht in de ontwikkeling van gedeelten van het centrumgebied in zowel programmatische- als stedenbouwkundige zin. Voor nadere informatie, met name ook met betrekking tot de voorschriften wordt verwezen naar de desbetreffende bestemmingsplannen.



3.

Stedebouwkundige hoofdopzet

hoofdlijnen



Het centrum van Almere-Buiten ligt ter weerszijde van de Flevolijn en het westelijke station (Almere-Buiten-West). Deze situering heeft het oogmerk de scheidende werking van de verhoogde spoorbaan te verminderen en een goede relatie van de buurten ten noorden en ten zuiden van de spoorbaan met het centrum te verkrijgen.

Zo wordt de eerste fase van het centrum gelijktijdig met de bouw van de eerste buurten ten noorden van het spoor ontwikkeld.

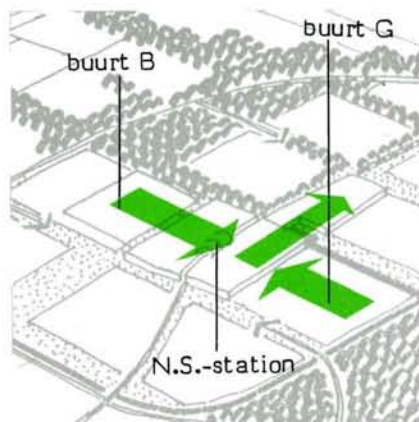
Eveneens ten noorden van het spoor direct ten westen van het station komt het Doe-het-zelf-centrum, als onderdeel van het hoofdcentrum. Het zwaartepunt van het centrum komt uiteindelijk ten zuiden van de spoorbaan te liggen.

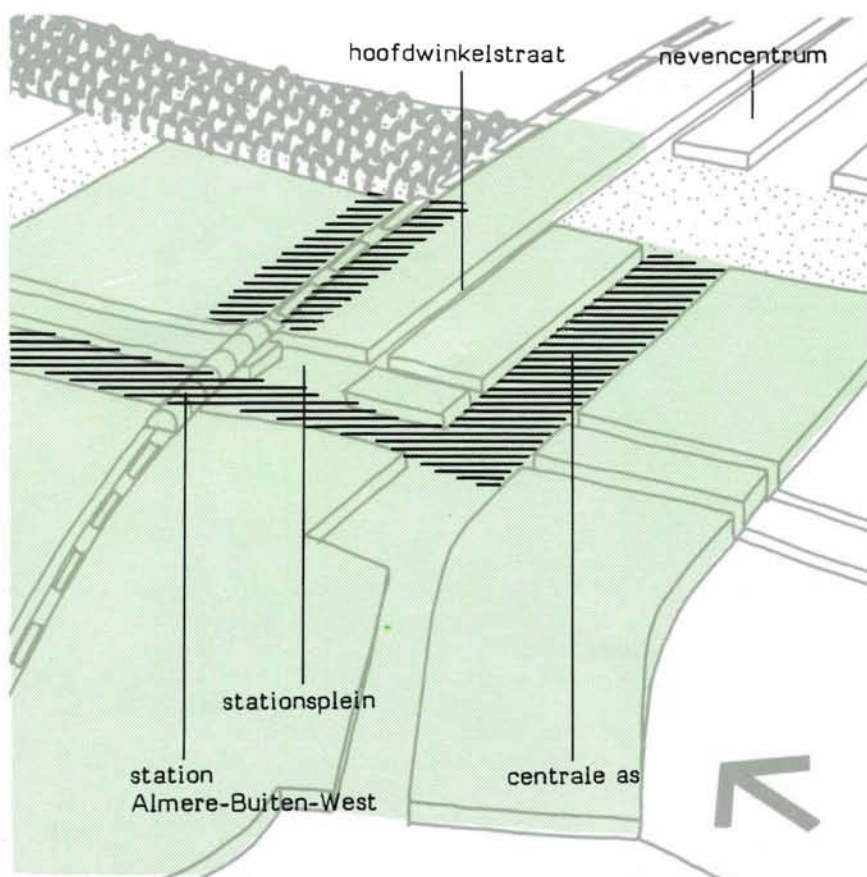
Aan de andere kant van de centrale groenzone, welke aan de oostzijde van het centrum en woonbuurt G grenst, is een nevecentrum gesitueerd eveneens ten zuiden van het spoor in de richting van het oostelijke station (Almere-Buiten-Oost). Dit nevecentrum kan worden opgevat als een uitloper van het hoofdcentrum met een aantal openbare voorzieningen, kantoren en woongebieden.

De eerste ontwikkelingsrichting is van noord-west naar zuid-oost, beginnend in het buurtcentrum van de eerste buurt (B) en overgaand in de 1e fase van het hoofdcentrum. Dit voetgangers/winkelgebied wordt door middel van een onderdoorgang onder de spoorbaan ter plaatse van het N.S.-station voortgezet in het gebied ten zuiden van het spoor. Ook hier dringt het centrumgebied diep door in de woongebieden en gaat over in het buurtcentrum van buurt G.

Parallel aan dit voetgangersgebied ligt zowel ten noorden als ten zuiden van de spoorbaan een zone van waaruit de voeding plaatsvindt door middel van het openbaar vervoer, een fietsroute en parkeerterreinen.

Naarmate de bevolking toeneemt zal een tweede voetgangers/winkelstraat worden ontwikkeld. Deze straat staat loodrecht op de eerste en begint bij het stationsplein.





hoofdgeleding centrum

zone ontsluitingen
+ parkeren

Op deze kruising is een aantal bijzondere vestigingen mogelijk. Het stationsplein zelf kan als markt worden gebruikt; rondom een concentratie van recreatieve- en horecavoorzieningen (zie ook bladzijde 27). Kantoorbebouwing komt vooral ten zuiden van het station.

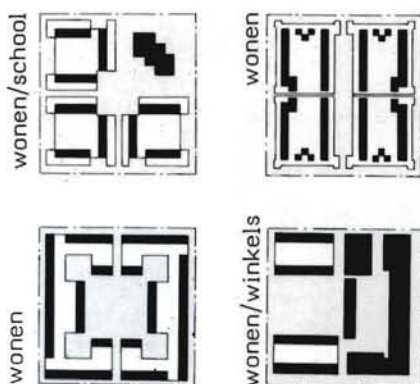
Als ook het oostelijke deel van Almere-Buiten bebouwd gaat worden zal het hoofdcentrum zich in oostelijke richting ontwikkelen. Ook in deze richting wordt het voetgangers-/winkelgebied gevoed vanuit zones parallel aan deze straat; aan de noordzijde door bedieningshoven en parkeerterreinen langs het spoor. Aan de zuidzijde door een breed profiel.

Dit brede profiel is het meest in het oog springende element van het hoofdcentrum. Hierdoor wordt de sterke plangeleding in zuid-oost- en noord-west-richting doorbroken en wordt een ruimtelijke verbinding gelegd tussen het hoofdcentrum, het stadspark, het nevencentrum en het zwaartepunt van de oostelijke buurten.

Ondergeschikt aan het groen zijn in deze centrale as opgenomen een fietsroute, busbaan, parkeerterreinen en één van beide verbindingen tussen de kernhoofdwegen. Het specifieke van het profiel is dat deze verschillende invullingen mogelijk maakt en in de toekomst bij verdere groei van de kern richting en een herkenbare structuur geeft aan de uitbouw van het centrum. Ook kan deze ruimte worden gezien als een reservering voor eventuele toekomstige ontwikkelingen.

Raster

Bij de uitwerking van het centrum is gekozen voor een rasterstructuur. De samenhang met de omringende gebieden en de verkeersrelaties spelen daarbij een belangrijke rol. Zo'n rasterstructuur maakt een gefaseerde groei mogelijk waarbij elke fase een tamelijk afgerond geheel kan vormen; de gerealiseerde bebouwing kan steeds met 1 of meer blokken worden uitgebreid.



invullingsmogelijkheden

Ook biedt deze structuur flexibiliteit bij de invulling van de bebouwing en bij veranderingen in de toekomst, waarbij toch eenheid en continuïteit behouden blijft.

De gekozen principemaat van 150 x 150 m biedt de mogelijkheid tot combinatie van de functies wonen, winkels en voorzieningen en laat verschillende verkavelingsvormen toe.

De binnenhoven blijven daarbij ruim genoeg om ze gedeeltelijk te gebruiken voor parkeren ten behoeve van bewoners en gedeeltelijk voor (groen)voorzieningen voor bewoners. Ook de ontsluiting voor expeditieverkeer is mogelijk.

Daarnaast kan de maatvoering worden verfijnd tot 75 x 75 m voor bijvoorbeeld woningbouw.

Ook in de omringende woongebieden is dit raster voortgezet.

Klimaat

Getracht is in het centrum een in alle opzichten gunstig verblijfsklimaat te verkrijgen. Zo is door de beperking van de richtingen, die het raster met zich meebrengt, een goede oriëntatie mogelijk. Deze wordt nog versterkt door een grote verscheidenheid aan straatprofielen, door duidelijk herkenbare elementen en enkele markante gebieden zoals het stationsplein, de centrale as en het stadspark.

Om verschillende redenen (zie bladzijde 23) is in het centrumgebied een groot aantal woningen opgenomen. Vooral in de avonduren en de weekends ontstaat daardoor een plezierig klimaat, een betere sociale controle en een groter gevoel van veiligheid.

Binnen het centrum, vooral in de winkelstraten en de woongebieden, is gestreefd naar een grote verkeersveiligheid. Onder andere door het plaatselijk scheiden van verkeerssoorten (apart voetgangersgebied, aparte rijbanen) en door duidelijke oversteekpunten.

Daarnaast is het centrum goed bereikbaar zowel per fiets en te voet als met het openbaar vervoer en de auto. De stallingsplaatsen voor fietsen en de parkeerplaatsen zijn verspreid over het centrum. Bediening van de winkels vindt voornamelijk plaats aan de achterzijde.

Door middel van beplanting, luifels en overbouwingen wordt het loopgebied beschermt tegen regen en wind. Zo is het profiel van de 1e fase van het centrum, zodanig dat de wind in de heersende windrichting wordt tegengehouden door lage bebouwing en een goede bezonning het gehele jaar mogelijk is.

Ook door een egale bouwhoogte van 4 à 5 bouwlagen blijft de windoverlast beperkt.



6.

D.H.Z.-complex

lokatie D.H.Z.-terrein



- hoofdroute voor voetgangers en fietsers
- auto-ontsluiting



Een integraal onderdeel van het hoofdcentrum van Almere-Buiten vormt het gebied van ca 12 ha, bestemd voor de vestiging van allerlei bedrijven op het terrein van doe-het-zelf-activiteiten en vrije tijdsbesteding, kortweg D.H.Z.-complex genaamd.

In het Ontwerp-structuurplan Almere wordt de mogelijkheid van bedrijventerreinen nabij (hoofd)centra in overweging gegeven.

Hier speelt mee het nog immer actuele verschijnsel van de detailhandel op niet daartoe bestemde bedrijventerreinen. Dit kan in extreme vorm afbreuk doen aan het centrum. Deze aspecten zijn in Almere-Buiten opgepakt en uitgewerkt in de vorm van een themacentrum, waarin een scala van bedrijven op het gebied van doe-het-zelf en vrije tijdsbesteding een plaats kunnen vinden.

In een regio met grootschalige nieuwbouw gedurende de komende decennia biedt een dergelijke sector perspectieven, ook in een tijd van teruglopende conjunctuur. Een dergelijk element trekt door zijn verscheidenheid aan goederen en diensten aanzienlijke bezoekersaantallen, waarvan ook het centrum van Almere-Buiten kan profiteren. Bovendien levert het een bijdrage in de eigen identiteit van deze kern.

Uitgangspunten

Om een dergelijk complex in Almere(-Buiten) optimaal te kunnen laten functioneren, dient aan enkele uitgangspunten te worden voldaan:

- het complex dient bereikbaar te zijn voor alle soorten verkeer. Gezien de aard van het complex (veel volumineuze goederen) zal het accent liggen op auto-vervoer;
- ter wille van deze lokatie dient elders in Almere de realisering van soortgelijke vestigingen zoveel mogelijk te worden beperkt, zowel op bedrijventerreinen als in centra. Een en ander betekent wel dat het complex zo snel mogelijk in uitvoering moet worden genomen;
- het complex dient zoveel mogelijk als een eenheid naar buiten te



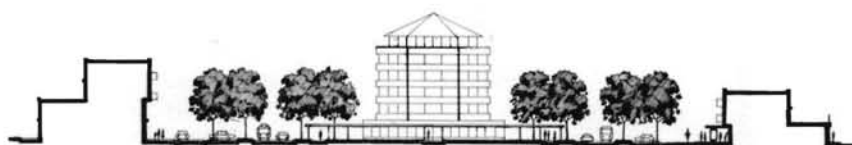
Centrumontsluitingsweg ten noorden van de spoorbaan; parkeren achter kantoren op binnenterrein.

profiel 1



Hoofdwinkelstraat met a-symmetrische bebouwing in verband met bezonning; laden en lossen op binnenterrein.

profiel 2



Centrale as; boulevardachtige opzet met winkels, kantoren en woningen.

profiel 3



Buurtontsluiting in het woongebied; binnenterreinen in principe voor groendoeleinden.

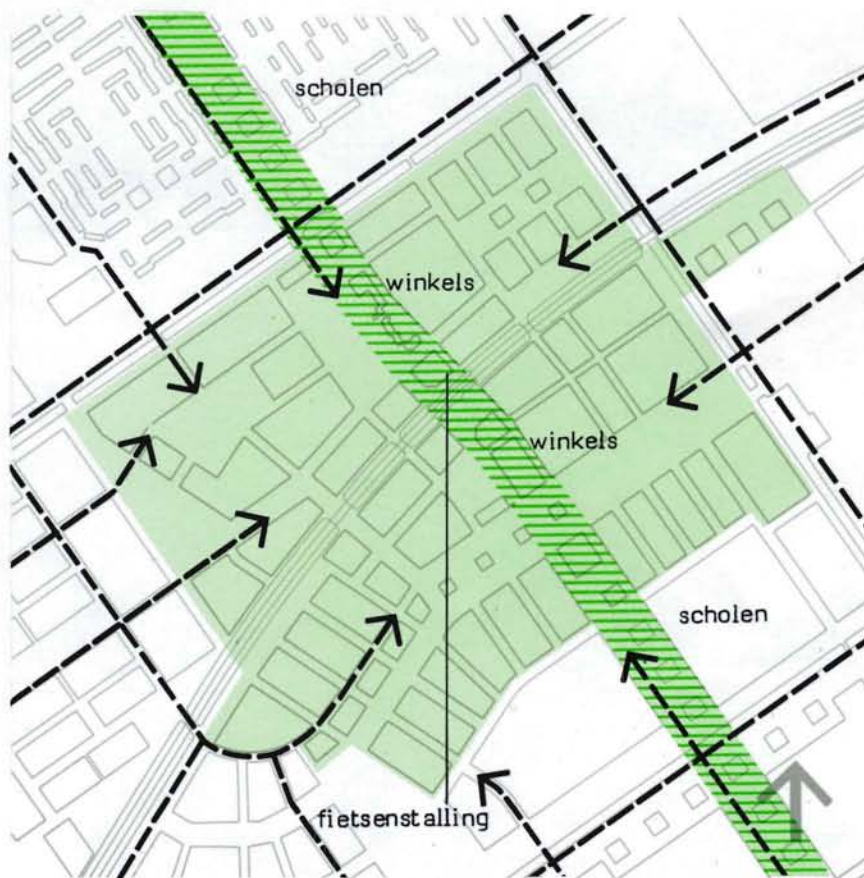
profiel 4

4.

Verkeer en vervoer

Hoofdroute voetgangers/
fietsers

— hoofdroute
zone waarin de
belangrijkste
noord-zuid-route
is gelegen



Veel stadscentra in vooral oudere steden kampen vaak met verkeersproblemen. De moeizame verkeersafwikkeling en parkeerproblemen zijn nadelig voor de bereikbaarheid en belemmert daarmee het functioneren van zo'n centrum.

Voor het centrum van Almere-Buiten is een goede bereikbaarheid daarom een belangrijke levensvoorwaarde.

Dit betekent dat winkels, bedrijven en kantoren op een gemakkelijke manier en zonder omwegen voor alle soorten verkeer te bereiken moeten zijn.

De meeste bezoekers van het centrum zullen uit Almere-Buiten zelf afkomstig zijn. Mede daarom hebben langzaam verkeer en openbaar vervoer prioriteit gekregen: het zogeheten taakstellend beleid.

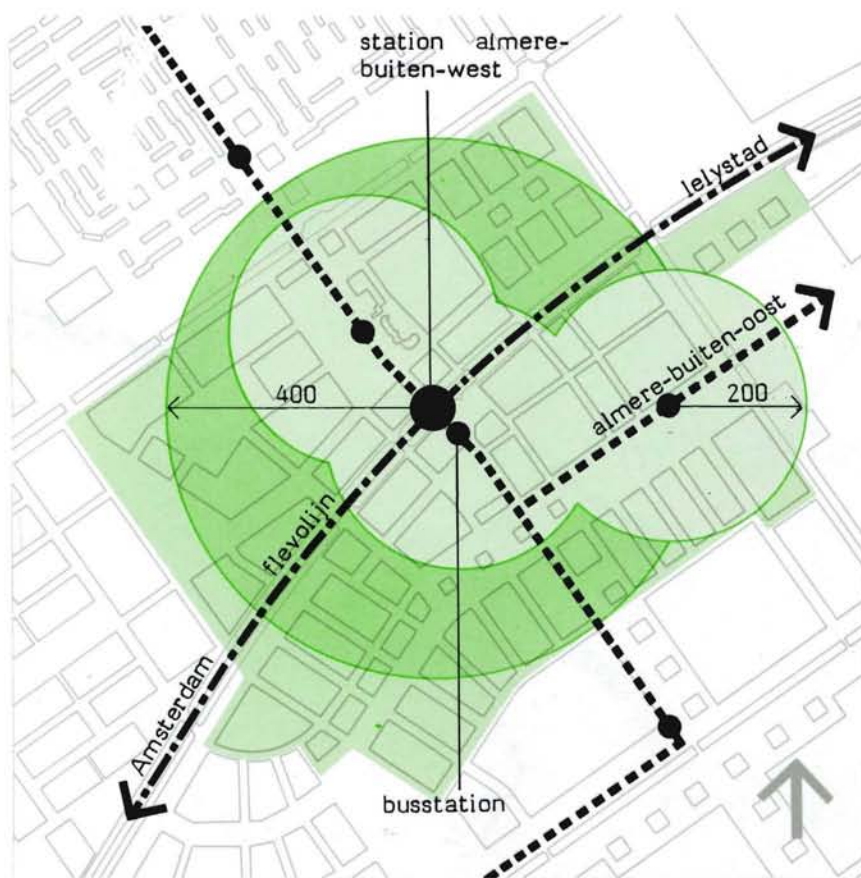
Voor het autoverkeer moeten er logische routes naar het centrum zijn en voldoende parkeergelegenheid. Het station Almere-Buiten-West, knooppunt van buslijnen en spoorlijn, maakt onderdeel uit van het centrumgebied. Ook hier zal voldoende parkeergelegenheid moeten zijn evenals voor het D.H.Z.-complex, dat vanuit geheel Almere en vanuit de regio belangstelling zal trekken.

Tevens is het belangrijk terwille van doelmatige en veilige verplaatsingen dat er goede oriëntatiemogelijkheden verschaft worden door middel van logische routes, zichtlijnen en een goede bewegwijzering.

Langzaam verkeer

De hoofdwinkelstraten van het centrum worden voetgangersgebied; ook het stationsplein is daarin opgenomen.

In het centrum vormen de hoofd fietspaden een raster met een maaswijdte van ca 300 m. Deze worden in principe vrijliggend uitgevoerd. Dit stelsel wordt aangevuld met secundaire routes tot een fijnmaziger net (maaswijdte ca 150 m). Daarnaast zijn alle routes doorgaans voor voetgangers en fietsers toegankelijk.



openbaar vervoer

De belangrijkste noord-zuid-route loopt centraal vanuit de noordelijke en zuidelijke woonbuurt naar het centrum. Hierlangs zijn gesitueerd het N.S.-/busstation, winkels, scholen en dergelijke. Er ontstaat zo een levendige en attractieve route. Bovendien wordt zo de relatie tussen centrum en omliggende buurten versterkt.

Ten noorden en ten zuiden van de spoorlijn liggen routes voor de verbindingen in oost-west-richting. Dichtbij de bestemmingen in het centrum komen stallingsmogelijkheden voor fietsen. Zo wordt bij het N.S.-station een fietsenstalling gesitueerd voor 700 fietsen.

Openbaar vervoer

Het in 1987 te openen N.S.-station Almere-Buiten-West maakt deel uit van de nieuwe Flevospoorlijn. Deze lijn verbindt Lelystad en Almere via Weesp met Amsterdam en het Gooi. Eind 1987 rijdt ieder kwartier een trein van Almere naar Amsterdam; de reistijd van Almere-Buiten-West naar Amsterdam C.S. bedraagt 25 minuten.

Door de centrale ligging van het station liggen woningen, winkels en kantoren in het centrum op maximaal 400 à 500 m loopafstand.

Aan het stationsplein, direct ten zuiden van het N.S.-station, is het busstation gesitueerd zodat een snelle en gemakkelijke overstap mogelijk is.

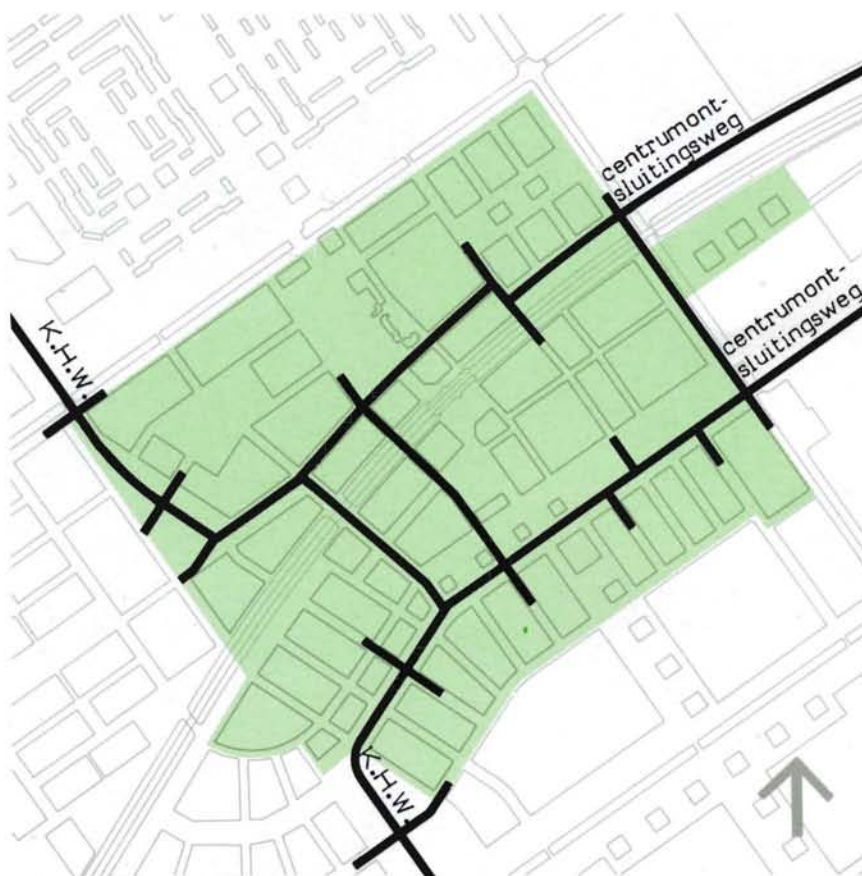
In het centrum loopt het busvervoer noord-zuid via het station aangevuld met een stamlijn in oostelijke richting welke functioneert zodra de verbinding met het oostelijke gedeelte van Almere-Buiten van belang wordt.

Het systeem van vrije busbanen, waarover het busvervoer beschikt, staat garant voor een stipte dienstregeling.

De opzet van het lijnensysteem is zodanig, dat men vanuit elke buurt in Almere-Buiten het centrum kan bereiken zonder te hoeven overstappen. De belangrijkste bestemmingen in het centrum, zoals het winkelgebied, liggen op 100 à 200 m van een halte.



auto-ontsluiting



Autoverkeer

De hoofdontsluiting van het centrum wordt hoofdzakelijk verzorgd door de kernhoofdwegen (de K.H.W.'s) welke aansluiting geven op de stadsautowegen (S.A.W.'s) voor de verbinding met de andere kernen van Almere en Rijksweg 6. De tracering van de K.H.W.'s is zodanig dat de gerichtheid op het centrum wordt benadrukt en het doorgaand karakter verminderd.

De noordelijke en zuidelijke centrumontsluitingsweg parallel aan de spoorlijn takken op de K.H.W.'s aan. In het oostelijke gedeelte van Almere-Buiten sluiten deze wegen weer aan op de kernhoofdwegen.

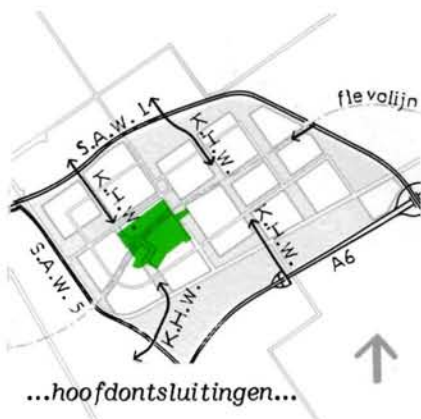
Om de ongeveer 200 m zijn op de centrumwegen aansluitingen geprojecteerd. Deze wegen van lagere orde zorgen voor de feitelijke ontsluiting van het centrumgebied.

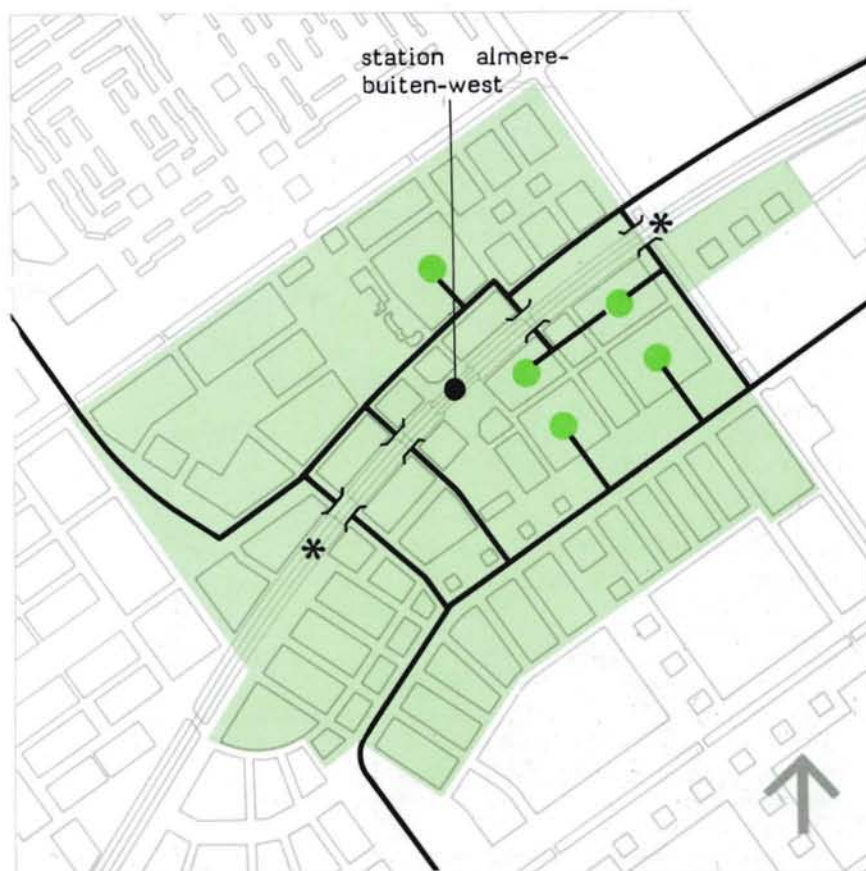
Met deze opzet is een goede bereikbaarheid van buiten (onder andere bevoorradingsverkeer) en vanuit de woonbuurten gewaarborgd.

Het taakstellend beleid ten aanzien van het autogebruik is erop gericht dat voetgangers en fietsers het autoverkeer gelijkvloers kunnen kruisen.

Tijdens de eerste ontwikkelingsfase zijn de auto-intensiteiten beperkt. Vooralsnog wordt daarbij uitgegaan van een "diffuse" auto-ontsluiting waarbij het centrumgericht verkeer gelijkmatig wordt gespreid over de vier onderdoorgangen onder de spoordijk.

Voor de verdere toekomst is uitgegaan van een flexibele planopzet: afhankelijk van de ontwikkeling van de intensiteiten kan de wegcapaciteit aangepast worden aan een hoger -trendmatig - autogebruik of kan het verkeer gebundeld worden op de buitenste twee doorgangen. De rasterstructuur van het centrum maakt toekomstige wijzigingen vrij eenvoudig realiseerbaar.





bevoorrading

* onderdoorgang
zwaarder vracht-
verkeer

Bevoorrading

In het winkelgebied wordt in principe bevoorraadt aan de achterzijde van de winkels via binnenhoven of speciale expeditiestraten. In verband met doorrijhoogtes onder de spoordijk moet het zwaardere vrachtverkeer gebruik maken van de westelijke en oostelijke onderdoorgang.

Parkeren

Vanaf de centrumwegen heeft de automobilist directe toegang tot de parkeerterreinen die rondom het voorzieningsgebied liggen en onderling worden doorverbonden.

Bij een taakstellend autogebruik zijn in totaal ca 5000 parkeerplaatsen in het centrum nodig; hiervan zijn ca 2.100 plaatsen voor bewoners en ca 1.100 plaatsen voor het D.H.Z.-complex. Door de gunstige ligging van het D.H.Z.-complex nabij het station kan een deel van deze parkeerruimte gebruikt worden als parkeer- en reis-terrein. Ook bij het parkeren is gestreefd naar een flexibele oplossing. De eerste jaren gebeurt het parkeren op maaiveld, terwijl in de laatste ontwikkelingsfase op één of meer terreinen parkeergarages kunnen worden gebouwd. Hiermee wordt bij de omvang van de parkeerterreinen rekening gehouden.



5.

Informatie per facet

Op basis van de in voorgaande hoofdstukken genoemde uitgangspunten en randvoorwaarden is het centrumgebied van Almere-Buiten nader uitgewerkt. Hier worden de belangrijkste deelfuncties toegelicht. Daarbij dient in het oog te worden gehouden dat deze facetten in de praktijk als één geheel functioneren.

Het hoofdcentrum zal een multifunctioneel centrum worden: winkelvoorzieningen, woningen, kantoren, dienstverlening en sociaal-cultureel-educatieve voorzieningen krijgen er hun plaats. Hoe de verschillende elementen zullen worden gesitueerd is sterk afhankelijk van de vraag hoe de relaties onderling zijn, en hoe de specifieke eisen van die elementen onderscheiden kunnen worden:

- elementen die geheel zelfstandig aantrekkingskracht uitoefenen op bezoekers (zogenaamde magneten): bijvoorbeeld warenhuizen, supermarkten en stations.

Hun situering is juist vanwege hun eigen aantrekkingskracht minder kritisch. Voor zover het winkels betreft dienen ze te worden gesitueerd aan de belangrijkste winkelstraten, met op korte afstand ruime parkeergelegenheid. Spreiding van deze elementen over het gebied kan leiden tot een meer gelijkmatig patroon van voetgangersstromen, waarbij de ruimte tussen de magneten door andere elementen wordt opgevuld. Eén magneet kan aan het stationsplein worden gesitueerd;

- 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 erin, zoals kleinere winkels, café's, koffie-shops etc. (zogenaamde profiteurs, omdat ze voor hun bestaan afhankelijk zijn van bezoekersstromen die op vooral de magneten afkomen).

Winkelvoorzieningen worden in de winkelstraten gesitueerd tussen de verschillende magneten. Dit geldt, zij het in beperkte mate, ook voor dienstverlening. Horecavestigingen lenen zich voor een situering nabij publiektrekkende elementen (bijvoorbeeld station, grote detailhandelszaken, cultureel centrum en dergelijke);

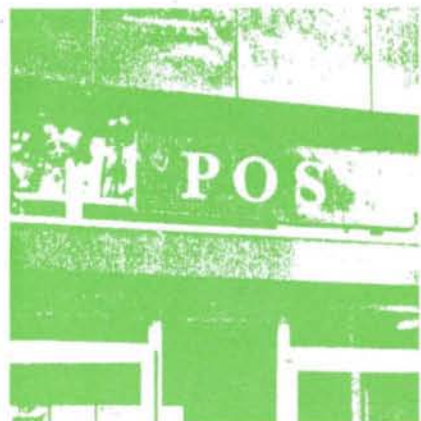
- elementen die de loop binnen een centrum zelf bepalen, doordat er van te voren een afspraak voor een bezoek moet worden gemaakt of doordat er van te voren met een bezoek rekening wordt gehouden. Het "impuls"-effect ontbreekt. Voorbeelden zijn een medisch centrum, een sporthal of een postkantoor (zogenaamde doelen) en

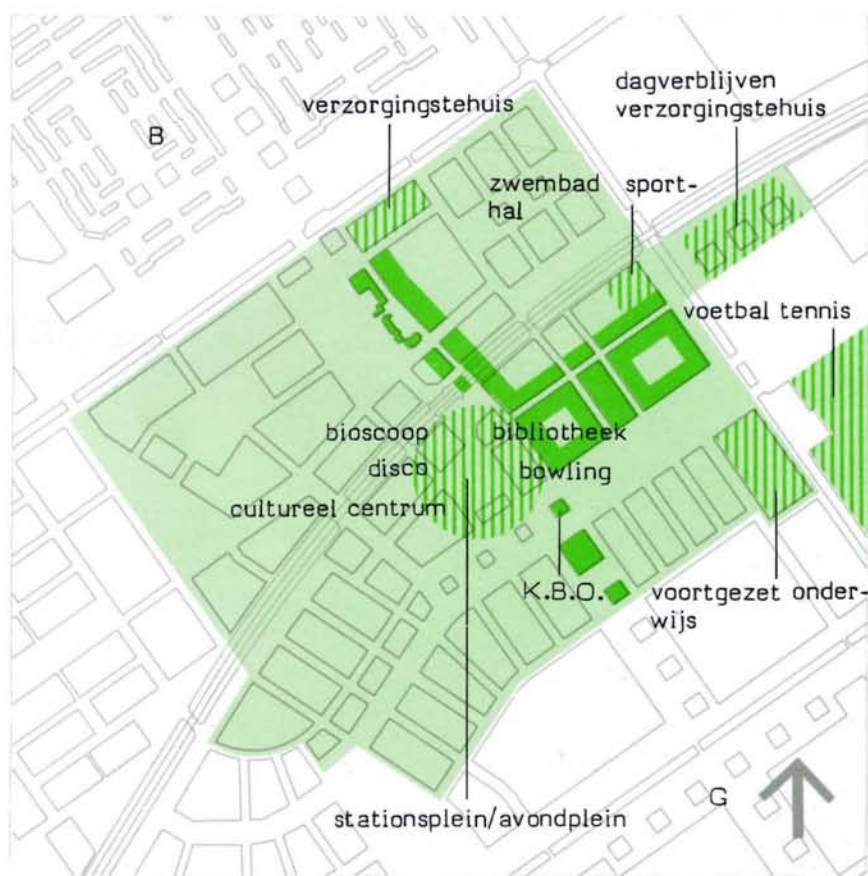
- elementen die eveneens de loop binnen een centrum zelf bepalen, maar dit voornamelijk doen voor specifieke deelgroepen van de bevolking, zoals bijvoorbeeld een scholengemeenschap, een bejaardensociëteit of een kerk (zogenaamde groepsdoelen).

Voor zover passend in het winkelgebied qua schaal en uiterlijke verschijningsvorm kunnen deze vestigingen aldaar worden gesitueerd. Grotere elementen zijn gedacht in aansluiting op het winkelgebied, bijvoorbeeld postkantoor, sporthal, verzorgingstehuis en dergelijke);

- 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).

In principe komen hiervoor meerdere lokaties in aanmerking. In de eerste plaats in zones die direct op het winkelgebied aansluiten, bijvoorbeeld ten behoeve van wonen en kantoren. Op de begane grond in het winkelgebied zal in principe geen ruimte beschikbaar zijn, op de verdieping evenwel moet die mogelijkheid geboden worden (bijvoorbeeld wonen). Grootschalige elementen moeten buiten het winkelgebied gesitueerd worden (bijvoorbeeld stationsomgeving).





detailhandel en welzijnsvoorzieningen

 detailhandel
 welzijnsvoorzieningen

Detailhandel

Ten aanzien van de verzorgingsstructuur in Almere-Buiten is gekozen voor een tweedeling. Daarbij bevatten de woonbuurten in principe dagelijkse voorzieningen, met name in de sector voedings- en genotmiddelen. Alle andere voorzieningen, met name duurzame en overige goederen, worden in het hoofdcentrum geconcentreerd. Voor Almere-Buiten wordt bij een uiteindelijke omvang van 50.000 inwoners rekening gehouden met ca 40.000 m² bedrijfsvloeroppervlak ten behoeve van winkels. Daarvan is ca 30.000 m² in het centrum gesitueerd, in de vorm van een aaneengesloten winkelgebied.

Het koopcentrum is sterk bepalend voor de sfeer, de drukte en de gezelligheid, de afwisseling enz. In principe wordt dit gebied uitgevoerd als voetgangersgebied, wellicht in combinatie met een fietspad met het bedieningsverkeer aan de achterzijde. Ten noorden van de spoorlijn is, in aansluiting op de voorzieningenzone in buurt B, een winkelstraat gelegen, welke naar het zuiden toe onder de spoorlijn doorloopt. In dit noordelijke gedeelte zijn winkels gelegen met een gezamenlijke oppervlakte van 5.000 m², aangevuld met horeca en andere dienstverlening. Via het station wordt de winkelstraat voortgezet aan de zuidzijde van de spoorlijn en sluit zo aan op de voorzieningenzone in buurt G. Het stationsplein vormt min of meer een draaipunt in het winkelbeloop. Hier begint de hoofdwinkelstraat die in oostelijke richting loopt en is het hart van het winkelgebied gelegen. Er is ruimte voor ca 25.000 m² winkels, zoals een supermarkt, warenhuisachtige vestigingen en alle andere branches. Een marktplaats in samenhang met het winkelgebied behoort eveneens tot de uitgangspunten.

Dit winkelcentrum wordt, tussen de spoorlijn en de centrale as, vanaf het stationsplein in oostelijke richting ontwikkeld. Het zwaartepunt vormt de hoofdwinkelstraat met een lengte van ca 350 m, dubbelzijdig

	%
voedings- en genotmiddelen	19
schoeisel-lederwaren	3
textiel, confectie	21
huishoudelijke en luxe artikelen	5
electronische artikelen	5
warenhuis	15
woninginrichting	10
overig	22

...indicatieve brancheverdeling...



dig bewinkeld. Haaks hierop staan enkele zijstraten, welke eveneens aan 2 zijden winkels zullen hebben. De zijde langs de centrale as leent zich voor éézijdige bewinkeling. Hierbij kan gedacht worden aan winkels met een groot etalage-oppervlak en een sterk accent op een showroomfunctie alsmede horecavestigingen (dit in verband met de bezonning). De totale gevallengte zal ca 1.500 m bedragen (ca 2000 m inclusief horeca en overige dienstverlening); winkels in 2 lagen zullen bij uitzondering kunnen voorkomen.

Zoals gesteld staat een concentratie van winkels op een beperkt gebied voorop. Omdat het centrum stellig meer is dan alleen winkels wordt gestreefd naar een hoge mate van integratie van functies in dit gebied, zoals horeca, algemene dienstverlening (banken, kapper en dergelijke), maar ook woningen, kantoren en welzijnsvoorzieningen.

Welzijnsvoorzieningen

Bij een bevolkingsomvang als die van Almere-Buiten is een scala aan welzijnsvoorzieningen mogelijk en gewenst. Een aantal zoals een overdekt zwembad en een bibliotheek hebben een zodanig draagvlak dat ze slechts één of twee maal in de kern voorkomen. Het hoofdcentrum dient zich daarbij bij uitstek aan als lokatie voor dergelijke voorzieningen.

Tevens liggen er twee verzorgingstehuizen in het centrum op korte afstand van een openbaar vervoershalte.

Terwille van het onderwijs biedt het centrum ruimte aan die scholen welke een breed draagvlak kennen en dus een groter gebied bedienen en een tamelijk centrale ligging vereisen in verband met hun bereikbaarheid, met name openbaar vervoer. De volgende scholen zijn te verwachten:

- 1 scholengemeenschap ca 30.000 m² terrein;
- 2 scholen voor speciaal onderwijs 20.000 m² terrein;
- 4 k.b.o.-scholen + gymlokalen 21.000 m² terrein;
- 1 school voortgezet buitengewoon onderwijs 10.000 m².

Daarnaast biedt het centrum ruimte aan andere opleidingen dan eerste kansonderwijs. In ieder geval kunnen worden genoemd het vormingsonderwijs en het muziekonderwijs.

Voor andere voorzieningen is men in de eerste plaats aangewezen op Almere-Stad. Kleinschalige voorzieningen in Almere-Buiten blijven echter mogelijk. Daarbij behoeft meervoudig gebruik van al bestaande ruimten niet te worden uitgesloten.

De kbo-scholen sluiten zoveel mogelijk aan op de woongebieden; voor de scholen ten behoeve van speciaal onderwijs is de nabijheid van een halte voor openbaar vervoer gewenst.

De scholengemeenschap is gesitueerd aan de rand van het centrum, grenzend aan de centrale as en de centrale groenzone. Deze brede groene zone bevat ruimte voor allerhande sportactiviteiten (voetbal, tennis, etc.). Een sporthal ligt op korte afstand van de scholengemeenschap teneinde een efficiënt gebruik te bevorderen.

In het gebied dat de voortzetting vormt van het hoofdcentrum in het oosten van Almere-Buiten, is onder meer ruimte gereserveerd ten behoeve van een school voor middelbaar technisch onderwijs.

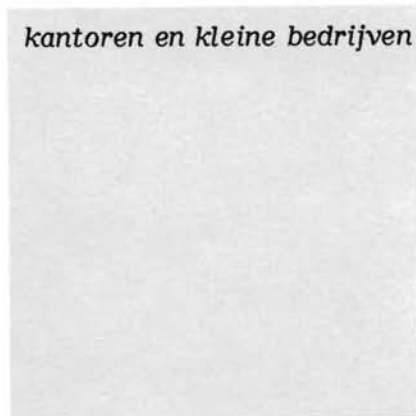
Een jongerencentrum en cultureel centrum kunnen bijdragen aan een zekere levendigheid door bundeling van een aantal voorzieningen welke in de avonden bezoekers trekt. Een ruime spreiding (over het centrumgebied) zou leiden tot een versnipperd druktebeeld met een gering effect. Daarom kan gedacht worden aan een "avondplein" waaromheen deze voorzieningen zijn gegroepeerd alsmede een bioscoop, disco, bowlingbaan, etc.

Daarnaast biedt het centrum mogelijkheden om activiteiten te realiseren, zoals expositieruimte en algemene ruimten die voor meer doeleinden gebruikt kunnen worden. Binnen de woongebieden in het centrum zijn er mogelijkheden om collectieve ruimten te benutten.





kantoren en kleine bedrijven



Kantoren en kleine bedrijven

Van oudsher bevatten centra een aanzienlijk deel van de werkgelegenheid in steden. Naast arbeidsplaatsen welke voortvloeien uit de aanwezigheid van detailhandel, dienstverlening en welzijnsvoorzieningen moet vooral ook worden gedacht aan kantoorfuncties en kleine bedrijfjes, veelal met een ambachtelijk karakter. Het centrum is een gunstige lokatie aangezien dit gebied optimaal bereikbaar is, met name ook voor openbaar vervoer, waarbij de aanwezigheid van een N.S.-station een extra stimulerende factor kan zijn. In het hoofdcentrum wordt voorzien in de aanwezigheid van:

- ca 2.750 arbeidsplaatsen in kantoren (ca 82.500 m² bedrijfsvloeroppervlakte);
- ca 300 arbeidsplaatsen in kleine bedrijfjes (ca 30.000 m²).

Daarnaast zijn er ca 1.000 arbeidsplaatsen in de sectoren die eerder zijn genoemd.



groenvoorzieningen

 groenzone
 kleinschalig
 stedelijk groen



Groenvoorzieningen

In Almere-Buiten is de groenstructuur in belangrijke mate bepalend voor de opzet en ontwikkeling van de kern. Het hoofdcentrum geeft op grond van de voorgaande informatie de indruk zeer stenig te zijn. Toch past dit gebied in de groene opzet van Almere-Buiten.

Het hoofdcentrum grenst aan twee belangrijke groene zones, onderdelen van de hoofdgroenstructuur in de kern. Door een zo vroeg mogelijke inplant van deze structuur kan snel een aantrekkelijk woonmilieu ontstaan.

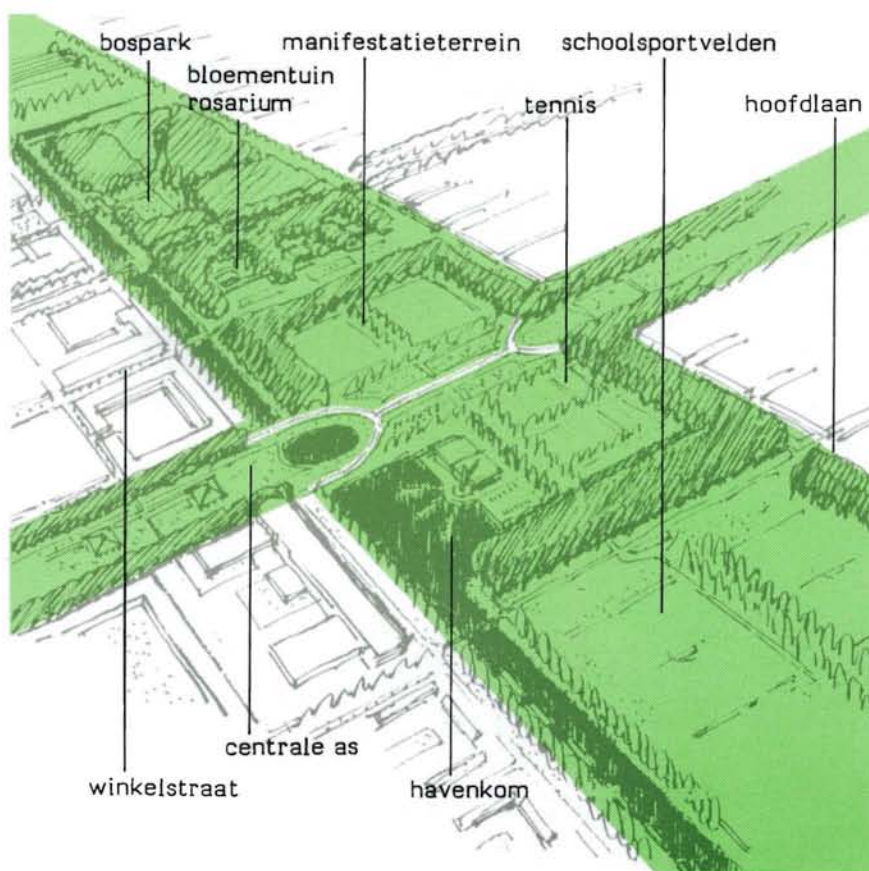
Aan de noordzijde van het centrum grenst een smalle groene zone van ca 100 m breed, te zamen met een gracht. Dit groen dient onder andere voor de bewoners van het noordelijke centrumgedeelte en wordt ingericht als stadspark. De aanplant vindt in de 1e fase al plaats.

Aan de oostzijde grenst het centrum aan een groene zone ter breedte van ca 200 m. Deze zal in de toekomst ook als stadspark ingericht worden. Hier is al begonnen met de inplant van de hoofdlaan. In de komende jaren zal er een netwerk van singels en lanen ingeplant worden. Daarin kunnen opgenomen worden een manifestatieterrein, open tennisbanen, schoolsportvelden en verschillende parkelementen zoals een bloementuin en een rosarium. Ook hier is een gracht gelegen welke uitmondt in de Lage Vaart.

Ter hoogte van het centrum verbreedt zich de gracht tot een kleine havenkom. Deze staat in open verbinding met de Lage Vaart, en is derhalve bereikbaar voor pleziervaart. Deze situatie kan aanleiding geven tot realisering van voorzieningen zoals horecavestigingen en recreatie-objecten.

Het gedeelte ten noorden van de Flevolijn krijgt het karakter van een bospark met daarin opgenomen onder andere een centrum voor natuur-educatie.





*beeldvorming oostelijke
groenzone*

In het centrumgebied zelf bevindt zich verspreid kleinschaliger groen zoals binnenhoven en groene pleintjes. Het gaat hierbij meer om de kwaliteit van het groen dan om de omvang.

Daarnaast kan gedacht worden aan een inplant van straten en pleinen. Grote parkeerterreinen worden tevens op deze wijze ingedeeld. De aanleg van groen in binnenhoven kan een semi-openbaar karakter hebben, waarbij ook speelvoorzieningen voor kinderen kunnen behoren. De royale rastermaat laat hiertoe de ruimte.

Tenslotte verdient de centrale as in het centrum nadere aandacht. Dit ca 100 m brede centrumgebied met diverse verkeersverbindingen biedt door zijn afmetingen de mogelijkheid om het in een boulevardachtige sfeer te realiseren.

Wonen

Het opnemen van de woonfunctie in centra is in Almere vanaf het begin uitgangspunt geweest. Naast effecten als het verkrijgen van een grotere mate van levendigheid, sociale controle, een grotere variatie in type winkels ("buurtwinkels") en een efficiënter grondgebruik door gestapelde bouw, is vooral ook de aanwezigheid van een N.S.-station in het centrum van Almere-Buiten van groot belang. Daarnaast vormt het centrum, mits van voldoende niveau, een attractief woonmilieu voor bepaalde bevolkingsgroepen. De belangstelling van overheid en bevolking voor centrumwonen is alom groeiende.

In het hoofdcentrum van Almere-Buiten is plaats voor ten minste 1.100 woningen, met een maximum capaciteit van ca 1.800 woningen. Hiervan kan ten minste 60% worden gerealiseerd als huurwoning. Gezien het karakter van het centrum wordt het merendeel van de woningen gestapeld uitgevoerd. Alle woningen zijn gelegen binnen 800 m van het station Almere-Buiten-West en derhalve ook van het busstation vanwaar verbindingen met overig Almere en de regio worden onderhouden.



wonen



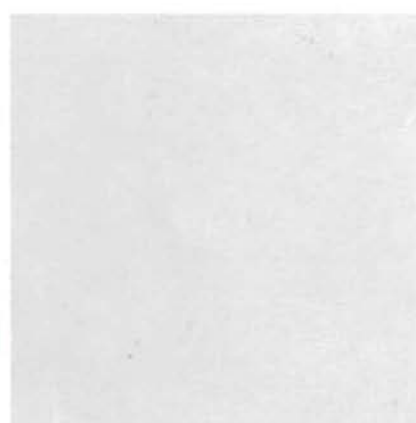
Ca 700 woningen kunnen worden gerealiseerd in afzonderlijke woningbouwprojecten. De overige woningen zullen worden geïntegreerd met andere functies zoals winkels en kantoren. De gebieden in het centrum met een sterke woonfunctie sluiten direct aan op de omringende woonbuurten B, G en H. In het algemeen zal in niet meer dan 4-5 lagen worden gebouwd.

Er dienen zich binnen het centrumgebied vele typen woonbebouwing aan. Aan de randen grenzend aan de buurten kan zowel in eengezinshuizen als in meergezinshuizen gebouwd worden. Meer in het hart van het centrum ligt meergezinsbebouwing voor de hand, waarbij op de begane grond of eerste twee lagen kantoor, winkel of andere functies gesitueerd zullen zijn. Gedacht kan worden aan portiekwoningen (privacy) en galerijwoningen (minder privacy). In zijn algemeenheid verdienen de volgende zaken aandacht:

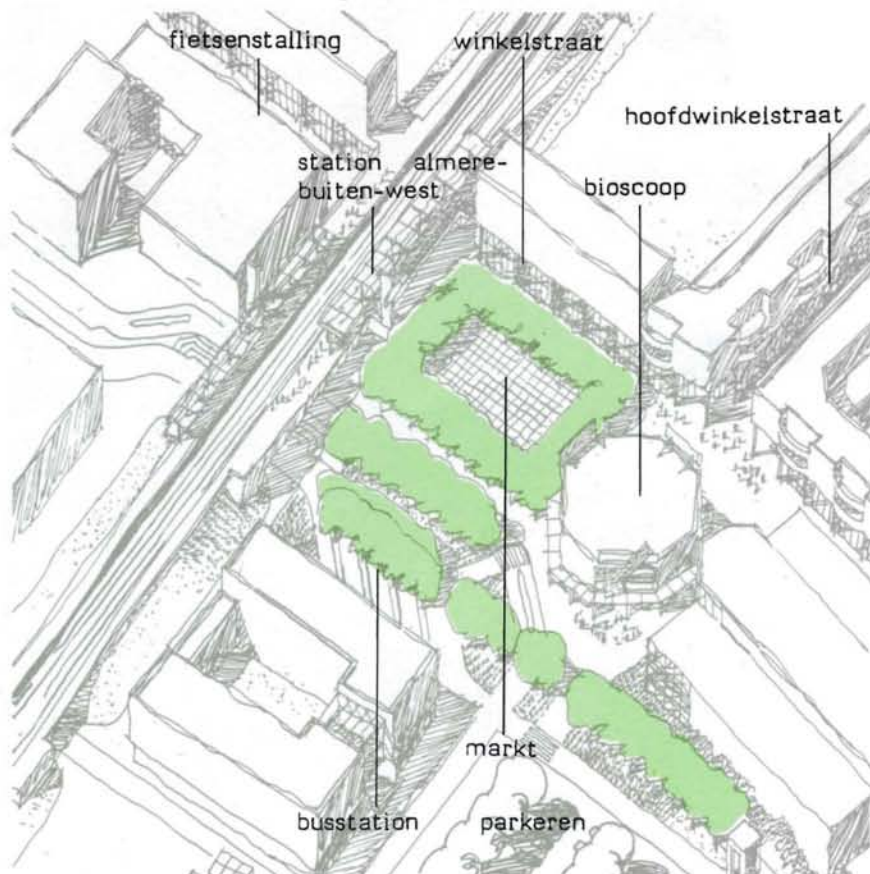
- streven naar woningen die zowel privacy kunnen bieden als een direct contact met het openbaar gebied. Ook de directe bereikbaarheid van de binnenhoven (meergezinshuizen) is belangrijk;
- bij de situering van woningen voor alleenstaanden en bejaarden spelen begrippen als levendigheid en mobiliteit een belangrijke rol;
- woningen voor huishoudens met kinderen bij voorkeur in verkeersluwe gebieden situeren.

Voor wat betreft de verdeling van de woningen naar woninggrootte wordt voornamelijk de volgende indeling aangehouden.

45%	2-3 kamerwoningen
40%	4 kamerwoningen
15%	5 kamerwoningen



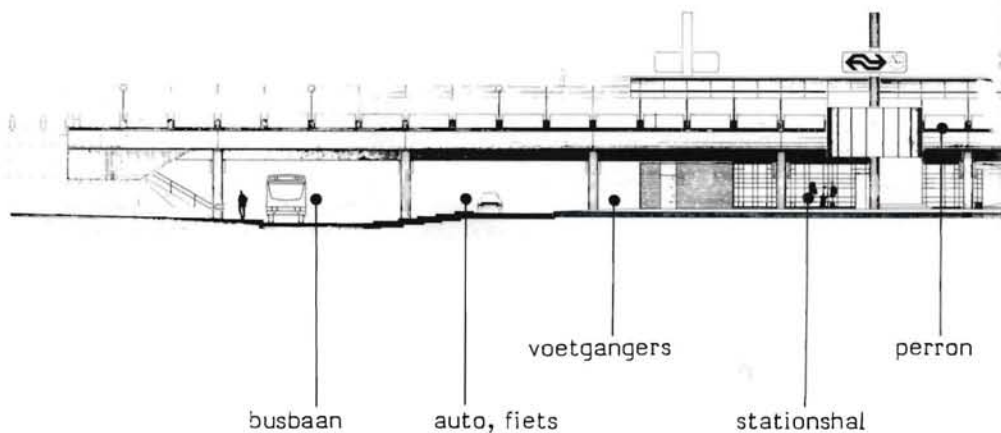
beeldvorming stationsplein



Stationsplein

Volgens de planning dient het N.S.-station Almere-Buiten-West in de loop van 1987 te worden opengesteld. Centrum-Noord zal dan nagevoel voltooid zijn. Door het feit dat vier van de vijf buslijnen in Almere-Buiten het station aandoen is de naaste omgeving van het station optimaal bereikbaar.

Een belangrijk gegeven is het feit dat de winkelstraat vanuit het noorden in de spoordijk wordt doorgezet naar de zuidzijde om uit te lopen in het stationsplein, waardoor het winkelfront zoveel mogelijk wordt gecontinueerd. Aan de noordzijde is ruimte voor een fietsenstalling. Aan het noordwest-einde van het perron sluit de parkeergelegenheid van het D.H.Z.-complex aan. Dit fungeert tevens als parkeer- en reisterrein ten behoeve van treinreizigers.

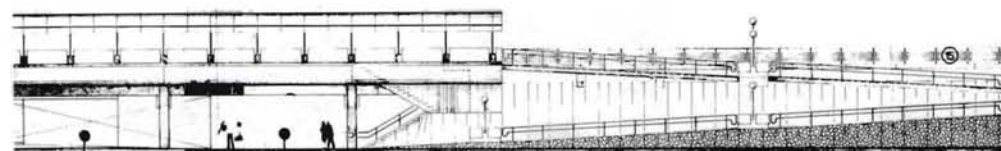


impressie stationsplein



Het stationsplein wordt tevens opgevat als "avondplein". Dit komt voort uit de gedachte om in een relatief klein centrum tot een zekere bundeling van levendigheid te komen (vooral in de avonduren na sluitingstijd van winkels en kantoren).

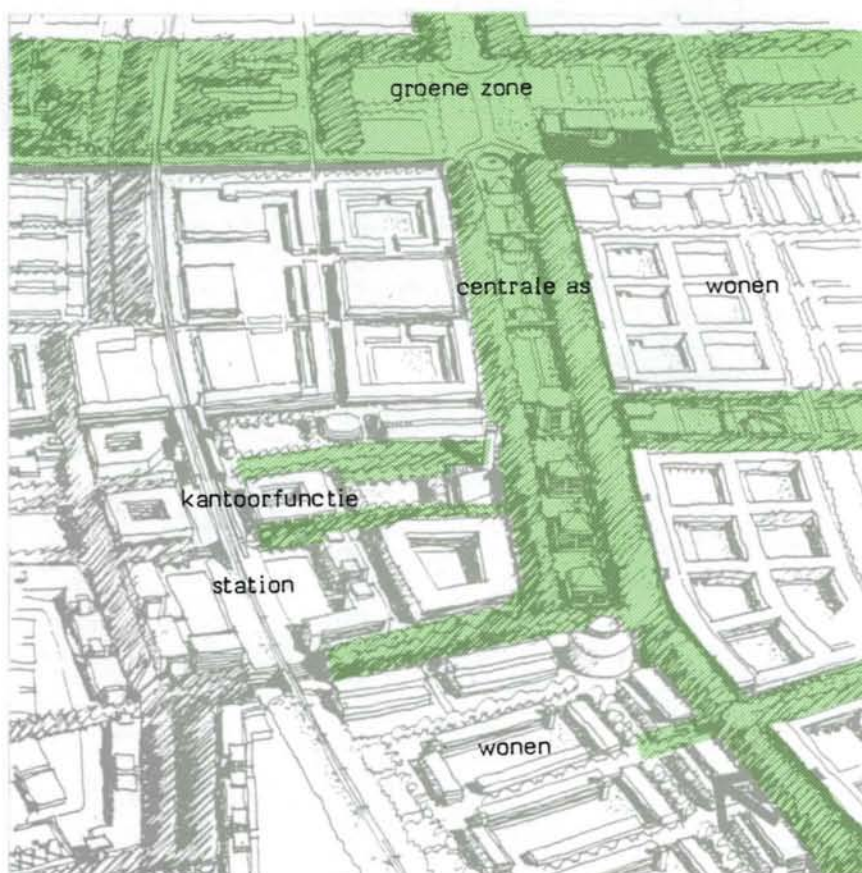
Daar wordt een aantal functies samengebracht, welke publiektrekkend zijn zoals bijvoorbeeld horecavestigingen, een cultureel centrum, een bioscoop, een jongerencentrum, een bibliotheek, amusement en winkels. Bovendien is er verlevendiging door het feit dat er aan het station een verkeersfunctie is verbonden: de spoorlijn en het busstation, welke laatste via vier lijnen de woongebieden met het centrum verbindt. Daarnaast leent het stationsplein zich uitstekend voor het houden van de markt die hier rond 1990 gehouden kan worden. Hierbij moet rekening worden gehouden met ca 175 kramen.



winkels

winkelstraat

beeldvorming centrale as

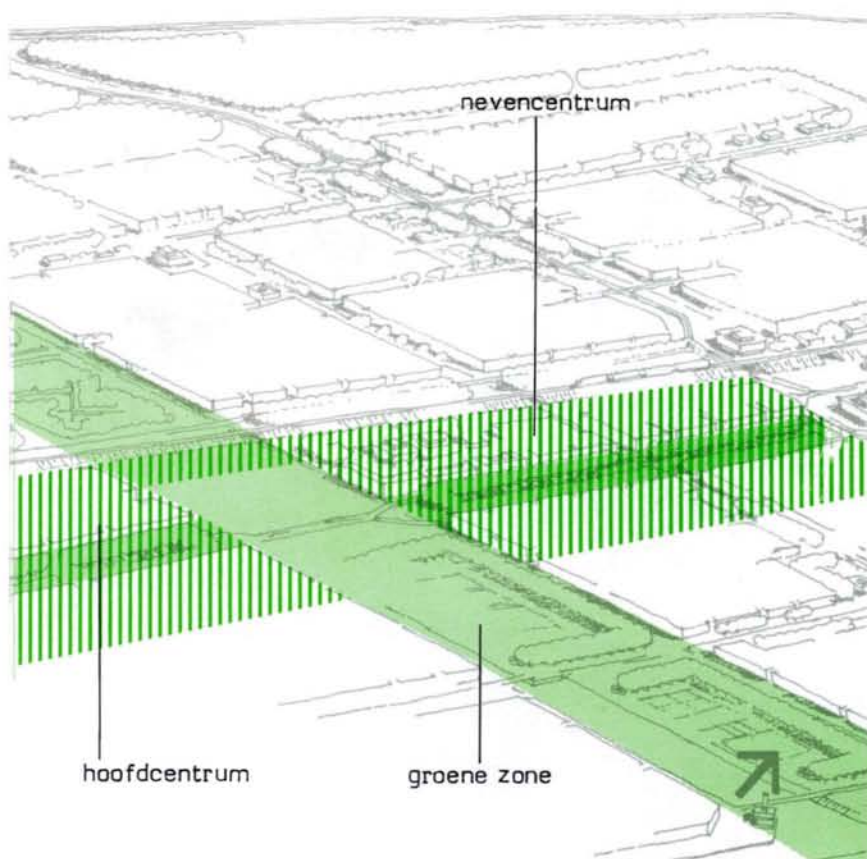


Centrale as

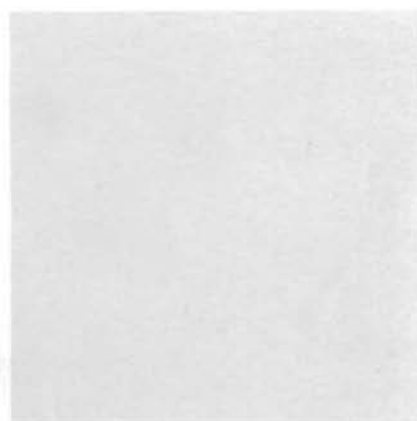
De centrale as is een essentieel onderdeel van het centrum van Almere-Buiten en zal hiervan sterk het gezicht bepalen door zijn afmetingen en vormgeving. Tevens vervult deze as een belangrijke rol in de faseerbaarheid van het centrum. Met een profielbreedte van 100 m en parallel lopend aan het winkelgebied biedt deze ruimte de mogelijkheid om indien gewenst gebouwde functies te realiseren (woningen, winkels, parkeergarages, etc.). Ook wat betreft de infrastructuur is dit gebied goed faseerbaar en zal tot 1990 als ontsluitingsweg dienen voor het dan gebouwde centrum. Een gedeelte van de centrale as kan ruimte bieden aan een parkeerterrein (parkeren op maaiveld).

Na 1990 voorziet de as in de behoefte aan verbindingen met het oostelijke deel van Almere-Buiten, te weten: de busbaan, de centrumweg als verbinding tussen de westelijke en oostelijke kernhoofdwegen en de langzaamverkeersroutes. De boulevardachtige opzet van deze centrale as biedt naast dienstverlening en kantoorfuncties een levendig woonmilieu.





beeldvorming nevencentrum



Het nevencentrum

Op de structuurplankaart Almere-Buiten kan worden afgelezen dat het centrum aan de oostzijde, na het oversteken van de centrale groene zone, een vervolg krijgt in een tweede, kleiner centrumgebied, nevencentrum genaamd.

Dit nevencentrum zal ook functies bevatten, welke voor Almere-Buiten als geheel van belang zijn. Daarmee wordt het nevencentrum tot overloopgebied voor het hoofdcentrum. De ontwikkeling ervan zal pas na 1990 in gang worden gezet. Het is niet te verwachten dat hier op grote schaal detailhandel zal worden gerealiseerd. Daarentegen wordt meer gedacht aan een functie op maatschappelijk gebied: een scholengemeenschap, een sporthal, een school ten behoeve van middelbaar technisch onderwijs en een bibliotheekfiliaal. De woningbouwcapaciteit bedraagt 400 - 1000 woningen. In samenhang hiermee zijn 2 k.b.o.-scholen nodig, alsmede een gymlokaal.

Verder is voorzien in ca 2,8 ha voor kantoren en kleine bedrijven en ca 0,3 ha ten behoeve van verhuurbare eenheden.



6.

D.H.Z.-complex

lokatie D.H.Z.-terrein

--- hoofdroute voor voetgangers en fietsers
 — auto-ontsluiting



Een integraal onderdeel van het hoofdcentrum van Almere-Buiten vormt het gebied van ca 12 ha, bestemd voor de vestiging van allerlei bedrijven op het terrein van doe-het-zelf-activiteiten en vrije tijdsbesteding, kortweg D.H.Z.-complex genaamd.

In het Ontwerp-structuurplan Almere wordt de mogelijkheid van bedrijventerreinen nabij (hoofd)centra in overweging gegeven.

Hier speelt mee het nog immer actuele verschijnsel van de detailhandel op niet daartoe bestemde bedrijventerreinen. Dit kan in extreme vorm afbreuk doen aan het centrum. Deze aspecten zijn in Almere-Buiten opgepakt en uitgewerkt in de vorm van een themacentrum, waarin een scala van bedrijven op het gebied van doe-het-zelf en vrije tijdsbesteding een plaats kunnen vinden.

In een regio met grootschalige nieuwbouw gedurende de komende decennia biedt een dergelijke sector perspectieven, ook in een tijd van teruglopende conjunctuur. Een dergelijk element trekt door zijn verscheidenheid aan goederen en diensten aanzienlijke bezoekersaantallen, waarvan ook het centrum van Almere-Buiten kan profiteren. Bovendien levert het een bijdrage in de eigen identiteit van deze kern.

Uitgangspunten

Om een dergelijk complex in Almere(-Buiten) optimaal te kunnen laten functioneren, dient aan enkele uitgangspunten te worden voldaan:

- het complex dient bereikbaar te zijn voor alle soorten verkeer. Gezien de aard van het complex (veel volumineuze goederen) zal het accent liggen op auto-vervoer;
- ter wille van deze lokatie dient elders in Almere de realisering van soortgelijke vestigingen zoveel mogelijk te worden beperkt, zowel op bedrijventerreinen als in centra. Een en ander betekent wel dat het complex zo snel mogelijk in uitvoering moet worden genomen;
- het complex dient zoveel mogelijk als een eenheid naar buiten te

treten om zijn aantrekkingskracht zo groot mogelijk te doen zijn. Dit kan de nodige eisen stellen aan de opzet, exploitatie en beheer.

De ligging

Op grond van de bovengenoemde overwegingen is het complex gesitueerd in de noordwest kwadrant van het hoofdcentrum van Almere-Buiten. Het complex is daardoor verzekerd van een goede bereikbaarheid voor zowel verkeer uit Almere-Buiten zelf, als de regio. Het grootste gedeelte van het gebied is gelegen binnen 200 m van een bushalte en 400 m van het station Almere-Buiten-West. Bovendien wordt het complex doorsneden door een aantal hoofdroutes voor voetgangers en fietsers en sluit direct aan op het winkelgebied ten noorden van de spoorlijn.

Het expeditieverkeer behoeft niet door het winkel- en woongebied te worden gevoerd daar het complex direct aan de kernhoofdweg is gelegen.

Programma

Het D.H.Z.-complex biedt een ruime vestigingsplaats voor bedrijven in een aantal branches op het gebied van doe-het-zelf en vrije tijdsbesteding; veelal worden ze gekenmerkt door volumineuze goederen, en grootschaligheid. De concrete invulling dient te worden afgestemd op de mogelijkheden welke de lokale en deels de regionale markt bieden. Op dit moment worden de volgende onderdelen voorzien:

1. D.H.Z.-artikelen 9.000 m² (gereedschap, bouwmaterialen, verf, behang, ijzerwaren en dergelijke);
2. woninginrichting 16.000 m² (meubelen, woningtextiel, vloerbedekking, verlichting en dergelijke);
3. tuinartikelen 5.500 m² (bloemen, planten, zaden, potten en gereedschap);
4. hobby - vrije tijd 8.000 m² (kampeer- en caravanartikelen, sportartikelen, foto/film, computers en handvaardigheidsartikelen enz.).

In totaal kan ca 38.500 m² bedrijfsvloeroppervlak aan vooral volumineuze detailhandel worden gerealiseerd.

Daarnaast biedt het complex een groot aantal aanvullende en ondersteunende functies, welke te zamen als dienstverlening kunnen worden beschouwd. Hiertoe behoren onder andere de horecavestigingen, kinderopvangcentra, doe-het-zelf-garage, verhuur van bijvoorbeeld gereedschap, aanhangers, en dergelijke, technische informatie, cursusruimten, expositieruimten, accommodatie voor sportbeoefening, adviezen enz., enz. In totaal is hiervoor ca 22.500 m² bedrijfsvloeroppervlak beschikbaar.

Tenslotte is er ook de mogelijkheid tot vestiging van kantoorruimten/groothandel bijvoorbeeld in samenhang met bovengenoemde vestigingen: 15.000 m².

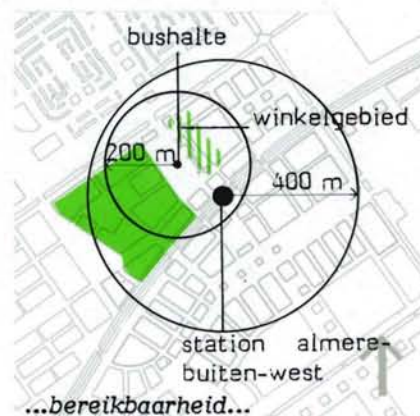
Niet specifiek gerelateerd aan dit complex, maar zeker passend in een stedelijk centrumbeeld, is de mogelijkheid om ook woningen in dit gebied te realiseren (maximaal ca 300 woningen).

De parkeerbehoefte is geraamd op ca 1.500 parkeerplaatsen. De zuidoosthoek van het complex sluit aan op het perron van het N.S.-station. Het daar geprojecteerde parkeerterrein vervult vooral op werkdagen een rol als parkeer- en reisterrein, hetgeen een efficiënt grondgebruik mogelijk maakt.

Ontwikkeling

Voor de eerste hoofdfase tot 1990 wordt uitgegaan van ca 14.700 m² voor detailhandel, 6.500 m² voor dienstverlening en 7.500 m² voor kantoren/groothandel.

De tweede hoofdfase kan ca 23.800 m² voor detailhandel, 15.000 m²



voor dienstverlening en 7.500 m² voor kantoren/groothandel bevatten. Ten aanzien van de fasering zal een afzonderlijk ontwikkelingsplan worden opgesteld. Op korte termijn kan de eerste aanzet van het complex, met een oppervlakte van 2,5 ha bouwrijp worden gemaakt. In 1984 kunnen de eerste bedrijven operationeel zijn; als mogelijke vestigingen komen in aanmerking, een tuincentrum, een bouwmarkt, een garage en dergelijke.

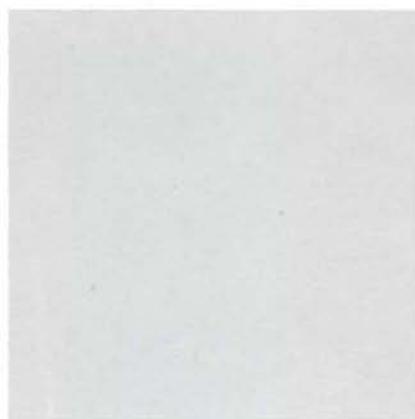
Ten aanzien van de vorm waarin de gronduitgifte zal plaatsvinden, zijn verscheidene oplossingen mogelijk.

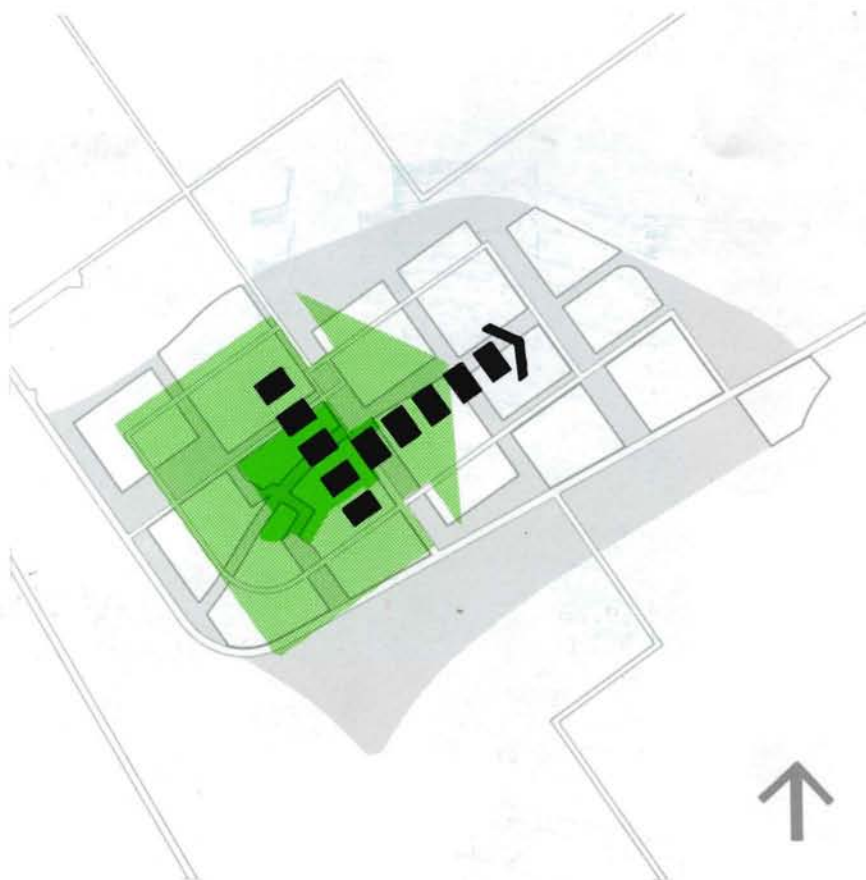
Daarvoor dient nadere studie te worden verricht. Om de start van het complex (met oplevering in 1984) veilig te stellen, wordt uitgegaan van een uitgiftebeleid zoals dat tot nu toe voor de ontwikkeling van centra in Almere wordt gevoerd: projectgewijs, met de mogelijkheid van individuele kavels.

De uiteindelijke opzet van het complex dient erop gericht te zijn, dat



een aantal activiteiten in de sfeer van dienstverlening worden gerealiseerd, waardoor het complex een extra dimensie krijgt. Als mogelijkheid om dit te financieren kan gedacht worden aan een opslag op de grondprijs. Een en ander stelt de nodige eisen aan exploitatie en beheer. Tegelijkertijd moet ervoor worden gewaakt dat het D.H.Z.-complex het hoofdcentrum van Almere-Buiten als winkelgebied uitholt door de introductie van branche-vreemde elementen. Detailhandel in de sector voedings- en genotmiddelen is op deze plek nadrukkelijk uitgesloten.





ontwikkelingsrichting kern/
centrum

gedeelte. Rond 1990 is dit voltooid. De bouw van het centrum verloopt in deze fase in noord-zuidelijke richting, vanaf de eerste woonbuurt in het noorden, via het N.S.-station naar het zuiden, tot aansluiting is gevonden op de ten zuiden van het centrum gelegen woonbuurt.

Na 1990 zal het oostelijke gedeelte van de kern worden ontwikkeld vanuit twee bouwfronten. De ontwikkelingsrichting van het centrum verloopt dan in west-oostelijke richting om te kunnen aansluiten op dit oostelijke kerngedeelte. Het stations(plein) wordt bij deze richtingverandering het draaipunt. Ca 75% van het winkelgebied zal aan de zuidzijde zijn gelegen en ca 80% van de kantooroppervlakte. De nadere fasering naar programma en ruimte dient hierop te worden afgestemd.

De ontwikkeling op korte termijn

1e fase 1984

Tegelijk met de oplevering van de eerste woningen in de eerste woonbuurt, wordt de eerste aanzet van het hoofdcentrum in gebruik genomen. Dit gedeelte ligt direct in het verlengde van de buurt B en is direct bereikbaar voor alle soorten verkeer.

Kantoorruimte wordt ondergebracht in het zogeheten ontwikkelingskantoor, waarin ook op het publiek gerichte functies aanwezig zullen zijn (baliefuncties van de overheid en politie).

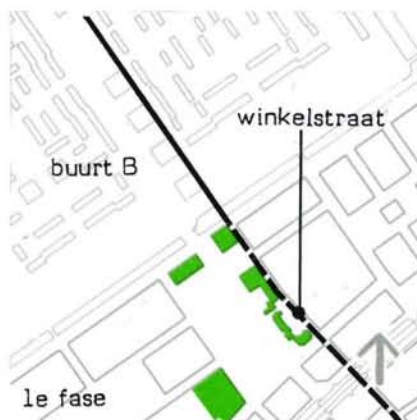
De voorzieningen (zie tabel programma 1e fase) vormen de westelijke wand van de eerste winkelstraat, welke in zuidelijke richting doorloopt tot aan het station.

Bevoorrading van de winkels geschiedt aan de achterzijde. Parkeer-ruimte is direct ten westen van dit project gelegen (ca 300 parkeerplaatsen).

Gedurende de eerste jaren, te rekenen vanaf 1985, zal in dit gebied

onderdeel	bruto vloeroppervlak
supermarkt	1.140 m ²
drogisterij ca	200 m ²
electrische artikelen	200 m ²
huishoudelijke artikelen	150 m ²
bakker	200 m ²
textiel	100 m ²
café-biljart	150 m ²
snackbar	35 m ²
P.T.T.-kantoor	200 m ²
sociaal-culturele ruimten (onder andere bibliotheek)	800 m ²
kantoorruimte ca	2.400 m ²

...programma 1e fase...



1984

direct vanaf de start eers' aanzet definitief winkelce trum

le k.b.o.-school + sportzaal

sportveldencomplex

buurthuis

kerk

aantal inwoners 1.650



1985

tennisbanen

sporthal

start le scholengemeenschap

aantal inwoners 4.050

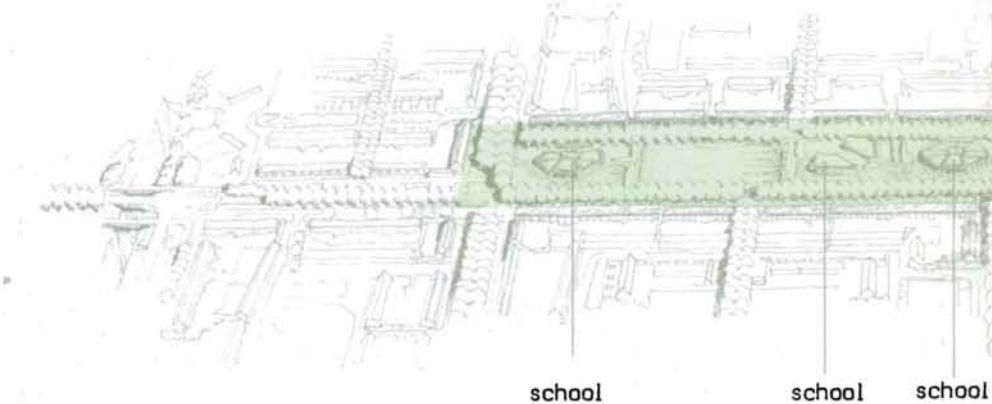
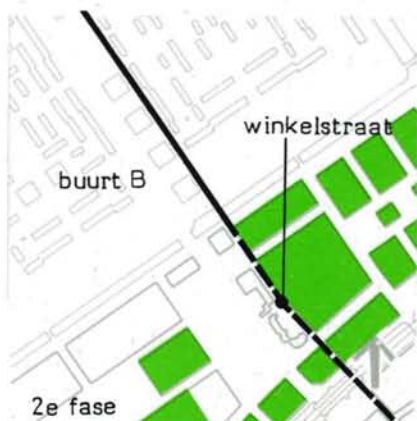


ook de markt kunnen worden gehouden. De kramen vormen als het ware (tijdelijk) de oostelijke wand van de winkelstraat. De capaciteit bedraagt ca 60 kramen.

Naarmate de realisering van het centrum vordert, zal de markt worden verplaatst naar een gebied ten zuiden van de spoorlijn. Met name het stationsplein komt hiervoor in aanmerking. In het verlengde van dit project wordt een kerk gerealiseerd, na enkele jaren gevolgd door een gezondheidscentrum. Ook op het D.H.Z.-terrein kunnen in 1984 de eerste vestigingen worden geopend. Dit terrein is voor bezoekers van elders bereikbaar via de stadsautoweg 1 en de kernhoofdweg, alsmede per bus vanuit Almere-Stad.

2e fase 1985 - 1987

In deze periode zal het noordelijke gedeelte van het centrum verder





1986

Almere-Buiten beschikt over
eerste gezondheidscentrum

eerste scholengemeenschap

banken

aantal inwoners 6.750



1987

station Almere-Buiten-West

verzorgingstehuis

aantal inwoners 9.720

worden ontwikkeld. De winkelstraat zal worden voltooid tot aan het station; deze straat is dan dubbelzijdig bewinkeld en uitgevoerd als voetgangersgebied. Er vindt een menging van winkels, wonen, kantoren, dienstverlening en kleine bedrijven plaats in het grote bouwblok dat aan deze straat grenst.

Parallel aan de spoorlijn worden voornamelijk kantoren gerealiseerd. Door dit gebied loopt een weg, welke de westelijke en oostelijke kernhoofdweg zal verbinden. Tot 1990 vervult deze weg slechts een rol in de ontsluiting van dit centrumgebied. Aan de noord- en oostzijde van het centrum wordt in hoofdzaak woonbebouwing gerealiseerd. Daarin zijn tevens een verzorgingstehuis, een k.b.o.-school en een school voor speciaal onderwijs opgenomen.

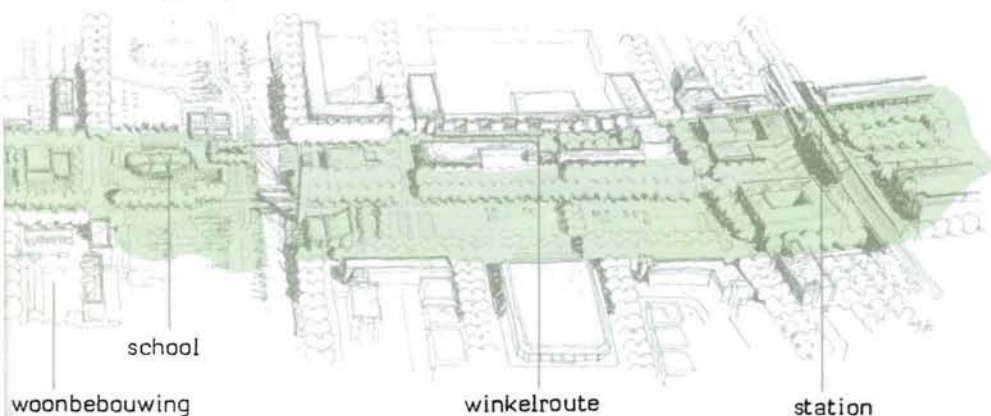
Op dat gedeelte van het D.H.Z.-complex, dat grenst aan het noordelijke perron van het N.S.-station wordt een parkeer- en reisterrein aangelegd.

onderdeel	bruto vloeropp.
winkels	3.400 m ²
kantoor	15.000 m ²
dienstverlening	1.625 m ²
jongerencentrum	800 m ²
verzorgingstehuis	5.000 m ²
k.b.o.-school	5.000 m ²
school bijzonder onderwijs	10.000 m ²
woningen (465)	

* betreft de totale terreinoppervlakte

...programma 2e fase...

...beeldvorming voorzieningen
zone vanaf centrum tot
in buurt B...



school

woonbebouwing
buurt B

winkelroute

station

1987
station Almere-Buiten-West
verzorgingstehuis
aantal inwoners 9.720



1988
eerste projecten ten zuiden
van de spoorbaan gestart
aantal inwoners 13.000



Fasering op langere termijn

Tegen de tijd dat centrum A-noord en de noordwest-kwadrant van Almere-Buiten hun voltooiing naderen en het station Almere-Buiten West in gebruik is genomen, zal het centrum ten zuiden van de spoorlijn en de zuidwest kwadrant van de kern in aanbouw worden genomen.

In globale zin zal eerst een relatie tot stand worden gebracht tussen de eerste woonbuurt (B), de noordelijke winkelstraat en de ten zuiden van het centrum gelegen woonbuurt. Vervolgens wordt het centrum vanaf het station verder uitgebreid, waarbij het stationsplein een scharnierfunctie vervult. Het winkelgebied zal van hieruit in westoostelijke richting worden ontwikkeld. Hierin worden ook kantoren, horeca, dienstverlening en woningen gerealiseerd.

Aan de randen gaat het centrum over in zuiver woongebied, als overgang naar de aangrenzende woonbuurten. In het algemeen zal worden gebouwd in 4-5 lagen. Daar waar aanleiding bestaat kan hoger worden gebouwd (uitzicht, markant punt).

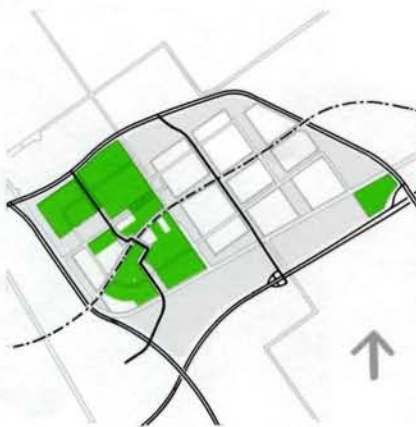
26.000 m² winkels
9.800 m² dienstverlening
(inclusief horeca)
66.000 m² kantoor
13.500 m² kleine bedrijven
5.000 m² sporthal/zwembad
4.000 m² cultureel centrum
2.500 m² bibliotheek
5.000 m² verzorgingstehuis
500 m² kinderdagverblijf
500 m² dagverblijf gehandicapten
120 m² peuterspeelzaal
700/1350 woningen
3 KBO-scholen
1 scholengemeenschap

...voorzieningen in m² in
Centrum-Zuid...

1987 - 1990

Deze fase heeft betrekking op het ontwikkelen van de stationsomgeving ten zuiden van de spoorlijn. Het stationsplein vormt hierbij als het ware het kristallisatiepunt. In de winkelsfeer kan circa 4.000 m² bedrijfsvloeroppervlak worden gerealiseerd. Aansluitend aan de winkels van centrum A-noord wordt het winkelgebied eerst in zuidelijke richting naar buurt G doorgetrokken. Daarna wordt vanaf het stationsplein de ontwikkeling naar het oosten ingezet. Bevoorrading en parkeren vindt in principe plaats aan de achterzijde. In deze omgeving wordt gedacht aan circa 15.000 m² bruto-kantooroppervlak, circa 200 woningen en circa 500 m² ten behoeve van dienstverlening (inclusief horeca).

Woningen, kantoren, horeca, dienstverlening en detailhandel kunnen



1990

sociaal-cultureel centrum

manege

helpt kern afgerond en oostelijk deel gestart

aantal inwoners 20.000



1995/1996

tweede station in gebruik

bioscoop

bibliotheek

tweede scholengemeenschap

sporthal/zwembad

aantal inwoners 38.000

gecombineerd worden ontwikkeld. Daarbij worden vooral de horeca en de winkels aan het stationsplein gesitueerd. Het stationsplein is als verblijfsplein bedoeld, niet als verkeersruimte. Direct aan de westzijde van het plein wordt het busstation gerealiseerd, waar in deze fase een tweetal buslijnen samenkomen. De auto-ontsluitingen geschieden via de twee westelijke kernhoofdwegen, welke aansluiten op de stadsauto-wegen 1 en 5 (respectievelijk A6). De centrale as vervult op dit moment uitsluitend een rol als ontsluitingsweg ten behoeve van het centrum.

Langs de westelijke en zuidelijke grenzen, direct aansluitend op de woonbuurten H en G, worden circa 400 woningen gerealiseerd. Hier kan tevens bebouwing ten behoeve van kantoren en dienstverlening worden gerealiseerd. Tevens dient één k.b.o.-school te worden gebouwd.

In deze fase is nog een school voor voortgezet bijzonder onderwijs te verwachten. Het gebied langs de spoorlijn, aan de oostzijde van de gracht, biedt hiervoor een goede lokatie.

1991 - 1995

In deze periode zullen zich voor Almere-Buiten en zijn centrum belangrijke ontwikkelingen voordoen. Het westelijk gedeelte van de kern is afgerond, het oostelijk deel wordt in ontwikkeling genomen. Programmatisch gezien is er behoefte aan circa 20.000 m² bruto-vloeroppervlak ten behoeve van detailhandel, 29.000 m² kantoorvloer-oppervlak en circa 2.000 m² bruto-vloeroppervlak ten behoeve van dienstverlening (inclusief horeca).

Het winkelgebied sluit direct aan op het in de vorige fase gerealiseerde winkelgedeelte. Een deel van de kantoren en dienstverlening wordt hierin opgenomen. Circa 300 woningen kunnen in gestapelde vorm worden gebouwd. Grotere kantoorprojecten zijn gesitueerd ten westen van het station.

1995/1996

tweede station in gebruik

bioscoop

bibliotheek

tweede scholengemeenschap

sporthal/zwembad

aantal inwoners 38.000



2000

Almere-Buiten is een volgroei-
de kern

aantal inwoners 50.000



1996 - 2000

In deze periode zal de kern Almere-Buiten worden voltooid. Daarmee kan ook het centrum worden afgerond. Het winkelgebied ten noorden van de centrale as wordt met circa 12.000 m² bedrijfsvloeroppervlak aangevuld tot circa 26.000 m². Dit centrumgebied wordt aangevuld met circa 400 woningen en 2.500 m² ten behoeve van dienstverlening. Aan kantoorruimte kan er 20.000 m² bruto-vloeroppervlak worden gerealiseerd. In het algemeen bedraagt ook hier de bouwhoogte 4-5 bouwlagen.

De uitloper van het centrum in het groengebied, parallel aan de spoorlijn, is voornamelijk bestemd voor maatschappelijke doeleinden. In de onderhavige fase wordt het centrum tot aan de (oostelijke) gracht ingericht en sluit daarmee aan op in deze uitloper gerealiseerde voorzieningen.

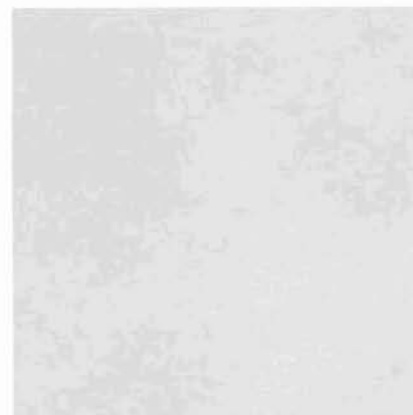
Een aantal zaken dient zich aan, welke bij uitstek voor situering in het centrumgebied in aanmerking komen: cultureel centrum, sporthal/zwembad, verzaaid bibliotheekfiliaal, scholengemeenschap, politiebureau, postkantoor en jongerencentrum. Een cultureel centrum, een bibliotheek en dergelijke lenen zich goed om een bijdrage te leveren aan het functioneren van het avondplein. In deze fase krijgt dit terrein zijn definitieve aanzien.

De tweede scholengemeenschap van Almere-Buiten is gesitueerd nabij de kruising van de centrale as en de centrale groenzone. Voor sportvoorzieningen (velden) biedt deze groenzone goede mogelijkheden. Ten gevolge van de hierboven genoemde mogelijkheden wordt de infrastructuur sterk uitgebreid. Twee buslijnen zorgen voor de verbindingen van het oostelijke gebied van Almere-Buiten met het centrum; station Almere-Buiten Oost wordt geopend. De centrale as vervult nu een duidelijke rol als verbindingszone met het oostelijke deel. De definitieve inrichting van dit gebied dient dan te geschieden.

Slot

In de voorgaande hoofdstukken is gepoogd een consistent, logisch beeld op te bouwen ten aanzien van de ontwikkeling van het hoofdcentrum van Almere-Buiten, op wat langere termijn, zowel stedenbouwkundig als programmatisch.

De eerste aanzet wordt inmiddels uitgewerkt. In hoeverre het geschetste beeld zal en kan worden verwezenlijkt, hangt af van velerlei factoren, niet in de laatste plaats van degenen die nauw betrokken zijn bij de realisering van de diverse projecten, zoals de overheid en de ontwikkelaars. Getracht is aan te geven dat het centrum met name door zijn structuur flexibel genoeg is om veranderende inzichten te honoreren.





Uitgave

: Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Lelystad

Informatie met be-
trekking tot de
vestiging

: Rijksdienst IJsselmeerpolders, afdeling Stede-
lijke en Recreatieve vestigingen:
Lelystad 03200 - 99111
Almere 03240 - 30004

