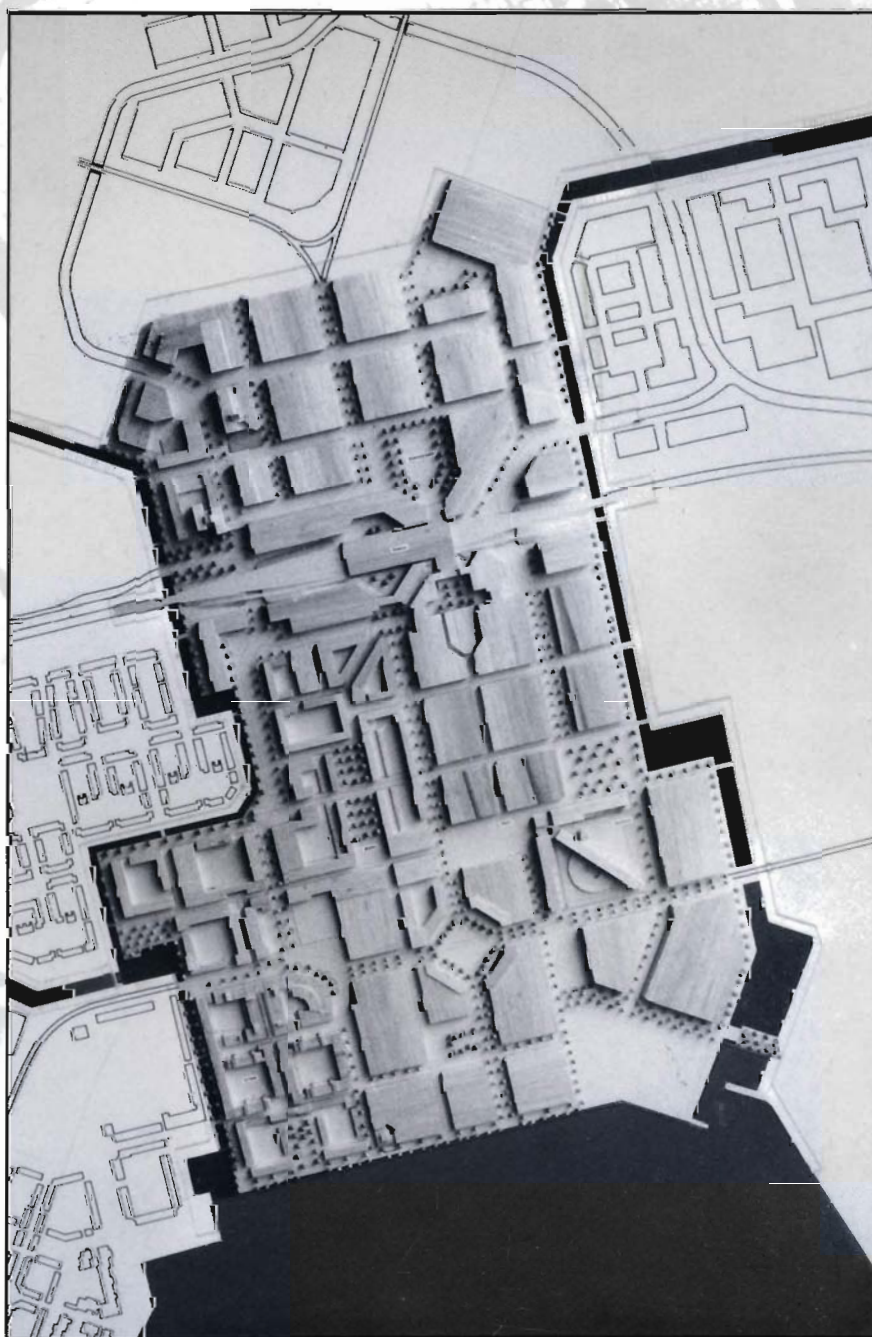


ontwikkelingsplan voor het centrum van almere



K.E. Nawijn
B.L. Stassen



ontwikkelingsplan voor het centrum van almere

door K.E. Nawijn en B.L. Stassen

flevobericht nr. 193



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

Inhoud

1. Algemeen

- 1.1. Inleiding
- 1.2. Opzet rapport

9

2. Ligging

- 2.1. Ligging in West-Europa
- 2.2. Ligging in Nederland
- 2.3. Ligging in de regio Amsterdam
- 2.4. Ligging in Flevoland
- 2.5. Ligging in Almere

11

3. Situatie

- 3.1. Almere-Stad
- 3.2. Omliggende woon-en werkgebieden
- 3.3. Groen en water
- 3.4. Spoorlijn

17

4. Omvang

- 4.1. Algemeen
- 4.2. Het centrum
als voetgangersgebied
- 4.3. Het centrum
als verbijzonderd woongebied
- 4.4. Het centrum als binnenstad
- 4.5. Het centrum als ontwerpeenheid
- 4.6. Het centrum in cijfers

21

5. Voorzieningen

- 5.1. Algemeen
- 5.2. Winkels
- 5.3. Horeca
- 5.4. Cultuur
- 5.5. Welzijn
- 5.6. Zorg
- 5.7. Onderwijs
- 5.8. Overige voorzieningen
- 5.9. Samenvatting

29

6. Werkgelegenheid

- 6.1. Algemeen
- 6.2. Kantoren

39

7. Woningen

- 7.1. Algemeen
- 7.2. Aantal woningen
- 7.3. Woonvormen

43

8. Verkeer en vervoer

- 8.1. Algemeen
- 8.2. Voetgangers
- 8.3. Fiets + bromfiets
- 8.4. Openbaar vervoer
- 8.5. Autoverkeer
- 8.6. Bevoorrading
- 8.7. Parkeren voor
bezoekers en werknemers
- 8.8. Parkeren voor bewoners
- 8.9. Vaarmogelijkheden

49

9. Spanningsvelden

- 9.1. Algemeen
- 9.2. Magnetten
- 9.3. Doelen en groepsdoelen
- 9.4. Profiteurs
- 9.5. Opvullers

59

10. Geleding

- 10.1. Algemeen
- 10.2. De city
- 10.3. Het N.S.-station
en onmiddellijke omgeving
- 10.4. Het winkeldomein
- 10.5. De waterkant
- 10.6. Het centrumpark
- 10.7. De overgangszone

63

11. Keuzemogelijkheid

- 11.1. Algemeen
- 11.2. Keuzemogelijkheid in activiteiten
- 11.3. Keuzemogelijkheid
in artikelen en diensten
- 11.4. Keuzemogelijkheid in prijzen

73

12. De openbare ruimte

- 12.1. Algemeen
- 12.2. Straten en stegen
- 12.3. De pleinen
- 12.4. Parken
- 12.5. Grachten, singels en boulevard

77

13. Vorm

- 13.1. Rasterpatroon
- 13.2. Richtingen
- 13.3. Maatvoering van het patroon
- 13.4. Bijzondere elementen
- 13.5. Bebouwingshoogte zonering
- 13.6. Windtunnel-onderzoek
- 13.7. Materialen en kleuren

83

14. Groei en verandering

- 14.1. Algemeen
- 14.2. Het centrum anno 1980
- 14.3. Het centrum tot 1986/87
- 14.4. Fasering
- 14.5. Veranderingen

91

Samenvatting

97

Bijlage

Bijlage bij:

Ontwikkelingsplan voor het centrum van Almere

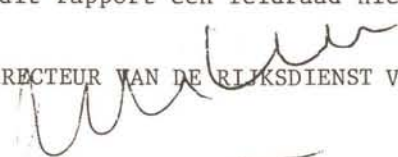
- Kaart ontwikkelingsplan voor het centrum van Almere

Klik op titelbijlage om de link te activeren

De Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders 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. Uiteindelijk zal Almere-Stad met zo'n 100.000 inwoners de hoofdkern van Almere kunnen zijn. Dit betekent dat met name de centrumvoorzieningen in Almere-Stad ook een functie moeten gaan vervullen voor bewoners van andere, kleinere kernen van Almere. Het is belangrijk al in een vroeg stadium deze extra functie te onderkennen en de plannen hierop af te stemmen.

Inmiddels is de eerste fase van het centrum in gebruik genomen, een eerste fase die verwachtingen wekt voor de verdere centrumontwikkeling. Dit rapport wil deze verdere ontwikkeling in beeld brengen: vandaar ook de naam "Ontwikkelingsplan Centrum Almere-Stad".

In de komende twintig jaar moet de realisering van deze plannen haar beslag krijgen. In hoeverre dit mogelijk is, zal dan pas kunnen blijken. Gaarne onderstreep ik echter één van de laatste zinnen van het rapport, waarin wordt gesteld dat dit zal afhangen van de inzet en betrokkenheid van alle bij deze realisering betrokken instanties en personen. Moge dit rapport een leidraad hierbij zijn.



DE DIRECTEUR VAN DE RIJKSDIENST VOOR DE IJSSELMEERPOLDERS

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

1. Algemeen

1.1. Inleiding

Onlangs (juni 1980) zijn de eerste bewoners in Almere-Stad gearriveerd. Behalve woningen, veel zand en veel wind troffen zij daar ook de eerste voorzieningen aan. Nog niet veel, maar wel voldoende om in de allernoodzakelijkste behoeften te voorzien. In de komende jaren zullen vele duizenden hen volgen. Zo veel mogelijk tegelijkertijd zullen allerlei voorzieningen tot stand gebracht moeten worden: scholen, sportvelden, parken, winkels en verder datgene wat een steeds groeiende bevolking nodig heeft. Een belangrijk deel van deze voorzieningen zullen een plaats moeten krijgen in het hoofdcentrum van Almere. Vooral die voorzieningen die maar één keer in Almere zullen voorkomen: een centraal station, grote warenhuizen, belangrijke culturele voorzieningen (theater), gespecialiseerde restaurants, kleine bijzondere boetiekjes, hoofdkantoren van grote ondernemingen, het stadhuis enz.

In dit ontwikkelingsplan wordt geprobeerd een beeld op te roepen van dit toekomstige centrum, dat in belangrijke mate het gezicht zal bepalen van Almere-Stad, ook voor de inwoners van andere kernen van Almere. De volwassen bevolking van Almere-Stad zal waarschijnlijk gemiddeld één keer per week dit centrum bezoeken, terwijl ca. een kwart van de bevolking van de overige kernen dit zal doen. Dit betekent dat het centrum een belangrijk gemeenschappelijk onderdeel zal zijn van hun ruimtelijke en maatschappelijke belevingswereld.

Het oproepen van een beeld van dit centrum op een tijdstip dat de bevolking van Almere-Stad net is begonnen, op een plaats waar nu slechts een zand- en moddervlakte te zien valt, vormt geen eenvoudige opgave. Een dergelijk beeld is uitsluitend gebaseerd op plannen van dit ogenblik en daarmee dus in feite willekeurig. Veranderingen in plannen zullen dit beeld ongetwijfeld doen wijzigen. Inzichten veranderen, meer mensen krijgen ermee te maken, nieuwe maatschappelijke en technische ontwikkelingen doen zich voor, kortom, het leven schrijdt voort. Toch is onthulling van dit onvolledige beeld nu nodig, en wel om de volgende redenen.

- a) Het ontwerp-struktuurplan Almere-Stad bevindt zich in een laatste fase van besluitvorming. Vooruitlopend hierop zijn een aantal bestemmingsplannen (in het kader van de Wet openbaar lichaam "Zuidelijke IJsselmeerpolders" nu nog plannen tot regeling der bebouwing en der bestemming van gronden genaamd) van een aantal gebieden te Almere-Stad reeds vastgesteld. Ook het eerste deel van het centrum zelf, dat nu in uitvoering is, moet in een dergelijk plan worden vervat. Een wat ruimer kader hiertoe in de vorm van dit ontwikkelingsplan is gewenst.
- b) Een deel van dit centrum is reeds in uitvoering. Zowel overheid als een aantal partikulieren zijn als opdrachtgever en als uitvoerder in het gebied werkzaam. Tevens zijn gedetailleerde plannen nodig voor ontwikkelingen in de komende vijf jaar. Ook in dit licht gezien is een nader inzicht in de ontwikkelingen op de lange termijn zowel in programmatische als in stedenbouwkundige zin gewenst.
- c) Het centrum ligt op een dusdanig centrale plaats in het toekomstige Almere-Stad, dat reeds aan alle kanten van dit centrum uitvoeringswerkzaamheden gaande zijn, zodat nadere invulling in de planfase van deze lege plek snel moest plaatsvinden. Ook de eerste bewoners van Almere-Stad willen weten hoe hun centrum er straks uit zou kunnen zien, zeker die bewoners van het woongebied grenzende aan dit centrum (Stedenwijk Noord).

- d) Ten slotte kan worden gesteld dat het op te roepen beeld onder geen beding een eindbeeld is. Juist de confrontatie met de buitenwacht kan het beeld modelleren. Vervolmaken of beter gezegd afmaken in meerdere betekenissen van het woord.

Sinds april 1975 zijn een steeds toenemend aantal mensen bezig met het opstellen van plannen voor Almere-Stad en dus ook voor het centrum. Allerlei deelstudies en -verkenningen zijn al eerder in de vorm van werkdocumenten, tekeningen, schetsen, programma's van eisen, R.I.J.P.-rapporten en andere notities verschenen.

In dit ontwikkelingsplan zijn deze samengebracht. Het achterliggende programma en de stedenbouwkundige basisgedachten werden ontwikkeld door de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, terwijl de stedenbouwkundige uitwerking plaats vond in samenwerking met het buro Kuiper Co. te Rotterdam.

Zoals gezegd geeft het voor u liggende ontwikkelingsplan een beeld van een mogelijke ontwikkeling van het centrum. De gedachtevorming en daarmee de planontwikkeling is een dynamisch gebeuren. Dit wil echter niet zeggen dat ontkomen kan en mag worden tegelijkertijd de hoofdlijnen van zo'n plan vast te stellen en vervolgens te realiseren. De ontwikkeling in de tijd staat echter centraal. Vandaar de titel: Ontwikkelingsplan voor het centrum van Almere.

1.2. Opzet rapport

De visuele informatie in dit rapport staat centraal. Ca. 100 beeldpagina's verduidelijken de tekst, die zo beknopt mogelijk is gehouden. Een kaartje of foto kan vaak meer zeggen dan duizend woorden, zeker voor degenen die niet gewend zijn zich voor omvangrijke nota's heen te lezen. Het rapport is opgedeeld in een aantal hoofdstukken, die ieder voor zich een stuk informatie verschaffen. Elk hoofdstuk heeft wel verband met de andere, maar niet noodzakelijkerwijs in de hier gehanteerde volgorde.

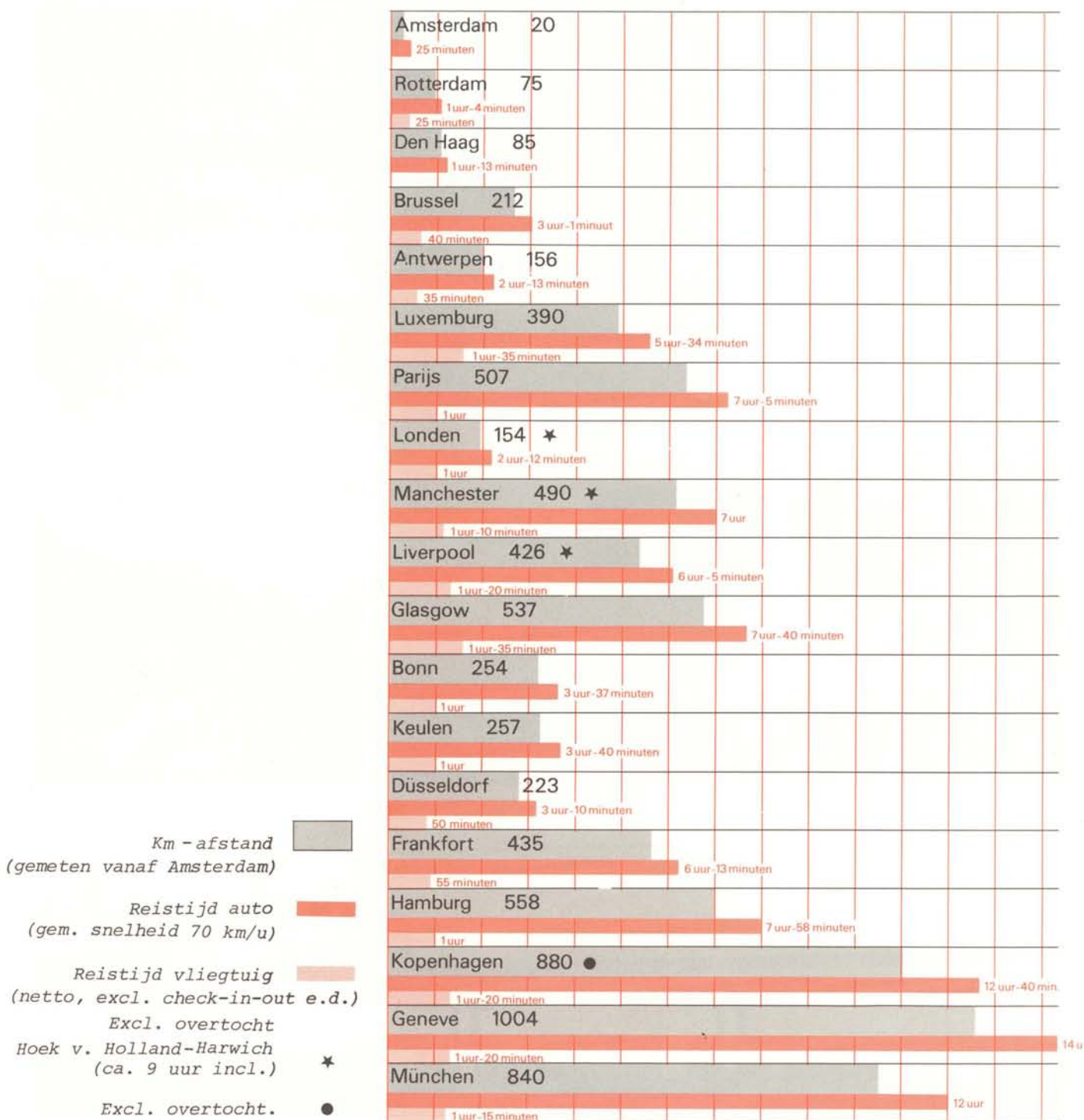
De eerste hoofdstukken (1, 2 en 3) tonen waar het centrum ligt en welke randvoorwaarden de onmiddellijke en bredere omgeving stellen aan haar ontwikkeling. De hoofdstukken 4 t/m 7 zijn sterk kwantitatief gericht: omvang, voorzieningen, werkgelegenheid en woningen worden hier behandeld.

Hoofdstuk 8 gaat over het verkeer en het parkeren. Het laat zien hoe men straks in dit centrum kan komen en er zich in kan voortbewegen. Hoofdstuk 9 gaat kort in op de spanningsvelden in het centrum: wat zijn de belangrijkste gebouwen en/of bestemmingen en waar moeten ze liggen? Hoofdstuk 10 brengt een zekere geleiding in het centrum aan: ieder onderdeel van het centrum dient straks zijn eigen gezicht te kunnen tonen. In hoofdstuk 11 wordt gesproken over de herbergzaamheid en geborgenheid die van een goed centrum moeten uitgaan. Beide aspecten hebben te maken met de functies van het centrum, de inhoud of 'vulling' van gebouwen en met de vormgeving van het centrum, die in hoofdstuk 12 en 13 nader wordt uitgewerkt. Hoofdstuk 14 gaat over de verdere ontwikkeling van het centrum: wat is er nu al, wat komt er binnenkort en hoe moet het daarna? Wat moet je doen om de dynamiek in een nieuw stadscentrum kansen te geven.

2. Ligging

2.1. Ligging in West-Europa

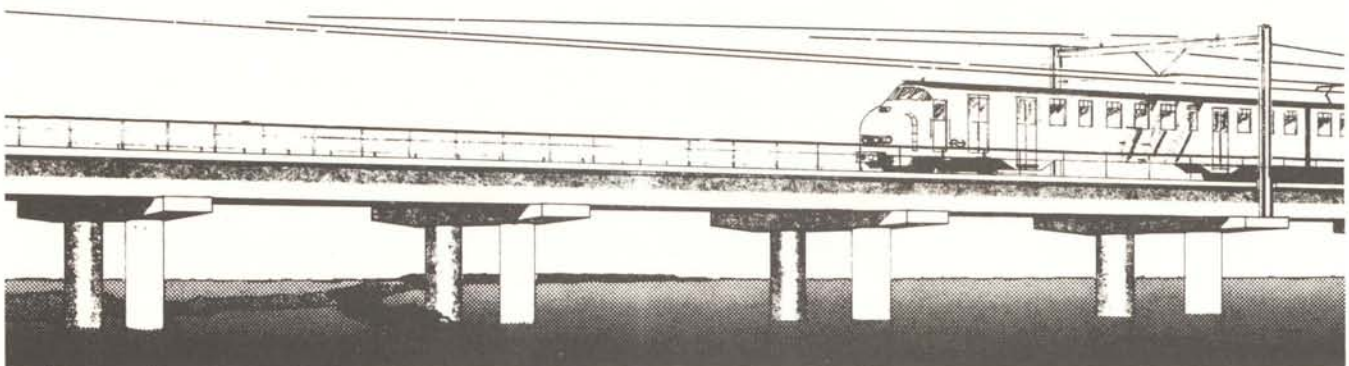
Almere ligt in de nabijheid van de Randstad Holland, één der grote Westeuropese conurbaties. In figuur 2.1 is de afstand van Almere naar een aantal steden uit deze conurbaties weergegeven (in kilometers, in autoreistijd en in vliegturen vanaf Schiphol, inclusief de 40 minuten autorijden vanaf Almere en 30 minuten wachttijd op Schiphol). Uit deze figuur blijkt dat alle belangrijke locaties in West-Europa binnen 4 uur te bereiken zijn. Met name een interessant gegeven voor nationale, maar vooral internationale bedrijven, die mede op grond hiervan een vestiging in het centrum van Almere zouden kunnen overwegen.



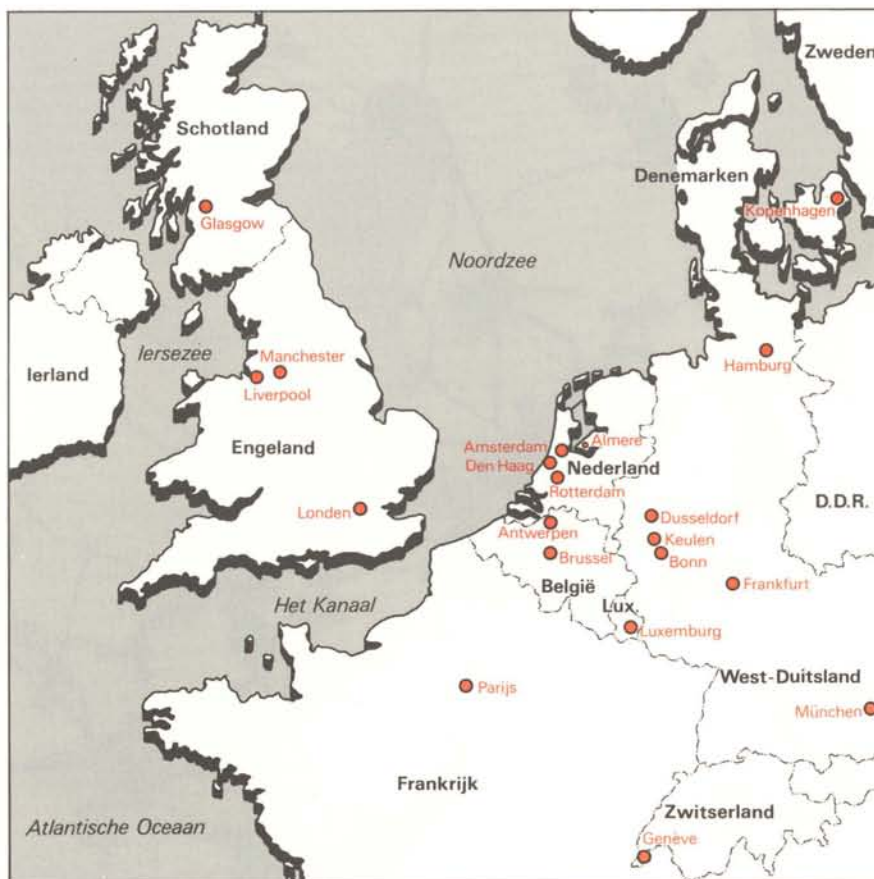
Straks ook met de trein.



Uitstekende snelwegverbindingen.



Centraal in West-Europa.



2.2. Ligging in Nederland

Almere is één van de nieuwe steden in Nederland, die gebouwd worden om de overloop op te vangen van de grote steden. Al sinds de zestiger jaren is dit het nationaal ruimtelijke orderingsbeleid.

In de Verstedelijkingsnota kreeg Almere een taakstelling van 27.000 woningen tot 1990 en ten minste nog eens 30.000 daarna, in totaal bestemd voor minimaal 175.000 inwoners. Momenteel (medio 1981) wonen er ca. 13.000 mensen in Almere-Haven en ca. 2.000 in Almere-Stad. Er zijn goede verbindingen in aanleg, zowel over de weg als per spoor met Amsterdam en het Gooi. Een groot deel van Nederland is binnen één à twee uur reistijd vanuit Almere te bereiken, zowel per auto als (straks) per trein.

2.3. Ligging in de regio Amsterdam

Essentieel voor de toekomstige ontwikkeling van Almere en daarmee haar hoofdcentrum, is de sociaal-economische en ruimtelijke ontwikkeling van Amsterdam. Het omgekeerde is echter ook waar. Hoe zou de stadsvernieuwing van de grond moeten komen zonder een opvangmogelijkheid dichtbij in Almere voor duizenden mensen, bedrijven en activiteiten. De afstand Almere-Amsterdam is zo gering dat van een steeds toenemende wederzijdse afhankelijkheid sprake zal zijn. Nu al recreëren duizenden Amsterdammers aan het Almeerse strand (Muiderzand) en driekwart van alle Almeeders zijn oud-Amsterdammers.

Ook met het Gooi zullen nauwe banden ontstaan. Veel Gooise bedrijven zijn al verhuisd naar Almere en nog meer zullen volgen. Hiermede vervult Almere tevens de functie van het tegengaan van verdere aantasting van waardevolle natuurgebieden in het Gooi door plaats te bieden aan bewoners en bedrijven uit het Gooi.



Het centrum van Almere-Stad zal middels een zo volledig mogelijk dienstverlenend pakket deze bedrijven moeten steunen, terwijl het centrum tevens zelf een aantrekkelijke locatie vormt voor bedrijven, die zich in de regio Amsterdam willen oriënteren.

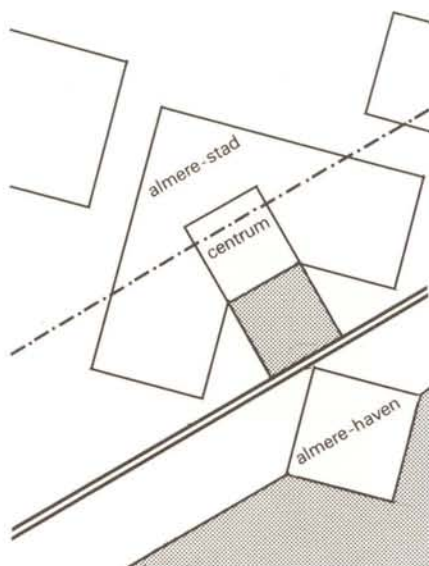
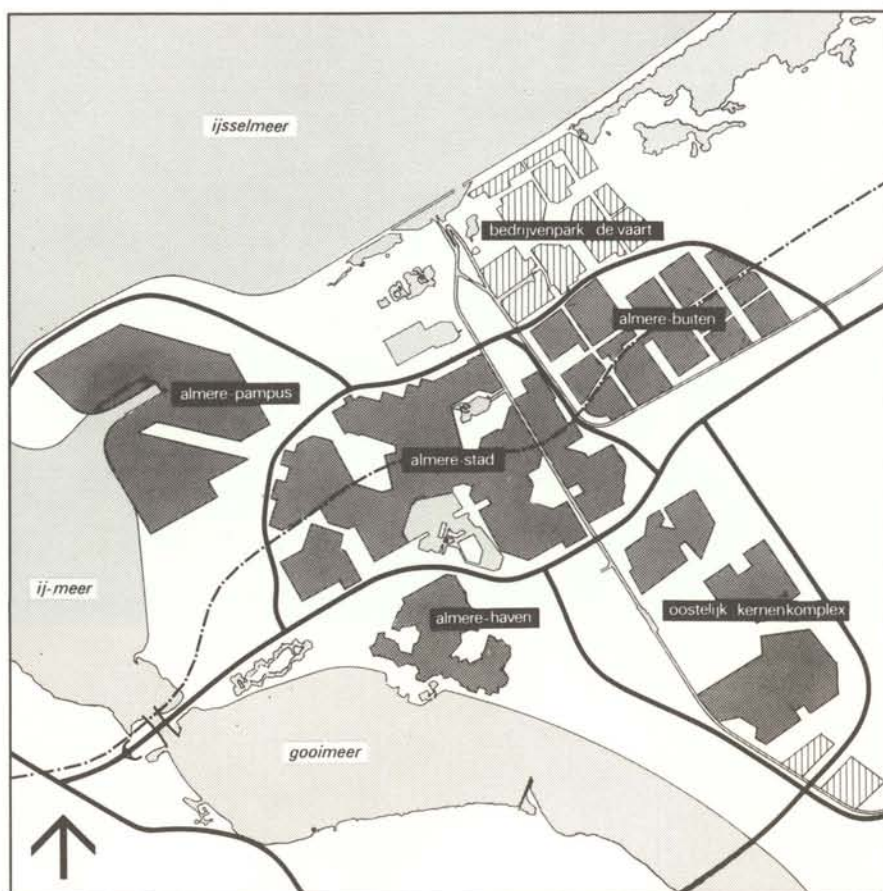
2.4. Ligging in Flevoland

Almere is gelegen op de grens van twee gebieden, nl. het oude land en het nieuwe land, in het zuidwestelijk deel van Zuidelijk Flevoland, tegenover Amsterdam en het Gooi. Deze excentrische ligging in de polder is duidelijk een plaatsverschuiving ten opzichte van de agrarische woonkernen in de oudere IJsselmeerpolders, waar de woonkernen centraal in het bijbehorende landbouwgebied liggen.

Almere steekt als een schiereiland in het IJmeer, daarmede zo dicht mogelijk bij de donorstad Amsterdam komende. Binnen een eventueel te vormen nieuwe provincie Flevoland ligt Almere dan ook verder verwijderd van de andere Flevosteden Lelystad en Dronten dan van diverse plaatsen op het oude land. Toch vormen de gemeenschappelijke ontstaansredenen, ontwikkeling en functies voldoende basis om tot een dergelijke provincie te komen, zeker in het licht van de mogelijke inpoldering van de Markerwaard, de laatste stap in het Zuiderzeeprojekt. Als het centrum van de grootste stad in een dergelijke provincie zal Almere-Stad zeker een aantal provinciale taken kunnen gaan herbergen.

2.5. Ligging in Almere

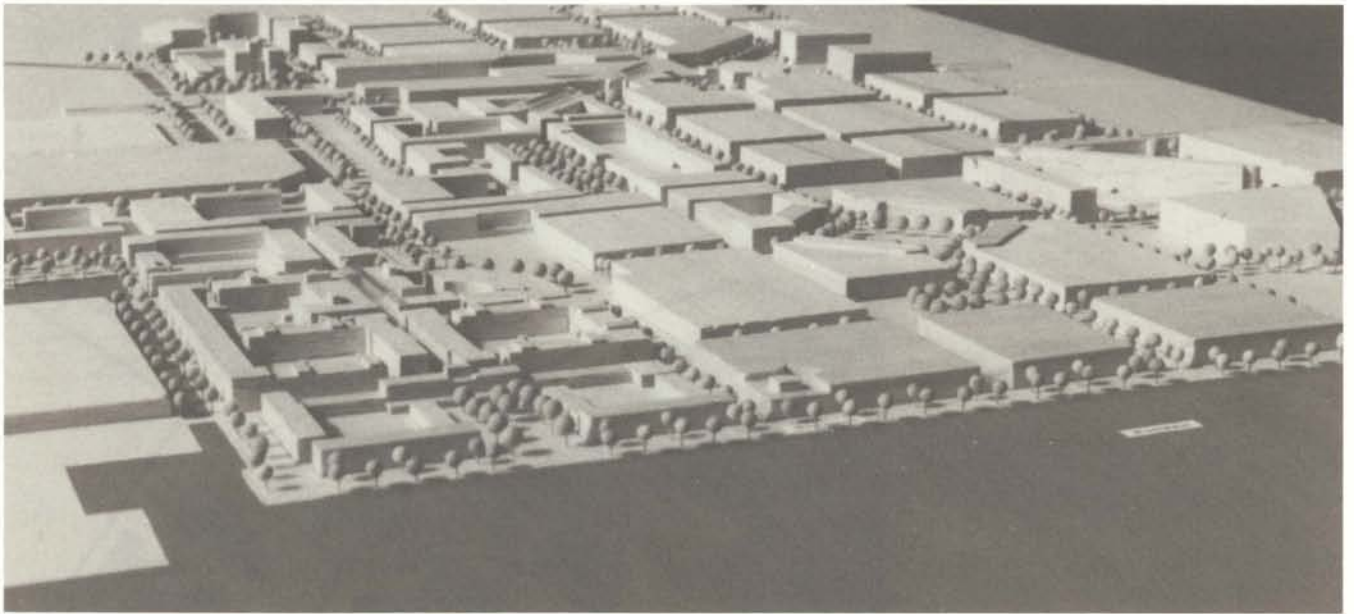
Nadat besloten was om de eerste kern, Almere-Haven, aan het Gooimeer te situeren - een vanuit geheel Almere bekenen aan de rand gelegen plaats -, leek het raadzaam de tweede kern, Almere-Stad, een centrale ligging in het Almere-gebied te geven, geo-



grafisch centraal ten opzichte van Almere-Haven en later te bouwen kernen en gunstig gelegen aan de toekomstige railverbinding dwars door het gebied. Ook schiep deze ligging de mogelijkheid al in een vroeg stadium de open groene en blauwe ruimte tussen de eerste en de tweede kern in te richten als een aantrekkelijk deel stedelijke buitenruimte, waarin voornamelijk grootschalige recreatieve en landschappelijke elementen een plaats zullen kunnen vinden. De aan te leggen railverbinding, aansluitend op de spoorlijn Amsterdam - Amersfoort, naar Almere via Weesp, zal haar hoofdstation moeten krijgen op deze centrale plaats. Zo zal Almere-Stad gelegen zijn tussen Almere-Haven, de derde kern (ook aan deze railverbinding) en de eventueel later te bouwen kernen.

Gezien de enigszins bandvormige structuur van Almere-Stad en de grote waarde die mag worden toegekend aan de open ruimte tussen Almere-Haven en Almere-Stad (ook wel de centrale open binnenruimte van Almere genoemd), leek het raadzaam het toekomstige centrum van Almere-Stad te situeren tussen de plaats van het station en dit centrale open gebied.

De afstanden gerekend vanuit het hart van het centrum naar het station en naar dit open gebied bedragen in beide gevallen circa 400 m. Dit betekent dat bezoekers, ondernemers, bewoners en werknemers, die in het centrum van Almere-Stad allemaal om dezelfde of verschillende redenen aanwezig zijn, ook kunnen profiteren van de zeer nabije ligging van het centrale open middengebied met een veelvoud van allerlei recreatieve voorzieningen en het Hoofd-N.S.-station, de poort van Almere.



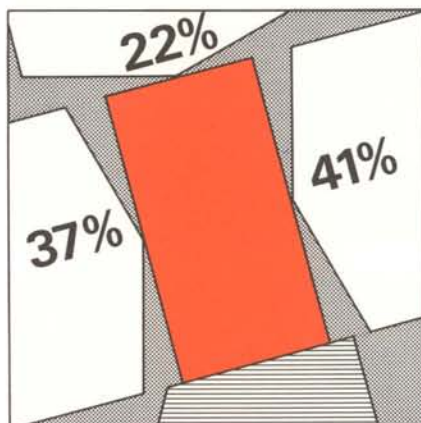
centrum Almere-Stad.

3. Situatie

3.1. Almere-Stad

Geografisch ligt het centrum precies in het zwaartepunt van Almere-Stad. Door de radiale opzet zijn voet-, fietsroutes en busbanen direkt op dit stadshart gericht, alhoewel het bezoekers-aanbod uit de vier windrichtingen heel verschillend zal zijn. 80% van hen zal, ongeveer gelijk verdeeld, komen van de oost- en westkant, terwijl de overige 20% uit het noorden zal arriveren.

structuurplan Almere-Stad



3.2. Omliggende woon-en werkgebieden

Het centrum zal aan twee zijden worden begrensd door woongebieden (gescheiden hiervan door grachten). Het gebied gelegen ten noorden van de spoorlijn is woongebied dat tot het centrumgebied wordt gerekend. In dit gebied zijn ook belangrijke onderwijsvoorzieningen gedacht, alsmede een kantorenconcentratie. Dit is gedaan om zoveel mogelijk bewoners, werknemers en minder mobiele bezoekers (de jeugd) te laten profiteren van de nabijheid van het centraal N.S.station en het hoofdbusstation.

De dichtheid in genoemde woongebieden zal daarom ook relatief hoog zijn. Dat het daarbij niet enkel om etagebouw hoeft te gaan, is te zien in de reeds bewoonde buurt Stedenwijk-Noord. Beginnend in een nog open polder leek het hier onverantwoord om direkt de hoogste dichtheid na te streven.

Het toekomstige centrum zal de omgeving in verschillende opzichten beïnvloeden. Zo zullen er relatief veel niet-woonfuncties voorkomen, zoals bedrijfsruimten e.d. op de hoeken. Daarnaast is gedacht aan meerdere grootschalige voorzieningen, die wel centraal, maar niet in het centrum gesitueerd moeten worden. Door hun schaal zouden zij daar namelijk de zo gewenste fijnmazigheid

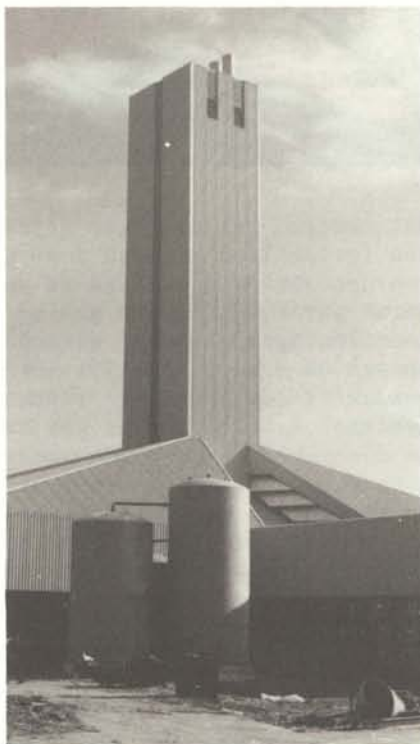


en afwisseling doorkruisen. Behalve de reeds genoemde onderwijsvoorzieningen betreft het in dit verband ook een sportaccommodatie van formaat.

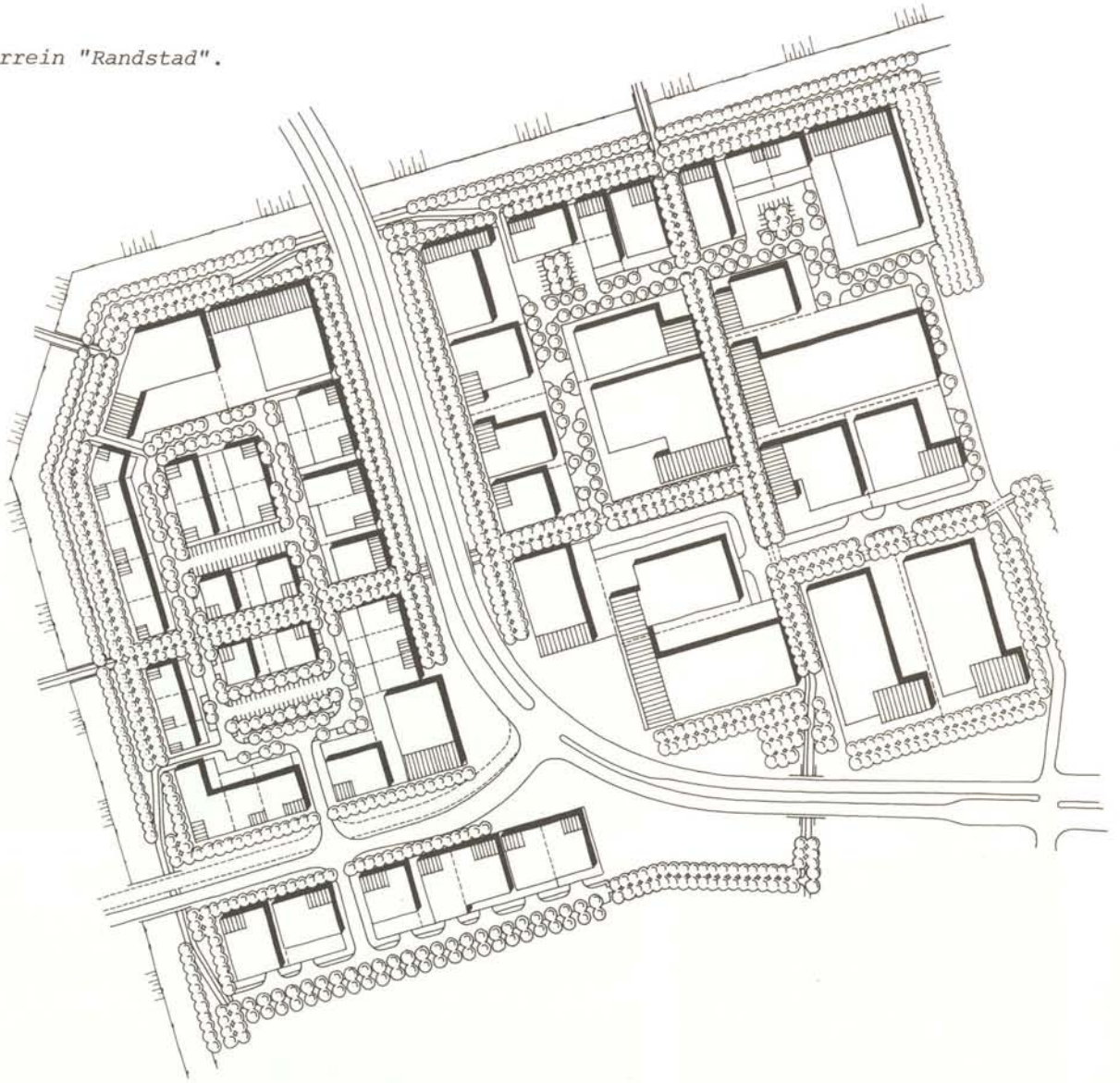
De vormgeving in deze gebieden zal stedelijk van karakter zijn met duidelijk gemarkeerde ruimten, afgestemd op de routes naar het centrum.



*De eerste woon- en werkgebieden
te Almere-Stad
grenzend aan het centrum.*



bedrijventerrein "Randstad".



Twee bedrijventerreinen van middelgrote categorie grenzen aan het centrum. "Randstad" aan de noord-oostkant, is een van de twee, zoals mede al uit de naam blijkt. Dit terrein is bestemd voor velerlei bedrijven die verwant zijn met het centrum, in de zin van toelevering of een andere vorm van dienstverlening. Het tweede terrein, Markerkant is groter van schaal en ietwat meer extensief van aard. Dit terrein is ook uitermate gunstig gelegen aan de stadsautoweg, die rechtstreekse aansluiting geeft naar zowel het oude land als naar het midden en noorden des lands.

3.3. Groen en water

Aan drie kanten liggen op korte afstand de parkachtige open ruimten die zo kenmerkend zijn voor Almere. De centrale plas is hiervan voor het centrum wel de meest in het oog springende, het meest ermee contrasterend en bepalend voor het beeld van de stad: ruim een vierkante kilometer open, lege ruimte grenzend aan het meest volle, drukste deel van de stad. Rond de plas liggen na het stenige waterfront van het centrum achtereenvolgens met de klok mee:

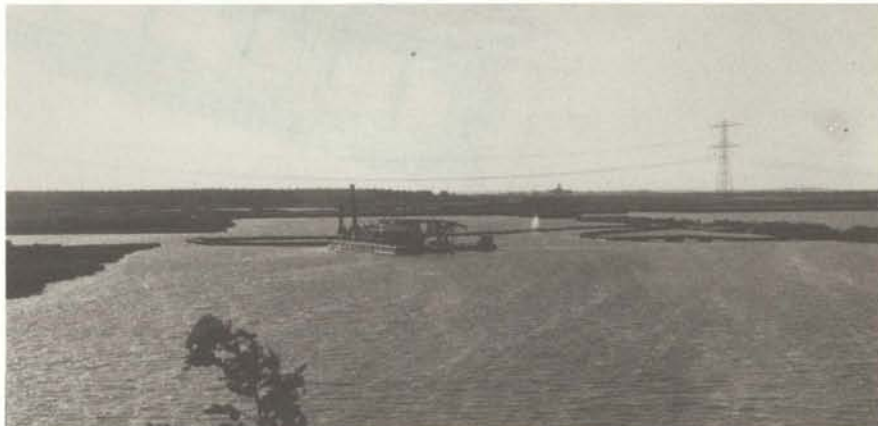
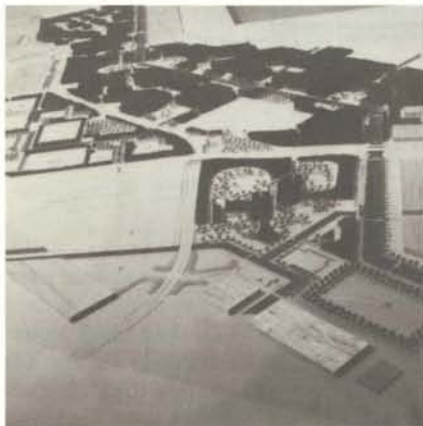
- Een parkstrook in het oosten, veel bomen aan de kant waar meestal de wind op staat.
- Een meer natuurlijk groengebied in het zuiden met verschillende recreatieobjecten maar tevens doorkruist door Rijksweg 6.

- Een wand van hogere woonbebouwing in het westen met een brede bomenpromenade daar voorlangs, voor wandelen en fietsen langs de luwe zijde.

Dan is er het Koningin Beatrixpark gelegen aan de westzijde van het stadscentrum. Dit park dat momenteel in aanleg is, wordt formeler en stedelijker naarmate men het centrum nadert. Het eindigt in een groot "manifestatieveld" waar de eerste boom van Almere-Stad geplant is.

Een derde park gevormd rond de meer natuurlijk ontworpen "zuigerplas BZ 15" in het noordoosten is bereikbaar via het bedrijventerrein Randstad, ook op ca. 800 meter lopen vanaf het station.

Ook groen en water vlak bij het centrum.



3.4. Spoorlijn

Zoals reeds eerder opgemerkt, wordt het centrum straks doorsneden door de spoorlijn, alhoewel de typische centrumfuncties bijna allen ten zuiden hiervan zijn gedacht; daar zullen zich de grote warenhuizen, de overige winkels en de sociaal-culturele voorzieningen bevinden, evenals bij voorbeeld het stadhuis. Ten noorden van de spoorlijn is ruimte gereserveerd voor specifieke kantoren, grootschalige voorzieningen en een stedelijk woongebied.

4. Omvang

4.1. Algemeen

Wat wordt eigenlijk precies onder de term "Stadscentrum" verstaan? Er bestaan allerlei kwantitatieve en kwalitatieve methoden om een stadscentrum af te bakenen van het overige stadsgebied (althans in historisch gegroeide situaties).

Men doet dit op basis van verschillende criteria, die onderling soms moeilijk te scheiden zijn, en die, indien ze op zich zelf staand gebruikt worden, iedere keer een ander stadscentrum te zien zouden geven, vooral wat de begrenzingen betreft. De meest gebruikte afgrenzingscriteria zijn:

- a. morfologische criteria, bijvoorbeeld de etalage-index (verhouding lengte etalagefront tot lengte straatfront), of de bebouwingsdichtheid;
- b. demografische criteria, bijvoorbeeld de verhouding dag- en nachtbevolking;
- c. financiële criteria, bijvoorbeeld op basis van grond-, huur- en gebouwenprijzen;
- d. topografische criteria, bijvoorbeeld afgrenzing door natuurlijke hindernissen, of door spoorlijnen en autosnelwegen;
- e. historische criteria, bijvoorbeeld door de historische omwalling als afgrenzing te nemen, of een bepaalde ouderdom van de bebouwing;
- f. verkeerskundige criteria, bijvoorbeeld door middel van voetgangerstellingen;
- g. subjectieve criteria, bijvoorbeeld door de bewoners zelf laten aangeven waar het stadscentrum ligt;
- h. functionele criteria, bijvoorbeeld de Central Business District methode, die uitgaat van bepaalde intensiteits- en hoogte-indices, of de methode die straten en pleinen tot het centrum rekent indien 50% of meer van de panden (uitsluitend de begane grond gedeelten aan de straatzijde) in gebruik zijn als winkel, kantoor, horeca-bedrijf en als recreatieve en culturele instelling.

Nieuw gebouwde stadscentra zijn in de meeste gevallen duidelijk herkenbaar als exacte eenheden. Dit komt omdat, onverschillig welk criterium er gekozen wordt voor afbakening, er steeds hetzelfde gebied met dezelfde begrenzingen uitkomt. Het gevaar bestaat dat deze centra waarschijnlijk te star in hun jasje zitten om in de toekomst allerlei veranderingen aan te kunnen. En juist die mogelijkheid tot verandering, het dynamische aspect, is waarschijnlijk zeer essentieel voor stadscentra. Een wat "zachtere" overgang naar de omliggende gebieden lijkt een belangrijke voorwaarde voor het functioneren op de langere termijn. Voor het centrum van Almere-Stad is gekozen voor een drietal definiëringen van het begrip "centrumgebied". Deze zijn als volgt:

- het centrum als voetgangersgebied;
- het centrum als verbijzonderd woongebied;
- het centrum als binnenstad.

Uiteindelijk wordt een bepaalde standaardomvang vastgesteld als ontwerp- en rekeneenheid, die echter niet enkel "harde" overgangen kent naar aanliggende gebieden.



*Stadscentra op nieuwe land,
achtereenvolgens
Lelystad - Almere-Haven en Dronten.*



Het allereerste begin.

4.2. Het centrum als voetgangersgebied

Bij bestudering van het voetgangersgedrag in stedelijke centra blijkt dat een aantal aspecten hiervan bijna wetmatig worden bepaald.

- Gemiddelde loopafstand bedraagt ca. 800 m;
- Maximale loopafstand van doel naar doel bedraagt ca. 2 km;
- Gemiddelde loopsnelheid bedraagt ca. 2 km/uur;
- Gemiddelde verblijfsduur in centrum bedraagt ca. 60 minuten;
- Gemiddelde verblijfsduur buiten bedraagt ca. 30 minuten.

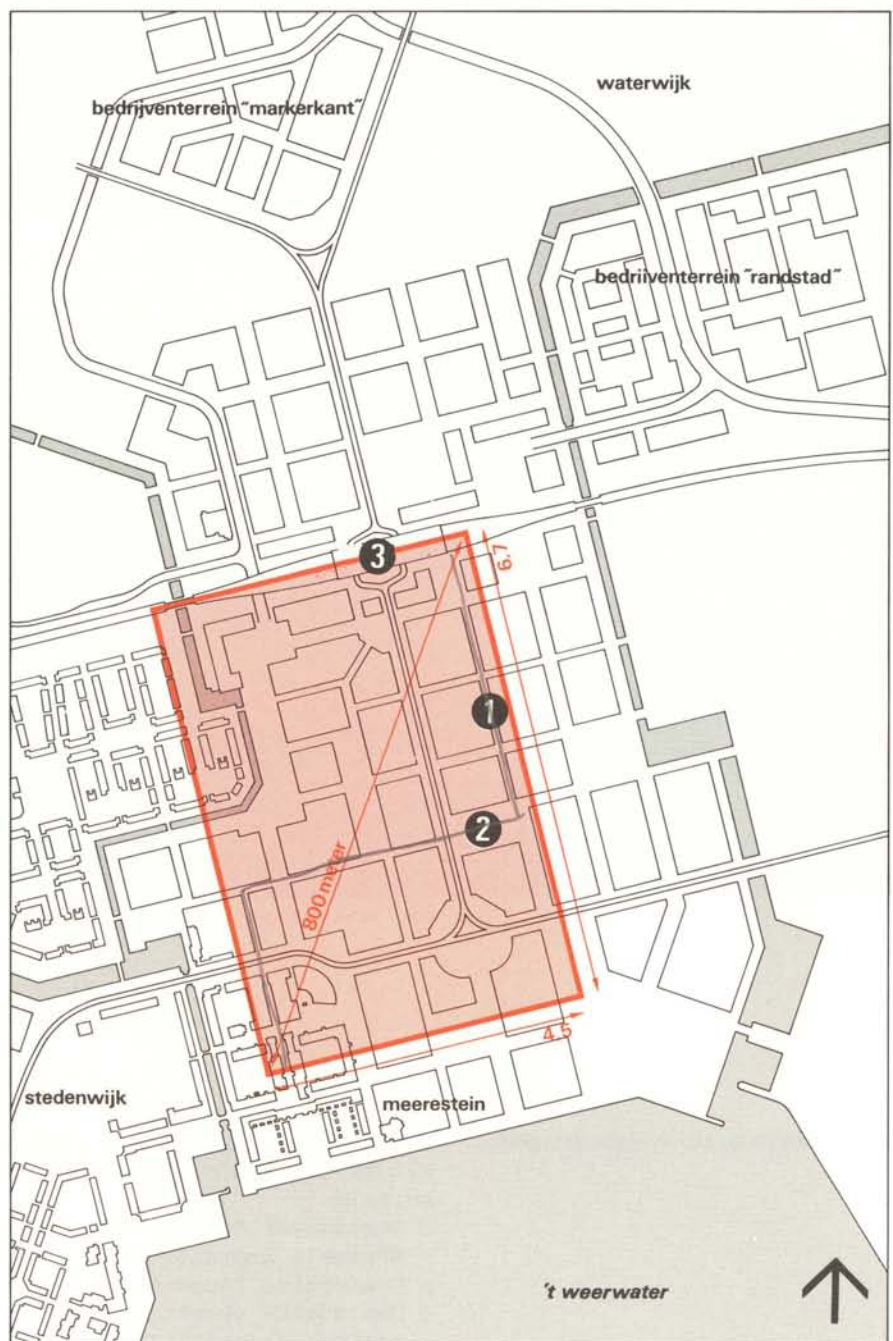
Deze wetmatigheden worden niet of nauwelijks beïnvloed door de omvang van de stad in inwonertal, maar wel door de onderlinge rangschikking van de belangrijkste centrumelementen. Al met al betekent dit dat de belangrijkste elementen bij voorkeur niet meer dan ca. 800 m uiteen mogen lopen en dat bij een zgn. "multiple-purpose-trip" niet meer dan ca. 2.000 m te voet behoeft te worden afgelegd. Het centrumbezoek wordt immers getypeerd door het bezoeken van meerdere diensten en voorzieningen gedurende één bezoek en door het willen kiezen uit meerdere mogelijkheden (tijdsbesparing en keuzemogelijkheid). Rekening houdende met het bovenstaande werd becijferd dat een voetgangersgebied van ca. 30 ha voldoende is om deze wetmatigheden in het centrum van Almere-Stad mogelijk te maken.

voetgangersgebied 30 ha
geprojecteerd op centrum

hoofdwinkelstraat

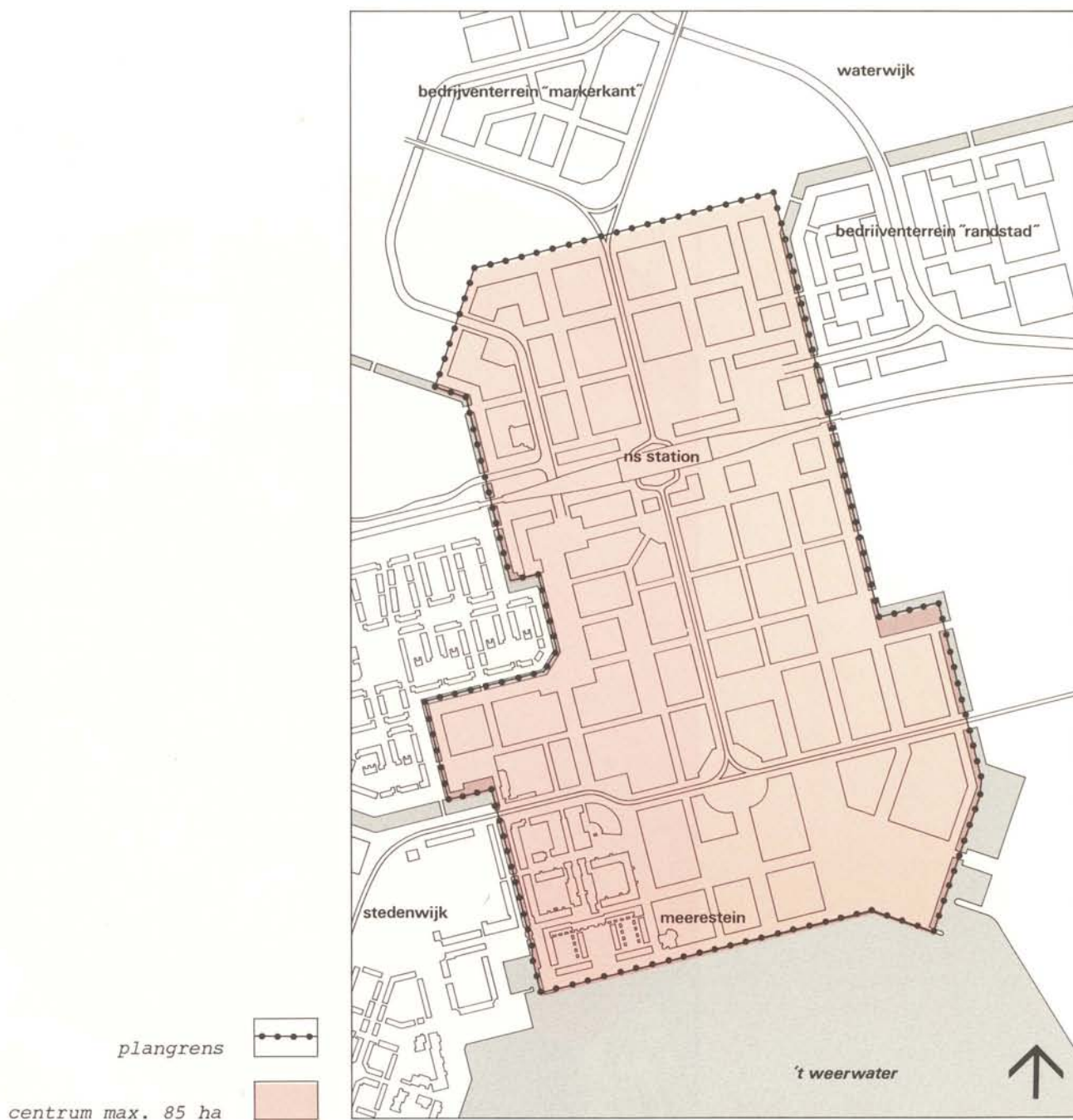
centrale plein
met ingang stadhuis

N.S. station



4.3. Het centrum als verbijzonderd woongebied

Om het centrumgebied als een verbijzonderd woongebied aan te kunnen merken, dient in dit gebied een redelijk percentage (5-10%) woningen te worden gebouwd. Dit zijn gemiddeld 2.500 woningen. Dit betekent ca. 250.000 m² aan bebouwd vloeroppervlak. Tezamen met het vloeroppervlak aan voorzieningen en kantoren betekent dit in totaal ca. 650.000 m² aan bruto vloeroppervlak. Uitgaande van ca. 200.000 m² benodigd vloeroppervlak aan parkeerruimte in gebouwde vorm (dus *exclusief* het parkeren in de open lucht op de begane grond), is dan een centrumgebied van max. 85 ha te voorzien.



4.4. Het centrum als binnenstad

Rekenen we het territoriale gebied binnen een straal van 800 m vanuit het middelpunt van het centrum als centrumgebied, dan blijkt hier ca. 200 ha toe te behoren. Dit gebied kan als het centrale stadsgebied worden aangeduid, of als binnenstad. Deze 200 ha zijn overeenkomstig het structuurplan als volgt te verdelen:

- centrum (als verbijzonderd woongebied).....	85 ha
- water.....	25 ha
- groen.....	15 ha
- bedrijventerrein 80/100 arbeidsplaatsen/ha.....	10 ha
- woongebied 90/120 inwoners/ha.....	45 ha
- woongebied 60/90 inwoners/ha.....	5 ha
- spoorlijn.....	5 ha
- hoofdwegen.....	5 ha
- grachten.....	5 ha

Totaal

200 ha



Overigens kan nog worden opgemerkt dat de inwoners van dit gebied (ca. 8.000 à 10.000) ook voor hun dagelijks en wekelijks benodigde artikelen en diensten zijn aangewezen op het centrum. Voor hen is het centrum tevens buurt- en wijkcentrum.

4.5. Het centrum als ontwerpeenheid

Recapitulerende kunnen de volgende oppervlakten voor het centrum-gebied worden genoemd:

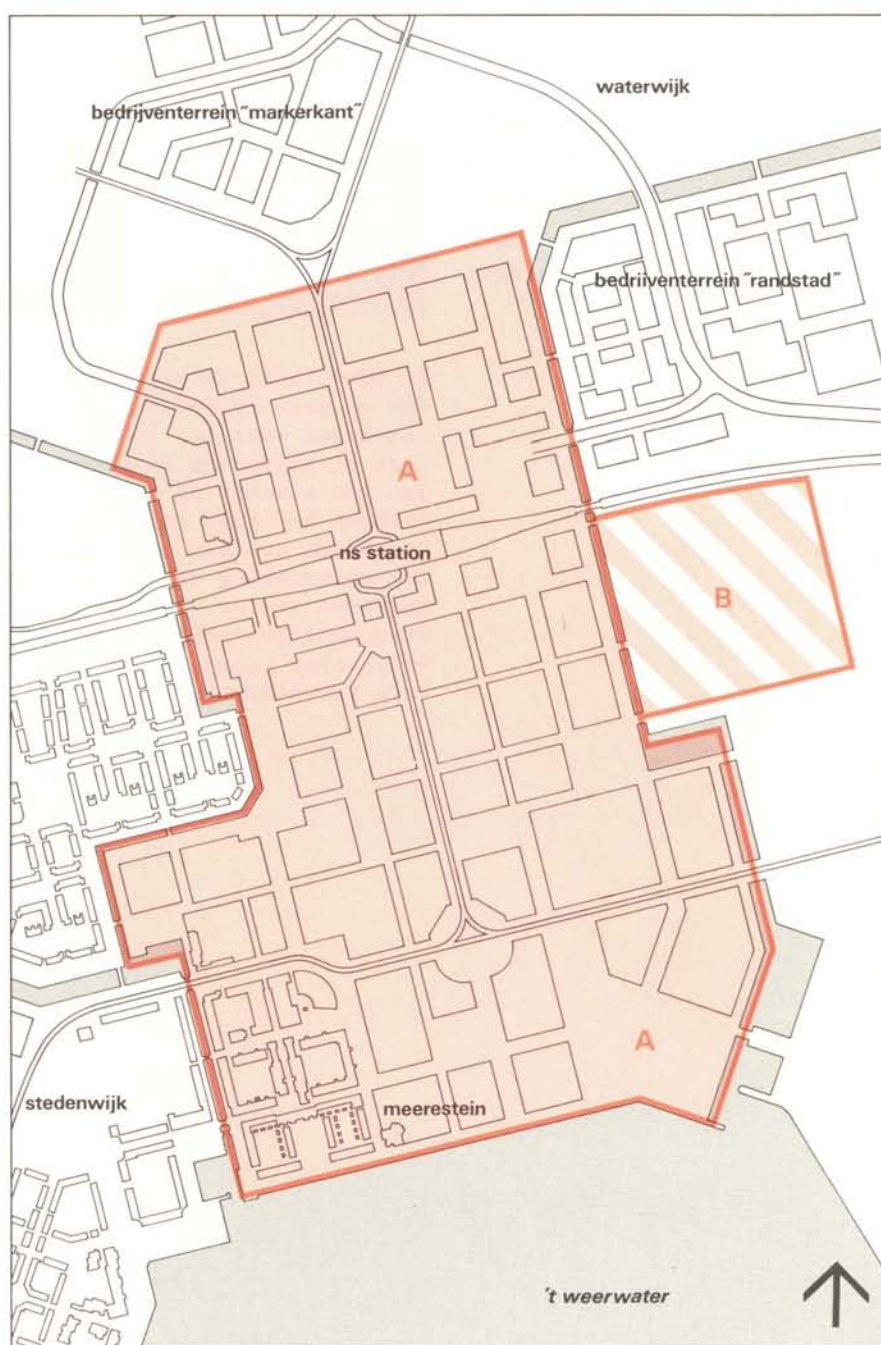
- het centrum als voetgangersgebied	30 ha
- het centrum als verbijzonderd woongebied	85 ha
- het centrum als binnenstad	200 ha

Genoemde aantallen zijn telkens uitgegaan van een inwonertal van 250.000 voor geheel Almere. Mocht dit aantal minder worden, dan kan met minder oppervlakte voor voorzieningen en kantoren

het centrumgebied, 85 ha

extra terreinreservering,
10 ha

het centrum als
ontwerpeenheid, 95 ha



worden volstaan, die dan benut kan worden als woongebied. Wel dient te worden gerekend met een extra terreinreservering van ca. 10 ha voor eventuele, niet te ramen ontwikkelingen. Dit betekent dat in totaal ca. 95 ha moet worden gereserveerd voor de centrumontwikkeling van Almere-Stad. Dit aantal kan als ontwerpeenheid worden gebruikt. Schommelingen in de totale omvang van Almere kunnen dan wel voor interne inhoudelijke veranderingen zorgen.

4.6. Het centrum in cijfers

In onderstaande tabel is een onderverdeling gemaakt van de benodigde aantallen in vloeroppervlakte voor de vier hoofdcategorieën in ruimtegebruik, nl. de voorzieningen, de werkgelegenheid, de woningen en, als afgeleide daarvan, het parkeren.

Tabel 4.6.1. Het ruimtegebruik in het centrum van Almere-Stad per hoofdbestemming in m² vloeroppervlakte (bij 200.000 en 250.000 inwoners voor geheel Almere).

Hoofdbestemming	200.000 inwoners	250.000 inwoners	gemiddeld
Verzorging	200.000 m ²	240.000 m ²	220.000 m ²
Kantoren	150.000 m ²	210.000 m ²	180.000 m ²
Woningen	300.000 m ²	200.000 m ²	250.000 m ²
Parkeergarages	200.000 m ²	200.000 m ²	200.000 m ²

In deze tabel is uitgegaan van een zgn. trendmatige ontwikkeling van de parkeerbehoefte. Mocht door een optimaal aanbod van voorzieningen voor het langzaam verkeer en voor het openbaar vervoer (bus en trein) de parkeerbehoefte aanmerkelijk gewijzigd zijn, dan zou slechts de helft van het genoemde aantal m² aan parkeergarages benodigd zijn (taakstellend parkeerbeleid). Uitgaande van een centrumgebied van 85 ha (excl. de beoogde extra reservering van 10 ha) kan de zgn. Floor-Space-Index dan variëren van ca. 0,88 (taakstellend parkeerbeleid) tot ca. 1 (trendmatige ontwikkeling). De Floor-Space-Index (F.S.I.) is de verhouding tussen het totale gebouwde vloeroppervlak en het totale terreinoppervlak.

5. Voorzieningen

5.1. Algemeen

Het centrum van Almere-Stad moet aan die 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 produkten, 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 ca. 90.000. In de overige kernen zullen volgens de taakstelling te zijner tijd in totaal maximaal 160.000 mensen worden gehuisvest. Er wordt vanuit gegaan dat in het centrum zelf ca. 5.000 mensen zullen kunnen wonen, terwijl op de genoemde loopafstand van het centrum (berekend vanuit het hart van het centrum) hier nog eens ca. 7.000 mensen bijkomen.

In tabel 5.1. zijn deze verzorgingsgebieden weergegeven met de geschatte bezoekersaantallen die eruit voortvloeien.

Tabel 5.1.1. 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	78.000	160.000	250.000
aantal huishoudens:	4.000	26.000	55.000	85.000
bezoeksfrequentie				
per week:				
primair	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	20.800	13.750	50.550
aantal bezoekers/dag:	4.000	5.000	3.500	12.500

(gem. $1\frac{1}{2}$ per bezoek)

5.2. 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 treedt hij/zij op als koopjesjager, de andere keer als koning klant. Soms wil men het allergeodkoopste, 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 v.w.b. nieuwe, zeer specifieke en vaak grootschalige winkelvormen. Deze stellen nl. zeer strikte eisen aan hun locatie, 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



Een nieuw stadscentrum
moet plaats bieden aan zoveel
mogelijk typen winkels

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 5.2.1. 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).

	Branche	%	m ²	%	m ²
200.000 inwoners	Voedsel	6	4.500	5	4.750
	Schoeisel	3	2.250	3	2.850
	Textiel / Confectie	36	27.000	40	38.000
	Woninginrichting	20	15.000	20	19.000
	Huishoudelijke + luxe art.	10	7.500	10	9.500
250.000 inwoners	Electrische artikelen	5	3.750	5	4.750
	Overige artikelen	20	15.000	17	16.150
	Totaal	100%	75.000	100%	95.000

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

Tabel 5.2.2. 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).

	Aantal vestigingen	Grootte-klasse	Totaal	Cumulatief
200.000 inwoners	1	10.000 m ²	10.000	10.000
	1	7.500 m ²	7.500	17.500
	2	5.000 m ²	10.000	27.500
	3	2.500 m ²	7.500	35.000
	5	1.000 m ²	5.000	40.000
	9	750 m ²	6.750	46.750
	13	500 m ²	6.500	53.250
	18	300 m ²	5.400	58.650
	28	200 m ²	5.600	64.250
	38	150 m ²	5.700	69.950
250.000 inwoners	42	100 m ²	4.200	74.150
	17	50 m ²	850	75.000
	177*	201*		

*Gemiddelde vestigingsgrootte zou dan resp. 423 en 470 m² bedragen bij (1) 200.000 inwoners en (2) 250.000 inwoners.

5.3. 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, b.v. 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.

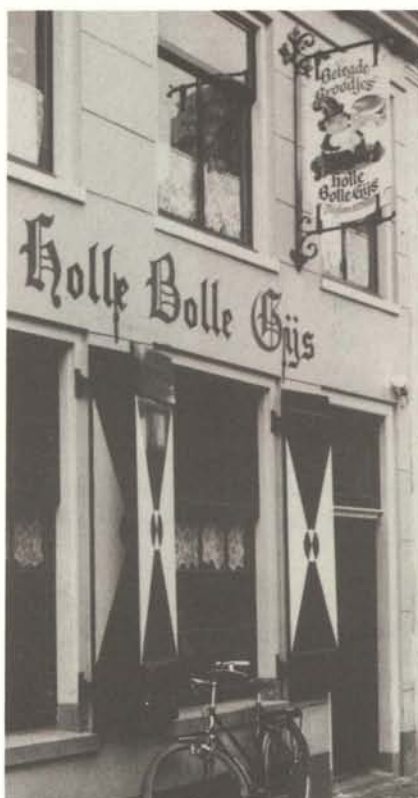
Tabel 5.3.1. Horeca-voorzieningen in het centrum van Almere-Stad (in aantallen en m²) (bij 200.000 en 250.000 inwoners voor geheel Almere*).

	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/caféteria's	gem.100	2.500	3.000
	16 22	café's/bars	gem.125	2.000	2.750
200.000 inwoners	2 2	hotels	2.000-8.000	9.000	10.000
	2 3	pensions	250-750	1.000	1.500
250.000 inwoners	15 20	diversen	gem.100	1.500	2.000
	76 100	horeca-voorzieningen	50-8.000	20.000	25.000

*Tot deze aantallen zijn niet de zgn. para-commerciële bedrijven gerekend, waarin een buffet o.i.d. aanwezig is (sportkantines, bioscopen, station, bedrijfskantines, buurthuizen e.d.).



De smaakmakers van het centrum.



5.4. Cultuur

Het stadscentrum dient te beschikken over een rijk scala aan culturele voorzieningen, teneinde te kunnen voorzien in de volgende menselijke behoeften:

- de behoefte aan lectuur;
- de behoefte aan muziek;
- de behoefte aan dans;
- de behoefte aan toneel;
- de behoefte 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 5.4.1. is een overzicht opgenomen van de te realiseren culturele voorzieningen in het centrum van Almere-Stad.

Tabel 5.4.1. Culturele 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	Bibliotheek	3 à 4.000	3.000	4.000
1	Mediatheek			
1	Muziekschool	1.500	1.500	1.500
1	Concertzaal	1.500	1.500	1.500
1	Theater	2.000	2.000	2.000
1	Minitheater	500	500	1.000
1	Openluchttheater	1.500	1.500	1.500
2	Expositieruimte	500	1.000	2.000
2	Museum	2.500	5.000	5.000
1	Kunstgalerie	500	500	1.500
6	Algemene ruimten	250	1.500	2.500
P.M.	Overige ruimten	P.M.	2.000	2.500
18			20.000	25.000

200.000 inwoners

250.000 inwoners

Voorzieningen
voor een rijk cultuurleven.



5.5. 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: de 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.

Vele manieren om "Wel te zijn".



Tabel 5.5.1. Welzijnsvoorzieningen* in het centrum van Almere-Stad (in aantallen en m² vloeroppervlakte).

Aantal	Type voorziening	m ² /stuk	m ²
1	Jongeren centrum	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

* 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, peuterspeelzalen, bejaardensozen e.d.).

5.6. 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.



Zorg en hulpverlening.

Tabel 5.6.1. Zorgvoorzieningen* 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

*Ook hier is het aantal vierkante meter benodigd vloeroppervlak gelijk geraamd bij inwonertallen van 200.000 - 250.000 inwoners voor geheel Almere.

5.7. 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 e.d.). Tevens is op basis van het inwonertal in het centrum uiteindelijk één basisschool noodzakelijk.

Tabel 5.7.1. Onderwijsvoorzieningen e.d. 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	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

200.000 inwoners

250.000 inwoners



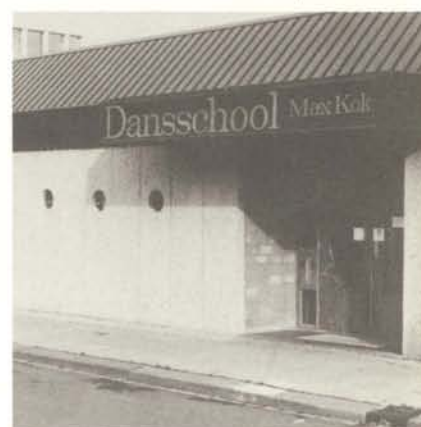
5.8. Overige voorzieningen

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 5.8.1. 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	m2/stuk	m2	m2
	1	station	10.000	10.000	10.000
	1	stadhuis(representatie)	10.000	10.000	10.000
	1	congrescentrum	5.000	5.000	5.000
	1	hoofdpolitiebureau	5.000	5.000	5.000
	1	kerk	2.000	2.000	2.000
	1	dansschool	1.500	1.500	1.500
	5	bioscopen	gem. 700	3.500	4.250
	3	disco/dancing	gem. 500	1.500	1.500
	20	semi-winkels	gem. 150	3.000	3.750
200.000 inwoners	5	div.(semi)overheidsvoorz.	gem.1.500	7.500	9.000
	11	onvoorzien/stuwend	gem.1.000	11.000	13.000
250.000 inwoners	50			60.000	65.000



Voor elk wat wils
in een stadscentrum.

5.9. Samenvatting

Tabel 5.9.1. Aantal m2 vloeroppervlak van de verzorgingsfunctie per voorzieningensoort.
(bij 200.000 en 250.000 inwoners in geheel Almere).

Voorzieningensoort		aantal m2	aantal m2
200.000 inwoners	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
250.000 inwoners	Totaal m2	200.000	250.000

6. Werkgelegenheid

6.1. Algemeen

Behalve voor de werkgelegenheid in de voorzieningen, zoals bij voorbeeld 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 locale, 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 arbeidsplaatsen in het centrum van Almere-Stad moeten worden gerealiseerd (dit is ca. 1/4 à 1/3 van het totaal aan Almere-Stad toeerekende aantal).

Welke bedrijfstakken zullen deze arbeidsplaatsen moeten opleveren? In tabel 6.1.1. 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 6.1.1. Prognose van het aantal arbeidsplaatsen in het centrum van Almere-Stad (naar bedrijfsklasse en publieksfunctie) absoluut en in %.

	Bedrijfsklasse	Totaal aantal arbeidsplaatsen					
		abs.	%	abs.	%	abs.	%
Bij 250.000 inwoners	industrie/ambacht/bouw	100	1	150	1	15	10
	nutsbedrijven	100	1	150	1	90	60
	tussenpers. groothandel	450	5	600	5	450	75
	winkels	1.350	15	1.750	15	1.660	95
	banken + verzekeringen	750	8,5	1.000	8,5	500	50
	vervoer en opslag	200	2	250	2	100	40
	communicatiebedrijven	250	3	350	3	140	40
	overheid	2.500	28	3.200	28	800	25
	onderwijs	450	5	550	5	55	10
	maatsch. dienstverl.	700	8	900	8	540	60
	zakelijke dienstverl.	1.700	18,5	2.100	18,5	840	40
	recreatie + horeca	450	5	550	5	440	80
	Totaal	9.000	100%	11.500	100%	5.630	ca 50%

Het ligt voor de hand te veronderstellen dat deze arbeidsplaatsen vooral kantoorarbeidsplaatsen zullen zijn, behalve natuurlijk de arbeidsplaatsen in de voorzieningen (winkels, horeca, cultuur, welzijn, zorg, onderwijs e.d.). Werknemers

worden in officiële werkgelegenheidsstatistieken meestal ingedeeld naar de hoofdactiviteit van een vestiging, of ze bij wijze van spreken nu in de fabriek aan de lopende band staan, in de hal de telefoon bedienen, of op kantoor de inkoop regelen. Gezien de speciale aard van het centrum als vestigingsplaats en gezien de speciale eisen die de kantorenfunctie stelt aan een vestigingsplaats, zullen vooral de specifieke kantoorafdelingen van vestigingen in genoemde bedrijfsklassen in of nabij het centrum willen zitten.



Voldoende kantoorarbeidsplaatsen.

6.2. Kantoren

In Almere-Stad zijn kantoren gepland op meerdere plaatsen in de stad, zoals bedrijventerreinen, kantoorparken, centra, woongebieden en groene ruimten. Tabel 6.2.1 geeft een verdeling van het aantal arbeidsplaatsen in kantoren te Almere-Stad per plaats:

Tabel 6.2.1. Verdeling van het aantal kantoorarbeidsplaatsen te Almere-Stad per locatie
(bij 200.000 en 250.000 inwoners in geheel Almere).

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

200.000 inwoners



250.000 inwoners



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



Veel soorten kantoren.

Het kantorenbestand dient een verscheidenheid aan grootte-klas-
sen te bezitten, terwijl ook naar eigendomsvorm, bouwwijze, in-
dividualiteit, vormgeving en prijsklasse een ruime veelsoortig-
heid 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 func-
tioneren.

Tabel 6.2.2. 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	
21	29		90.000	130.000	
15	20	1.000	15.000	20.000	
30	40	500	15.000	20.000	
60	80	250	15.000	20.000	
105	140		45.000	60.000	
75	100	100	7.500	10.000	
150	200	50	7.500	10.000	
225	300		15.000	20.000	
351	469		150.000	210.000	

200.000 inwoners

250.000 inwoners

Iedere realiseringsfase van het centrum zal behalve deze ver-
scheidenheid in grootte-klassen ook meerdere bouw mogelijkheden
moeten bieden, waarbij de grond zowel in erfpacht als in eigen-
dom kan worden verkregen. Kavels waarop eigenbouw kan plaats-
vinden 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.

7. Woningen

7.1. 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 zgn. 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.

7.2. Aantal woningen

Zoals al 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). Mocht dit inwonertal lager zijn (ca. 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 ca. 1.000 extra woningen, uitgaande van een centrumgebied van 85 hectares (exclusief het reservegebied van 10 hectares), wat het totaal zou brengen op 3.000 woningen. Uitgaande van een bezetting van gemiddeld 2 inwoners/woning, betekent dit dat er in het centrum plaats is voor 4.000 - 6.000 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 onderzoeksgegevens 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 7.2.1 is een verdeling van het toekomstig woonbestand naar woninggrootte gegeven op basis van de waarschijnlijke huishoudensverdeling.

Tabel 7.2.1. Verdeling van het toekomstig woningbestand in het centrum van Almere-Stad, omvattende resp. 2.000 en 3.000 woningen (of wooneenheden) bij resp. 250.000 en 200.000 inwoners in geheel Almere

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

gemiddelde huishoudens grootte

200.000 inwoners

250.000 inwoners



Slechts 2 mensen per woning in het stadscentrum.

7.3. Woonvormen

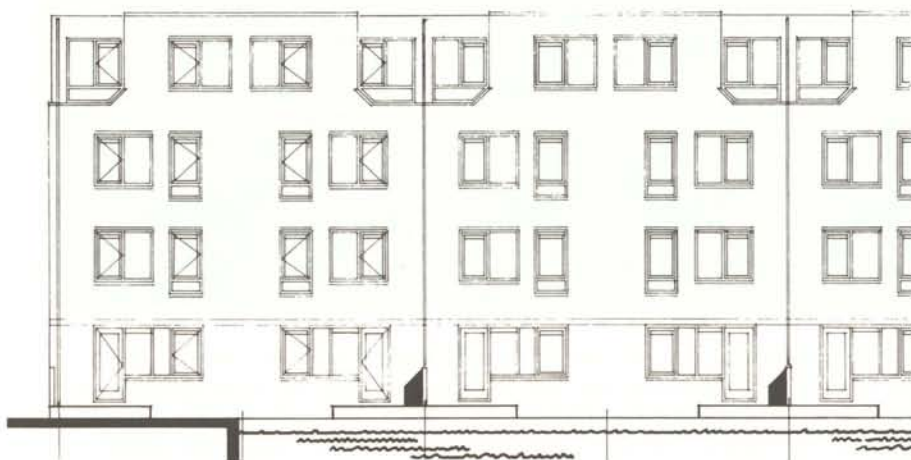
Voor specifieke groepen centrumbewoners zijn specifieke woningtypen of woonvormen nodig, aangepast aan de wensen en behoeften van deze groepen. Dit kunnen achtereenvolgens zijn:

a. Wooneenheden voor één- en tweepersoonshuishoudens

Het ligt voor de hand een groot deel van de twee-kamerwoningen te ontwerpen als wooneenheden voor 1- en 2-persoonshuishoudens (ook wel de zgn. Van Dam-woningen). Dankzij subsidieregelingen is het tot nog toe mogelijk deze wooneenheden te realiseren voor relatief lage huren. Ze zijn bedoeld voor werkende jongeren, studenten, buitenlandse werknemers, alleenstaanden in de leeftijdsgroep 30 tot 65 jaar en tweepersoonshuishoudens, 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 ca. 400 à 500 van deze wooneenheden worden gerealiseerd.

Klein, maar eigen baas.



b. Verzorgingstehuizen

Voor de toekomstige bejaarden van Almere-Stad zijn o.a. 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 tehuisen ca. 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.

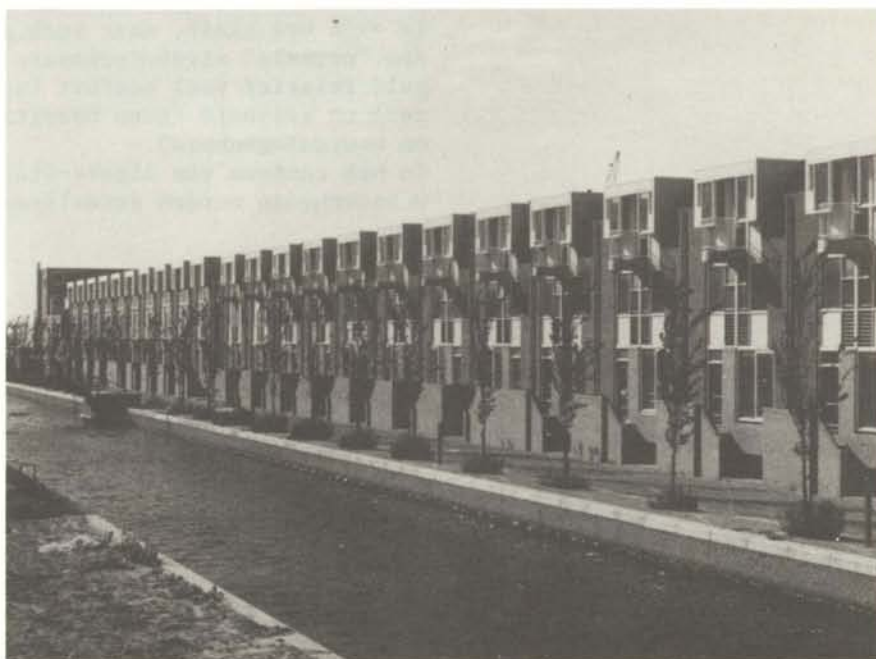
Een situering van dergelijke tehuisen dient enerzijds een aantrekkelijk "uitzicht", wandelmogelijkheden, verpozen in de open lucht en anderzijds een veelzijdige omgeving te bieden, zodat ook aanleidingen aanwezig zijn om eens buiten het tehuis te zijn. Aantrekkelijke punten aan de rand van het stadscentrum 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 min. 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 (singel-achtige 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.

Grachtenwoningen anno 1980.



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 huishoudens-samenstellingen. Vandaar dat ook in het hoofdcentrum deze woonvorm niet mag ontbreken, te meer daar ook de centrum-bezoekers (dus mensen die elders in de stad wonen) een dergelijk milieu als aangenaam en herkenbaar ervaren. Voorlopig wordt gerekend op ca. 100 grachtenwoningen, gedeeltelijk als kleine groepsprojecten en gedeeltelijk als individuele kavels.

wonen boven winkels.



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 ca. 50 à 75 zullen zijn (gebaseerd op ervaringscijfers elders).

Ook bedrijfswoningen.



f. Meergezinswoningen (flats en appartementen)

De belangrijkste woonvorm in het centrum (qua aantallen) is de meergezinswoonvorm. D.w.z. flats en appartementen in gestapelde vorm, wel zoveel mogelijk met balkon en "rustige" kant. Bedoeld wordt deze woonvorm binnen alle financieringsvormen te realiseren, d.w.z. als goedkope huurwoning (woningwet) en als koopappartement.

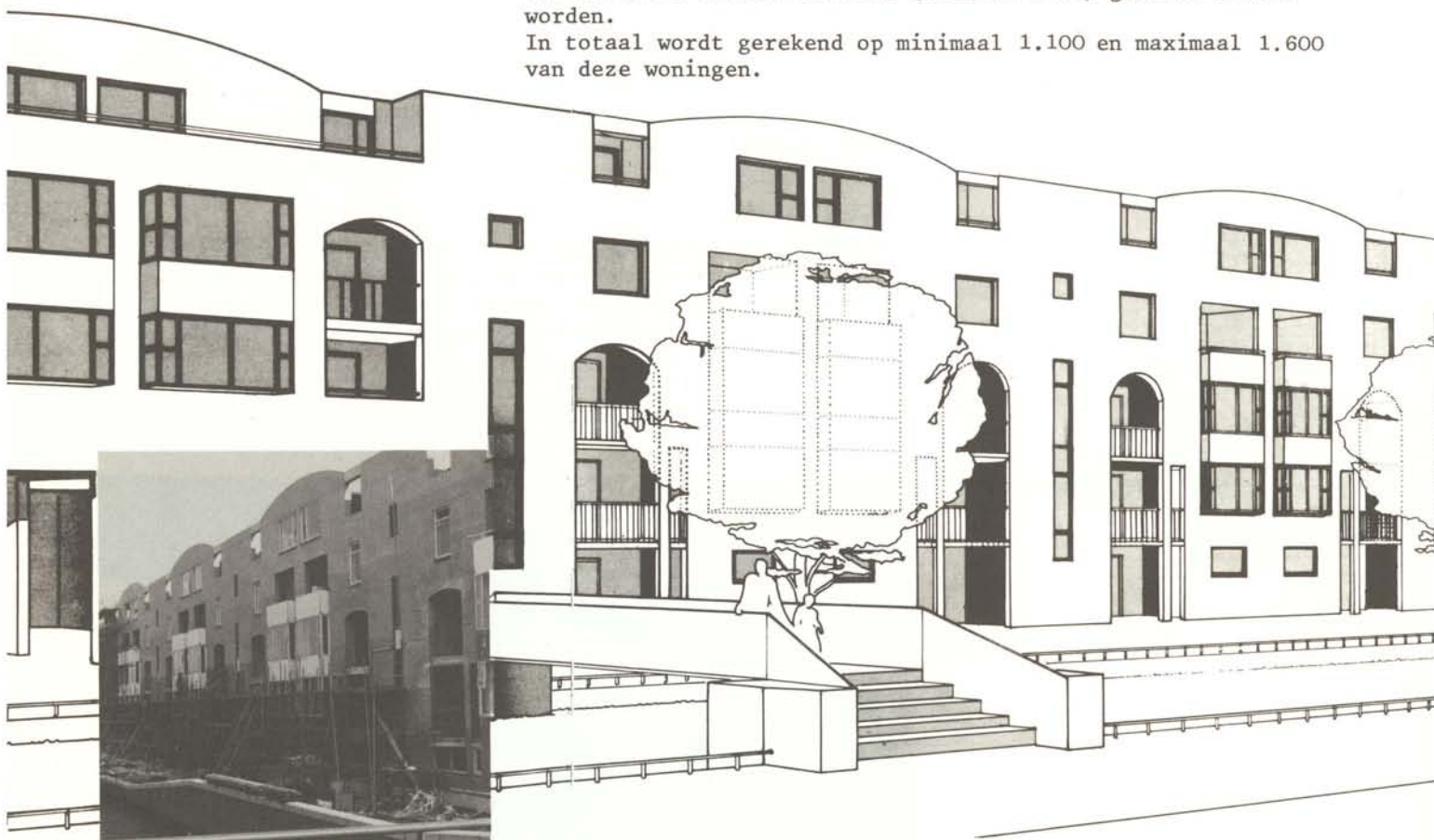
Vooraf de plasrand, langs de grachten, bij het station en

*Mogelijke woonvormen
in een stadscentrum.*



rond de belangrijke openbare ruimten (parken, pleinen, markt) zijn hiertoe geschikte plaatsen. Voor een deel zullen ze boven andere functies (winkels b.v.) gebouwd kunnen worden.

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



Meergezinswoningen in het centrum van Almere-Stad.

In totaal zal het woningbestand in het centrum van Almere-Stad als volgt kunnen zijn samengesteld:

Tabel 7.4.1. Verdeling woningbestand in het centrum van Almere-Stad naar woonvorm.
(bij 200.000 en 250.000 inwoners in geheel Almere).

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

200.000 inwoners



250.000 inwoners



8. Verkeer en vervoer

8.1. Algemeen

Voor het functioneren van het stadshart van Almere is een goede bereikbaarheid nodig. Winkelen, 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 bevoorrad. 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 autowegen 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 en 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 Flevospoorlijn 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 vereiste. Aanpassing van de weg- en parkeercapaciteit 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.

8.2. Voetgangers

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



Te voet.

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 straatactiviteiten. 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 in de eerste fase en bij de "kolk" in de tweede fase.



8.3. Fiets+bromfiets

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

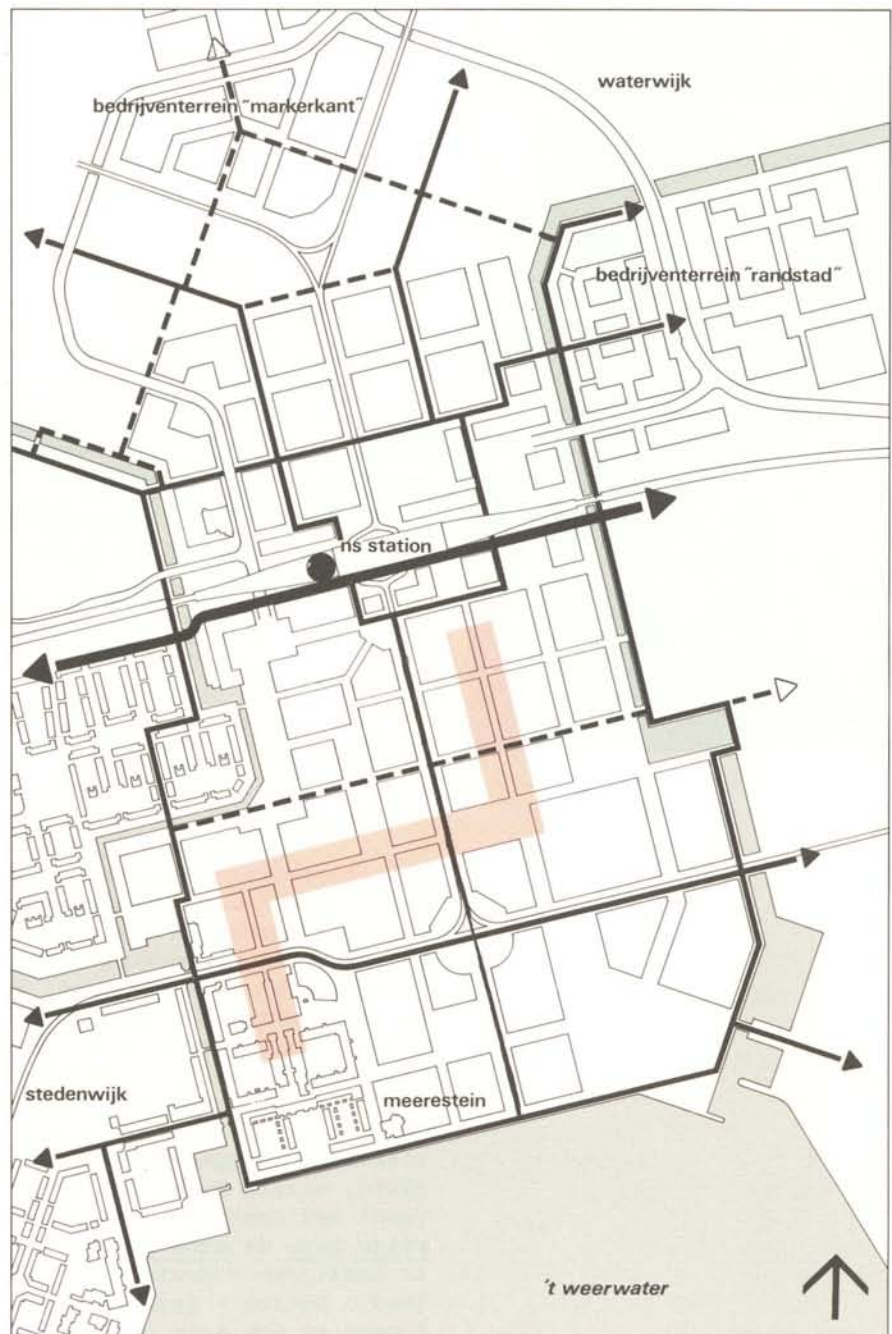
In oostwestrichting liggen o.a. routes langs de spoorlijn, busbaan en plasrand; deze routes zullen ook veel doorgaand fietsverkeer verwerken. Kruising met de belangrijkste centrumwegen - m.n. in het noordelijk centrumdeel waar de auto-intensiteiten het hoogst zijn - gebeurt via tunneltjes of bruggen. 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 voet-



Per fiets.

fietsenstalling station	
hooggelegen (brom) fietsroute	
hoofd (brom) fietsroute	
aanvullende (brom) fietsroute	
hoofdwinkelstraat	

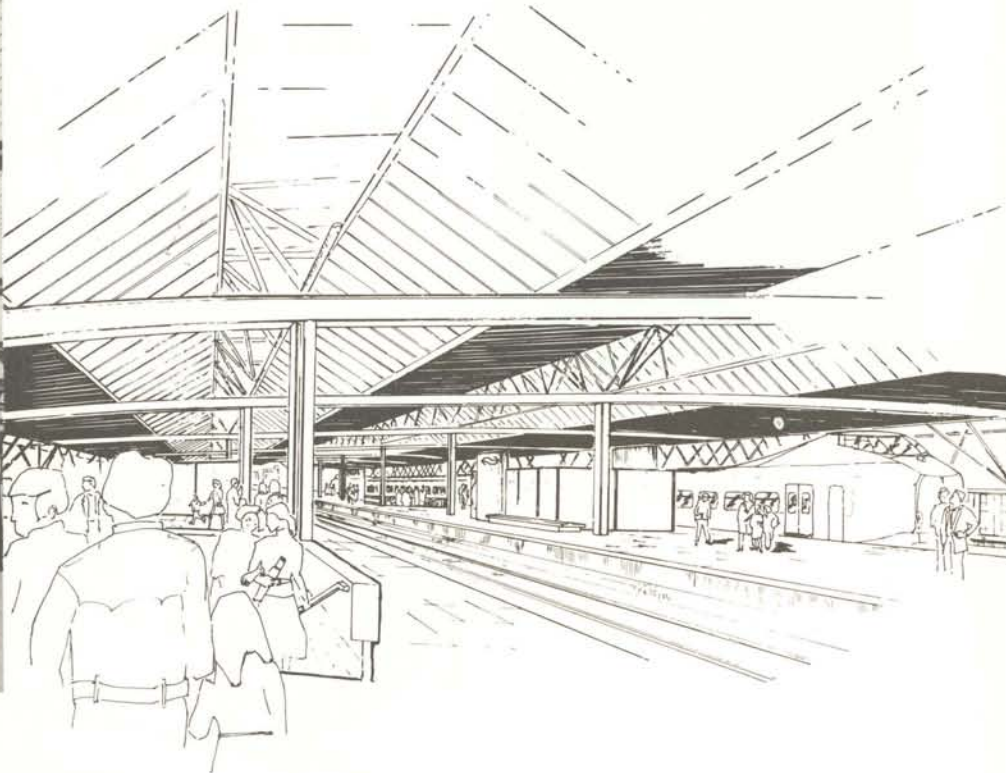


gangersgebied zijn, en de beide noord-zuid lopende hoofdautowegen.

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

8.4. Openbaar vervoer

Het in 1987 te openen aan de Flevolijn gelegen centrale station is in het noordelijk deel van het centrum gesitueerd. De Flevolijn verbindt Lelystad, waar 2 stations zijn geprojecteerd, en Almere met 5 stations via Weesp met Amsterdam, waar eind tachtiger jaren een verbinding via de Schiphollijn met Den Haag en verder zal zijn gerealiseerd. Ieder kwartier rijdt een trein van Almere naar Amsterdam. Geprojecteerd is een rechtstreekse verbindingsoog van de Flevolijn richting het Gooi, waardoor Hilversum en Utrecht zonder overstappen bereikbaar zijn.



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 1.000 fietsen, een busstation voor 16 bussen, de stationshal met plaatskaartenkantoer 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 noordzuidrichting 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 recht-

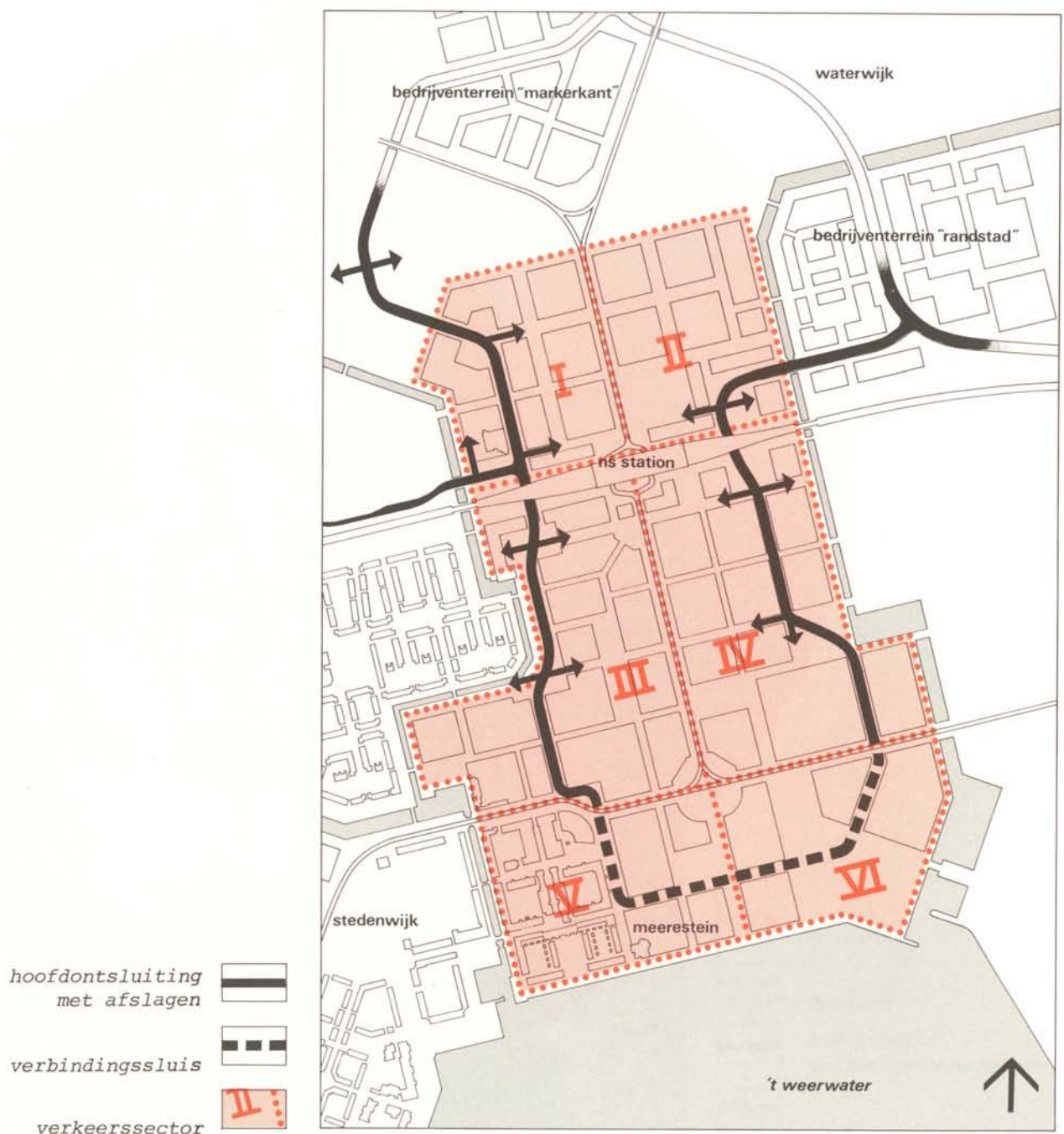
streekse busverbinding met het centrum en het centraal station. De streekbuslijnen gaan eveneens via de centrale busbaan naar het busstation. De haltes liggen op een onderlinge afstand van ca. 400 m en zijn m.n. gesitueerd op voor voetgangers belangrijke plaatsen. Zo ligt de (zuidwestelijke) halte bij de eerste fase op de kruising van de winkelstraat en de busbaan, de volgende bus-halte 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 met zuidoost en noordwestaftakkingen is geschikt om in de toekomst de eventuele sneltramlijnrichting kernencolplex en het Gooi en richting Almere-Pampus en via een eventuele IJmeerdam naar Amsterdam plaats te bieden.



8.5. Autoverkeer

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 6.

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 d.m.v. tunnels uitgevoerd.



De centrumwegen liggen over dit traject 1 à 1,5 m boven maaiveld. Om ongeveer 200 m zijn aansluitingen geprojecteerd. Doordat het autoverkeer vanaf de noordzijde het centrum binnenkomt en doordat het afslaan bestemmingsverkeer zuidwaarts minder druk wordt, is scheiding van auto- en langzaam verkeer ten zuiden van de oostwest busbaan niet meer nodig. Een traject van de centrumweg met een lengte van ca. 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. Bundeling van de zware stroom autoverkeer op de westelijke en oostelijke centrumweg betekent ontlasting voor de rest van het centrumgebied van geluidshinder en onveiligheid. 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 centrumparkeren en door doorgaand autoverkeer. De druk bereden noordzuid busbaan zal de oostelijke 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.

8.6. 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.

8.7. Parkeren voor bezoekers en werknemers

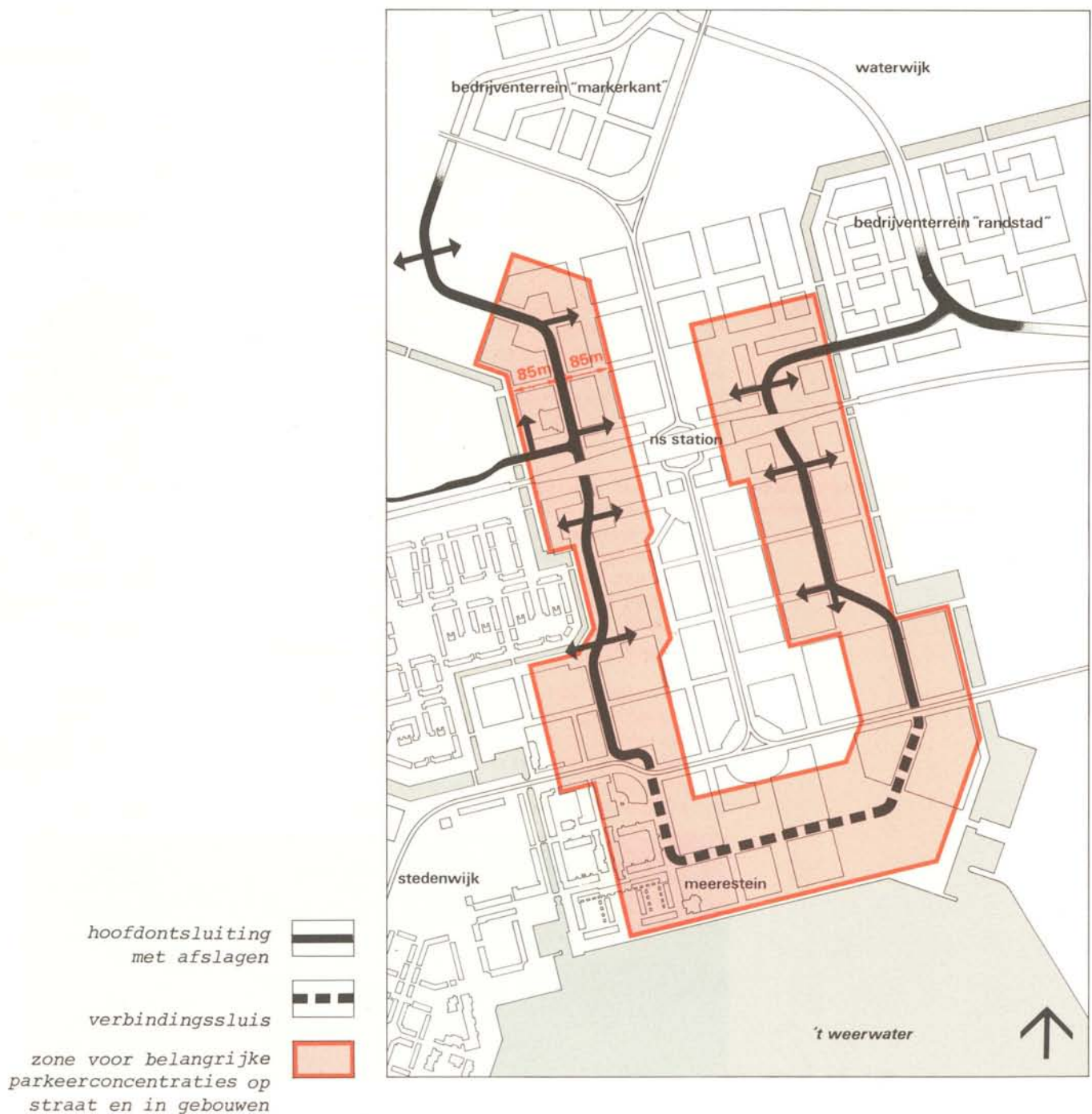
Het totaal aantal plaatsen voor bezoekers en werknemers wordt bij een taakstellend beleid geraamd op 4.000 à 5.000. Bij trendmatige ontwikkeling kan dat tot 7.000 à 9.000 toenemen. Bij de ramingen wordt uitgegaan van een overlappend gebruik. Dat wil zeggen dat de plaatsen die tijdens werkdagen voor kantoren 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 terreinen 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



Met de auto.

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 een 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 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 - m.n. de winkelstraten - geprojecteerd.



8.8. Parkeren voor bewoners

Voor de bewoners dient steeds een plaats per woning aangelegd te worden in de direkte 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.

*per woning een parkeerplaats,
de helft op straat*

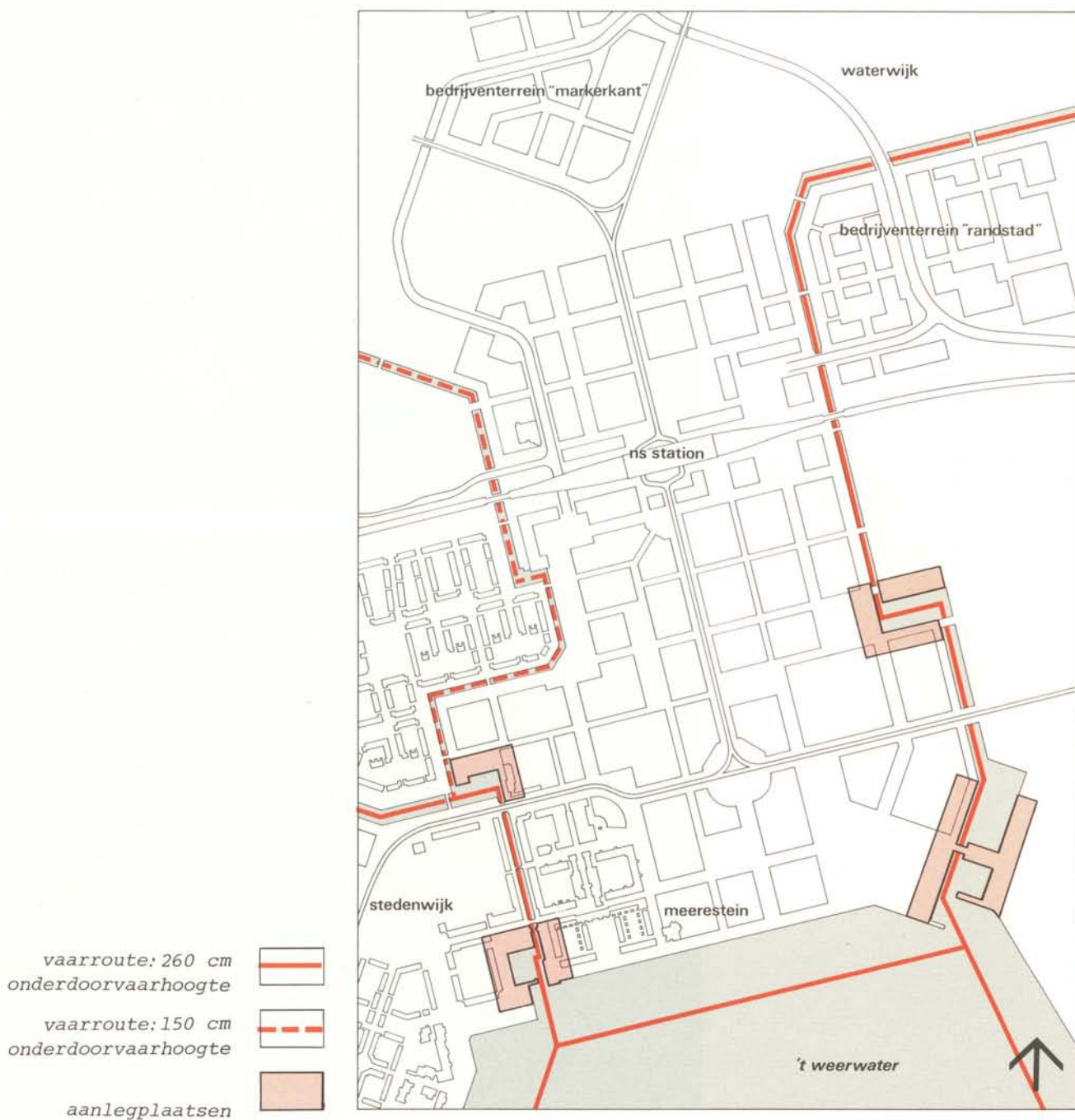


de helft in gebouwen



8.9. Vaarmogelijkheden

Bereikbaarheid per boot is voor de levensvatbaarheid van een centrum natuurlijk niet nodig. De aanwezige randvoorwaarden bieden echter zorg voor ruime vaarmogelijkheden. Het Weerwater en de grachten van Almere-Stad staan in open verbinding 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 2,60 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.



9. Spanningsvelden

9.1. Algemeen

Ten behoeve van de interne rangschikking van de centrum-elementen, 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 b.v. 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, koffie-shops 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 bejaardensociëteit 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).



Magneten

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

9.2. Magnetten

Magnetten (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 ca. 400 meter afstand van het station te worden gesitueerd, om zodoende bezoekers van buiten Almere-Stad het centrum "in te voeren". De overige warenhuisen moeten gespreid worden gesitueerd langs de belangrijkste voetgangerswinkelstraten, op de knooppunten met het winkelcircuit, zodat de onderlinge afstand nooit meer dan ca. 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 waarschijnlijk blijft.

9.3. 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 voetgangerswinkelstraten en een enkele keer in het winkelcircuit, voor zover het om doelen als mode-speciaalzaken e.d. gaat. Andere, niet-winkeldoelen, 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, of zelfs aan de andere kant van het station, zoals het kantongerecht, het belastingkantoor en het gemeenschappelijk administratiekantoor.

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.

Tenslotte 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 e.d.): Voor zover deze elementen klein-

schalig 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.

Doelen



9.4. 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.

Profiteurs



9.5. 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 en aan de andere kant van het station, waar een werkgelegenheidsconcentratie in de kantorensector tot stand zou kunnen komen. Verder zou de promenade een goede vestigingsplaats voor een bijzondere vorm van wonen kunnen zijn.

Indeling van een aantal centrumelementen naar hoofdgroepen

	magneten	profiteurs	doelen	groepsdoelen	opvullers		magneten	profiteurs	doelen	groepsdoelen	opvullers
winkels		•			•	disco- en artotheek				•	
excl. winkels		•	•			kunstacademie				•	
warenhuizen	•					muziekschool				•	
banken			•			toneel-/balletschool				•	
kappers		•	•			schouwburg	•				
reisburo's		•	•			scholengemeenschap			•		
krantenkantoren			•			dép. universiteit			•		
autorijsscholen		•	•			snackbars/café's		•		•	
uitzendburo's		•	•			café-restaurants		•	•		
vvv kantoor			•			ijssalons		•			
gezondheidscentrum			•			bar/dancings		•			
jeugd/jongerencentra				•		bistro's		•	•		
kerken				•		nachtclubs		•	•		
kindercrèches				•		chin.ind. restaurant		•			
dienstencentrum bejaarden				•		buitenl. restaurant		•	•		
hoofdpostkantoor			•			hotels			•		
politiebureau			•			sporthal			•		
stadskantoor			•			kleine-zaalsportacc.			•		
voorlichtingscentrum			•			kunstijsbaan			•		
kantongerecht				•		overdekt zwembad			•		
belastingkantoor				•		N.S./busstation	•				
kamer van koophandel				•		openbare toilet			•		
districtskantoor GAK				•		taxi-centrale			•		
arbeidsbureau				•		wasserettes			•		
centrale bibliotheek			•			service-station			•		
bioscopen	•	•	•			balie-kantoren			•		•
expositieruimtes		•	•			overige kantoren					•
kunstgalerij/museum	•			•		woningen					•

10. Geleding

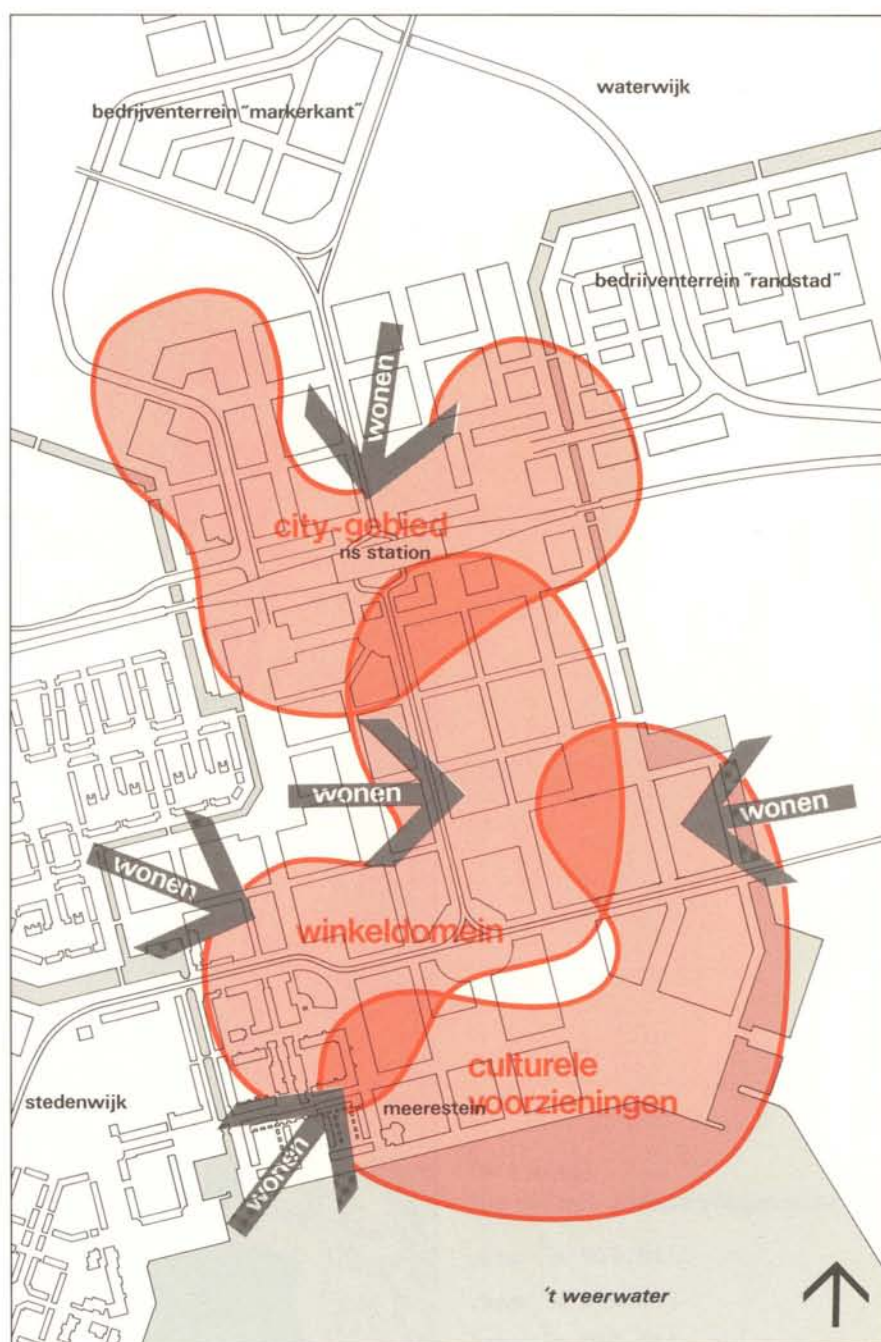
10.1. Algemeen

Op basis van het structuurplan Almere-Stad en de geprogrammeerde inhoud en functie van het centrum kan een globale ruimtelijke en functionele geleding van dit toekomstige centrum 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 de volgende centrumdelen te onderscheiden:

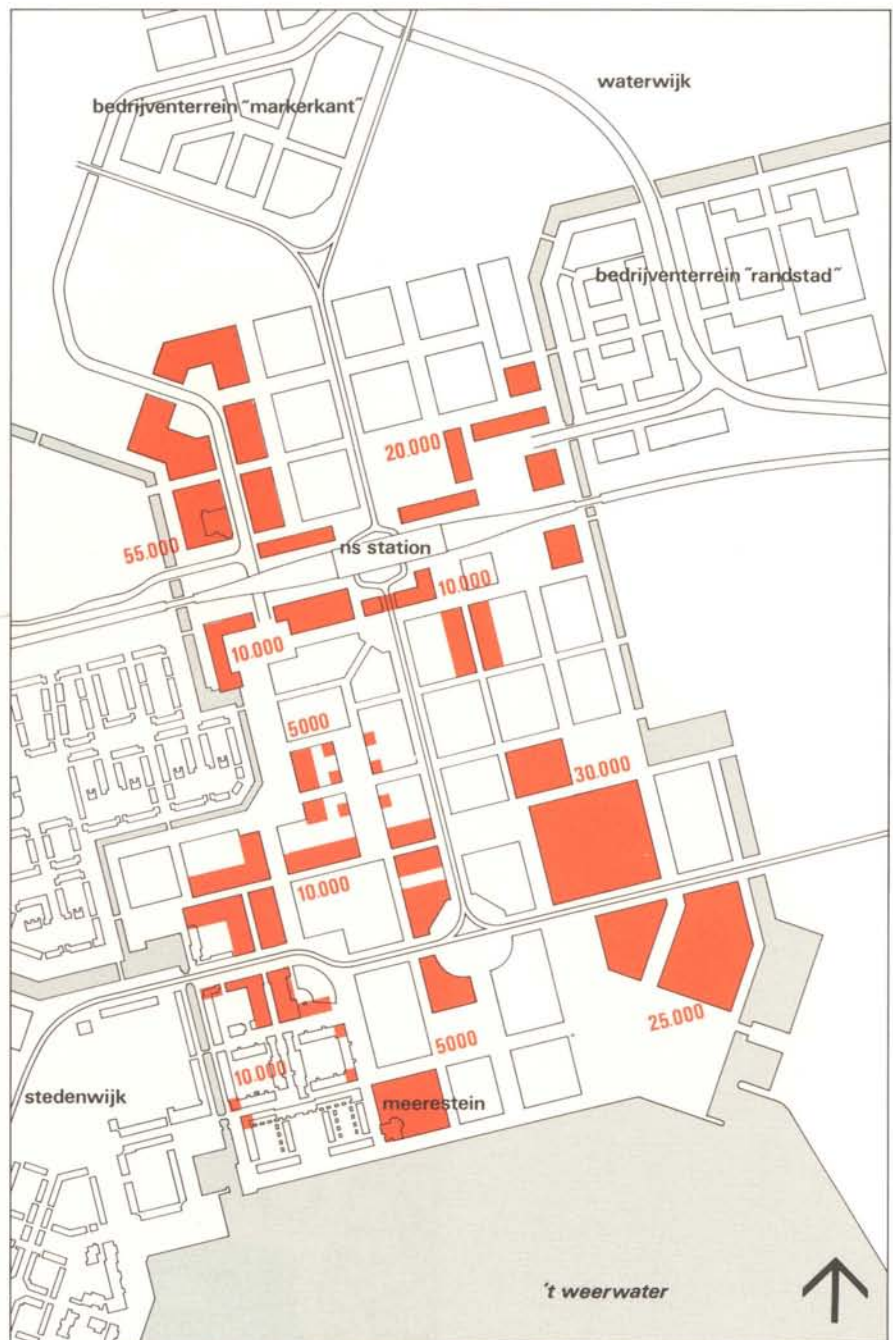
- de city (werkgelegenheidsfunctie)
- het N.S.-station en onmiddellijke omgeving (verkeersfunctie)
- het winkeldomein (de commerciële verzorgingsfunctie)
- de waterkant (recreatieve functie)
- het centumpark (representatieve en recreatieve functie)
- de overgangszones (woon en verzorgingsfuncties).

10.2. De city

In de meeste steden heeft zich gedurende de laatste decennia een proces van concentratie voorgedaan in de kantorensector. Eerst in de centra, later, door de toenemende verkeersproblematiek, aan de randen van de (grotere) steden.

In het centrum van Almere-Stad is een vrij belangrijke kantoren-

kantoren in het centrum
van Almere-Stad.



aantal m²
vloeroppervlakte kantoren:

150.000 m² min.

210.000 m² max.

180.000 m² gem.

concentratie voorzien. Het is raadzaam de wat meer administratief gerichte kantoren te situeren op onmiddellijke loopafstand van het station (dus kantoren zonder hoofddaccent 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, show-room, detailhandel, expositie e.d.). Ook dient er hier plaats te zijn voor een aantal woon-flats of appartementen.



City-vorming.



10.3. 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 uitgebouwd 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 te worden ervaren. De begane grond verdieping van alle aangrenzende bebouwing dient in hoofdzaak een publieksfunctie te herbergen, zoals: winkels, horecavestigingen, hotel- en vergadercentrum, balie-functies van kantoren, entrees van de op hogere verdiepingen gelegen functies en de entree naar de stationshal.

Aan de noordzijde van het station kan een stationspark worden geprojecteerd.

Dit park dient de volgende functies te vervullen:

- "groene" wachtruimte voor reizigers;
- groene long-in centrum; daarvoor te klein, wel:
- speelruimte kinderen;
- verpozingsruimte voor werknemers;
- oase-functie in stenige ruimte;
- uitloopruimte voor centrumbewoners.

De inrichting van het park(je) dient te worden afgestemd op het kort verblijf. Eigenlijk kan worden volstaan met zit- en wandelmogelijkheden met hier en daar een speelplek.

Om het park redelijkerwijs bovenstaande functies te kunnen laten vervullen, is een behoorlijke maat vereist, hoewel de intensiteit van het grondgebruik in het centrum hieraan weer grenzen stelt. Als minimum maat wordt gedacht aan ca. 1 ha (10.000 m²). Het park hoeft niet "hard" te worden begrensd (in tegenstelling tot het stationsplein). Wel dient zo spoedig mogelijk meerjarig groen te worden ingeplant, zodat van meet af aan het parkkarakter aanwezig kan zijn.



Even verpozen.

10.4. 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 weerszijden van deze straten, dient ca. 800 m 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 aan-

winkels in het centrum
van Almere-Stad.

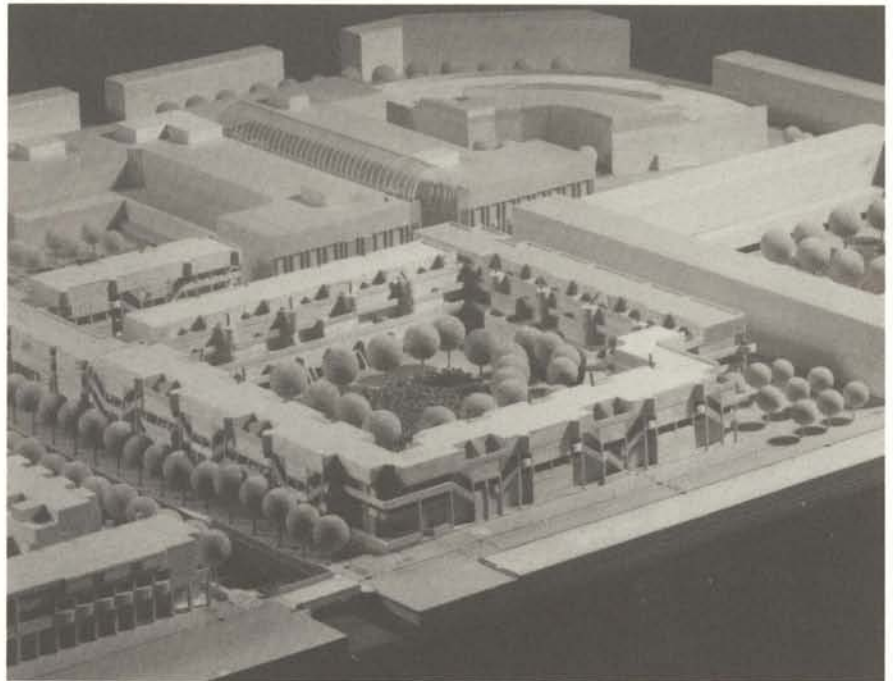
aantal m²
vloeroppervlakte winkels:

75.000 m ²	min.
95.000 m ²	max.
85.000 m ²	gem.

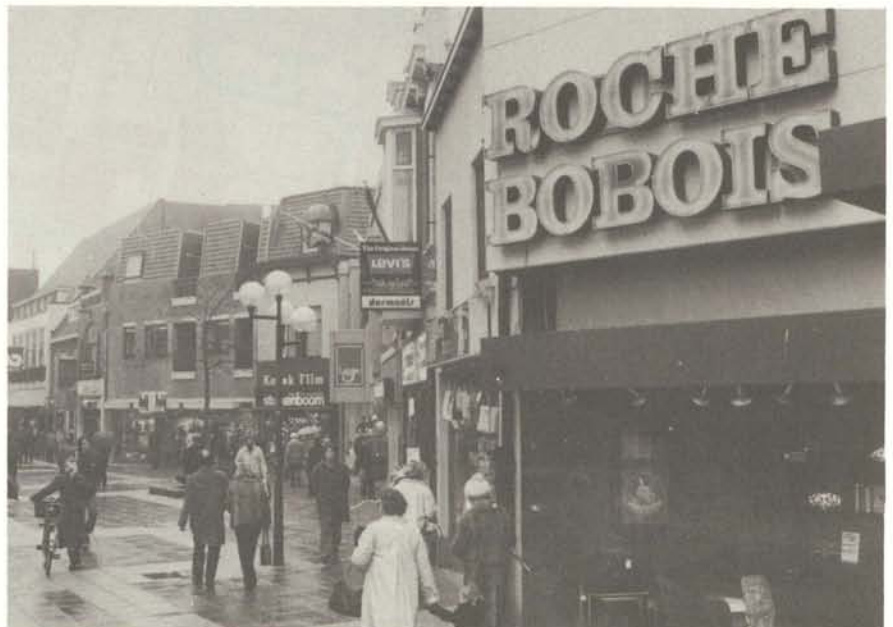


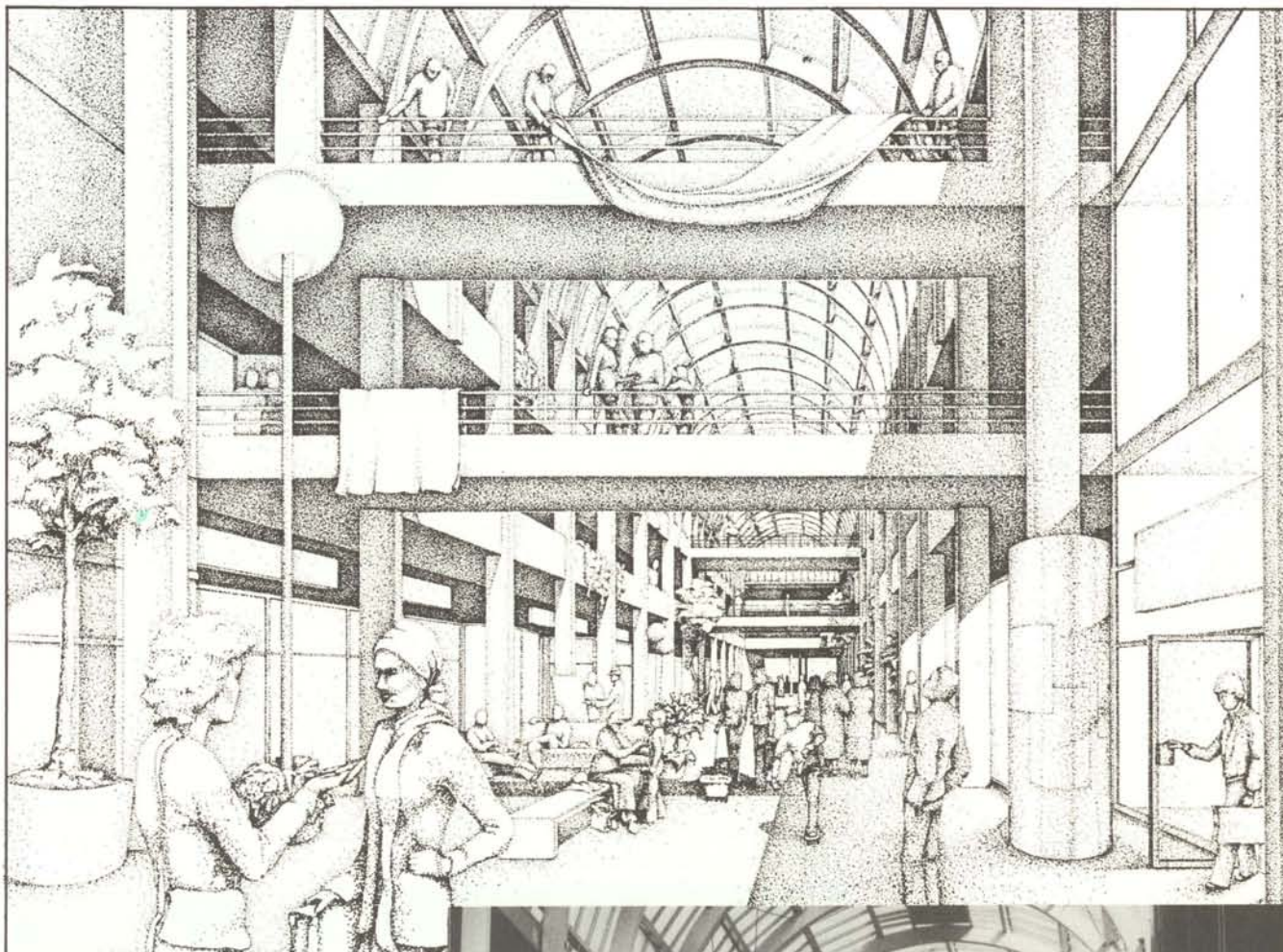
vullen c.q. uitlopen naar zowel de aanliggende woongebieden als het station. Tevens dient een gelegenheid tot markt in het winkeldomein te worden opgenomen. Het centrale scharnierpunt zou een centraal plein kunnen zijn van behoorlijke afmetingen, een plein waar de ontmoeting van mensen, van activiteiten en van functies kan plaatsvinden. Ontmoeting, feest, kermis, sinterklaas. 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).

maquette le fase centrum.



Het winkeldomein.

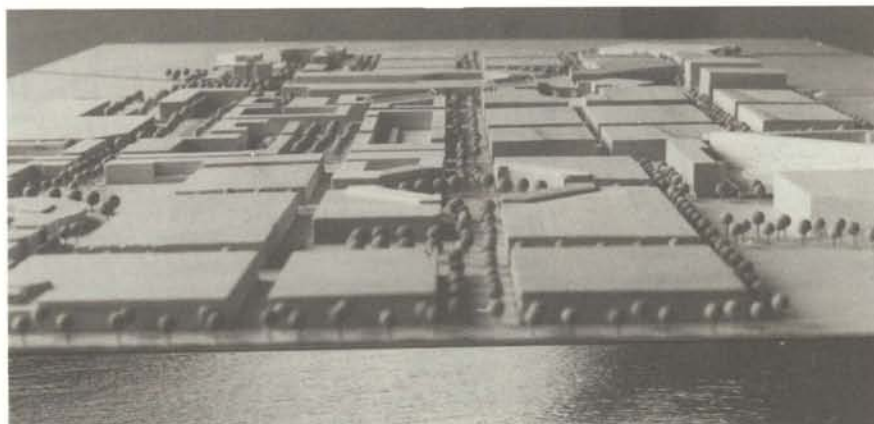




Plan wordt werkelijkheid.



Ligging aan het (Weer)water.



10.5. 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 commerciële gerichte verzorgingsfuncties, zoals die worden vertegenwoordigd door sociaal-culturele voorzieningen, sportvoorzieningen, vrije tijdsvoorzieningen.

Deze zuidelijke centripool kan dan als tegenhanger worden gezien van de typisch commerciële gerichte city-functie van het noordelijke centrumdeel. Wel dient wederom een zekere ondersteuning en aanvulling te worden ingebouwd door middel van de overige centrumfuncties.

Bestemmingen, als b.v. 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 inspelen op het water.

10.6. 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/of -voorzieningen, omgeven door een tuin, kunnen hier te zijner tijd een goede locatie vinden.

10.7. De overgangszone

Uit de grote hoeveelheid afgrenzingscriteria (om een centrum af te kunnen bakenen van het omliggende 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.

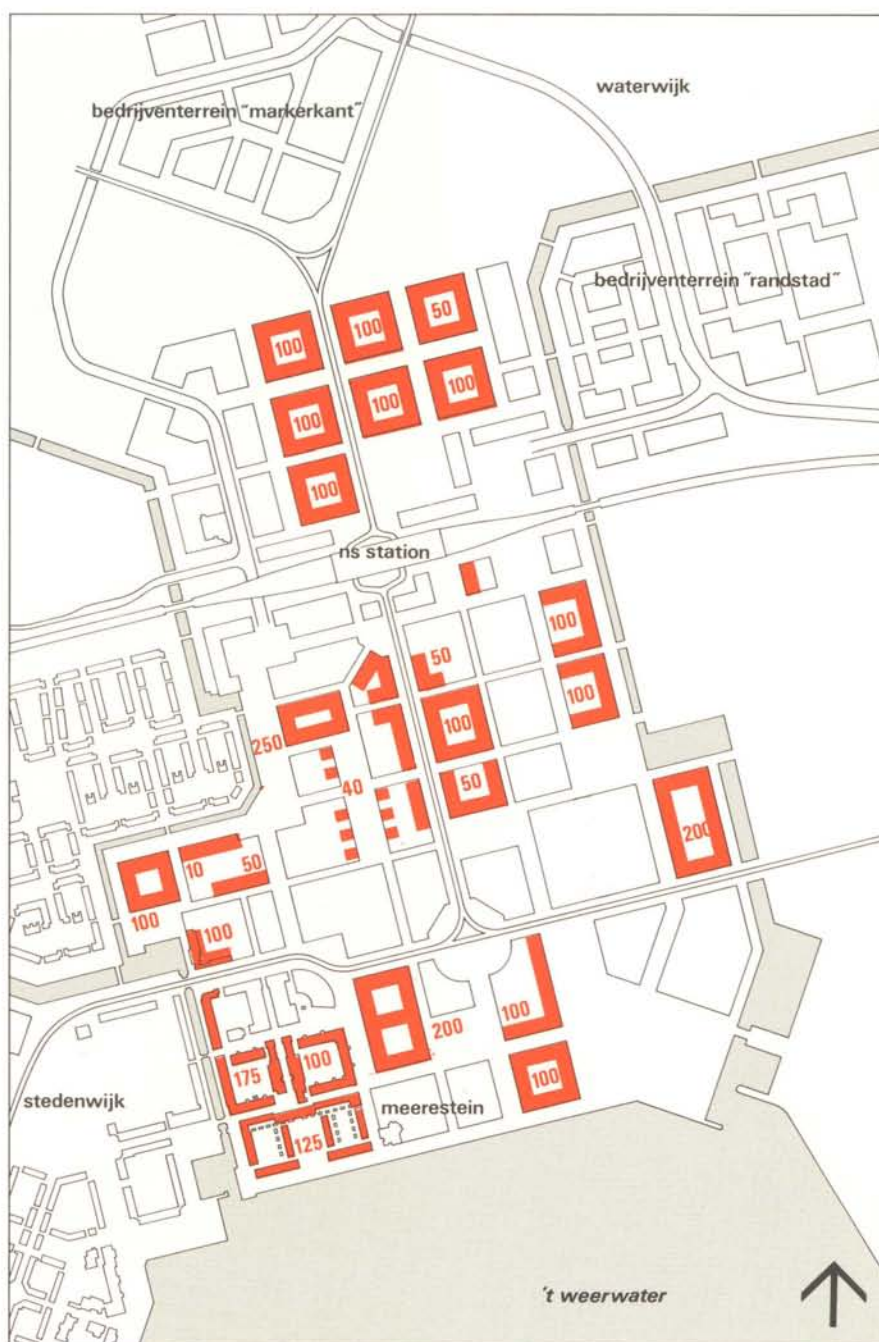
woningen in het centrum
van Almere-Stad.

aantal woningen

2.000 min.

3.000 max.

2.500 gem.



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 binnendringt 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 e.d.

Mengzone centrum-woongebied.



11. Keuzemogelijkheid

11.1. Algemeen

Behalve de reeds genoemde - 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 geen bezwaren hebben tegen deze meerwaarde, integendeel, ook zij zullen dit juist als voorwaarde voor het wonen in het centrum willen 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 aandoende, 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, d.w.z. voor het publiek toegankelijk moeten zijn.

De mate van keuzemogelijkheid in het centrum van Almere is on-
derhevig aan de volgende beperkingen:

- de tot taak gestelde bevolkingsaantallen in het verzorgings-
gebied van het centrum: Almere-Stad: 12.000, 78.000 en 160.000
voor 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.

11.2. Keuzemogelijkheid in activiteiten

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

- meerdere activiteiten bedreven kunnen worden gedurende één
bezoek aan het centrum (b.v. indien het winkelen kan worden
afgewisseld met het nuttigen van een maaltijd of het bezoeken
van een filmvoorstelling, balletuitvoering, bordeelbezoek,
popconcert);
- meerdere mensen (b.v. in gezinsverband) tijdens het bezoek
aan het centrum ieder voor zich zijns of haars weegs kan
gaan (b.v. als mevrouw wat kan gaan winkelen, de heer des
huizes een borrel kan gaan drinken, zoonlief een discotheek
kan gaan bezoeken en de dochter een afspraak bij de tandarts
moet nakomen of een boek uit de bibliotheek kan meenemen);
- meerdere mogelijkheden aanwezig zijn om dezelfde activiteiten
te bedrijven (b.v. als er gekozen kan worden uit meerdere
bioscopen of meerdere restaurants).

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

11.3. Keuzemogelijkheid in artikelen en diensten

Het winkelareaal en de bedrijven in de zakelijke en maatschap-
pelijke 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). De beperking in zowel de breedte
als in de diepte zal waarschijnlijk zijn gelegen in de tijdstip-
pen waarop van deze diensten gebruik kan worden gemaakt. Een
groot stedelijk centrum, zoals dat van Amsterdam bijvoorbeeld,
kenmerkt zich juist door het feit dat men er bijna elk artikel
en elke vorm van dienstverlening kan krijgen of kopen op bijna
elk tijdstip van de dag en vaak ook de nacht. In Almere-Stad
zullen deze tijden hoofdzakelijk beperkt zijn tot de "normale"
kantooruren en de "normale" avonduren.

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 i.h.o. 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 beschik-
ken.

11.4. 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. Deze keuzemogelijkheid zal er ongetwijfeld wel zijn voor de meeste artikelen en diensten in Almere-Stad, maar zeer waarschijnlijk zullen de extremen dichter 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.



Hier komt het hart van Almere.



12. De openbare ruimte

12.1. 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. Staten, pleinen, groene ruimten en water. Ruimten, mede gevormd door de omliggende gebouwen, en inhoud gegeven door de functies die hierin gehuisvest zijn. Het welslagen 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.

12.2. Straten en stegen

- 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 ca. 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 zijn: 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. Er zijn bomen. Men kan er langs de weg parkeren. De bebouwing is middelhoog (ca. 4 lagen) en kan uit woningen of kantoren bestaan. Waar

a



b



c



d



Straten.

passementen 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, het autoverkeer bij voorbeeld is uitsluitend lokaal 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.

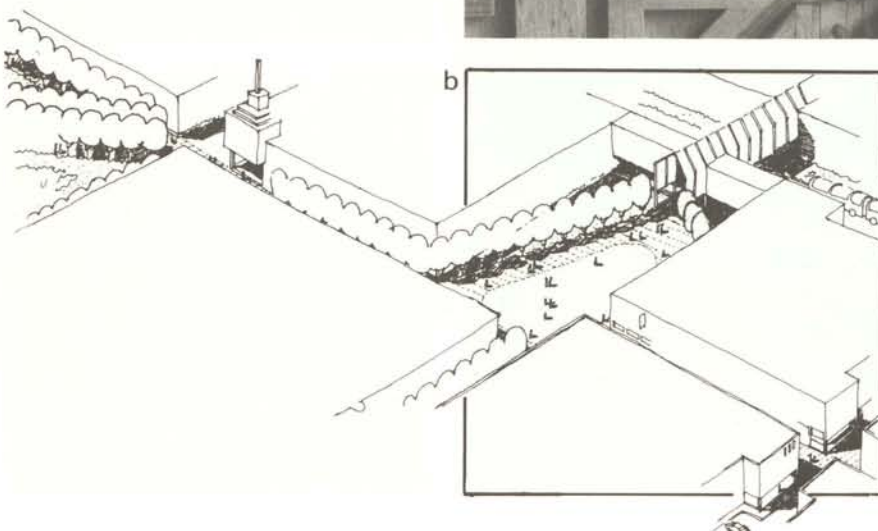
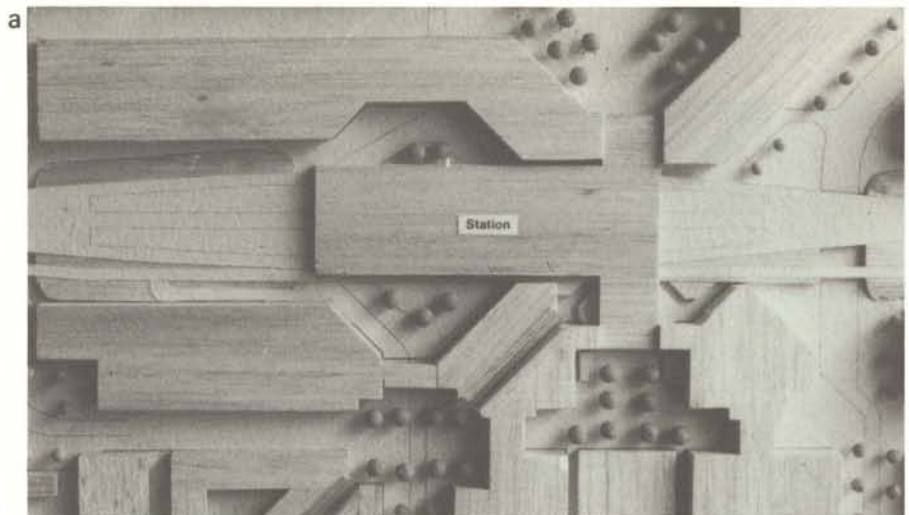
12.3. De pleinen

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 en in vorm!

We onderscheiden de volgende soorten:

a) Het plein waar elke reiziger met de stad kennismaakt, het stationsplein.

Het is ruim (ca. 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 in denkbaar.



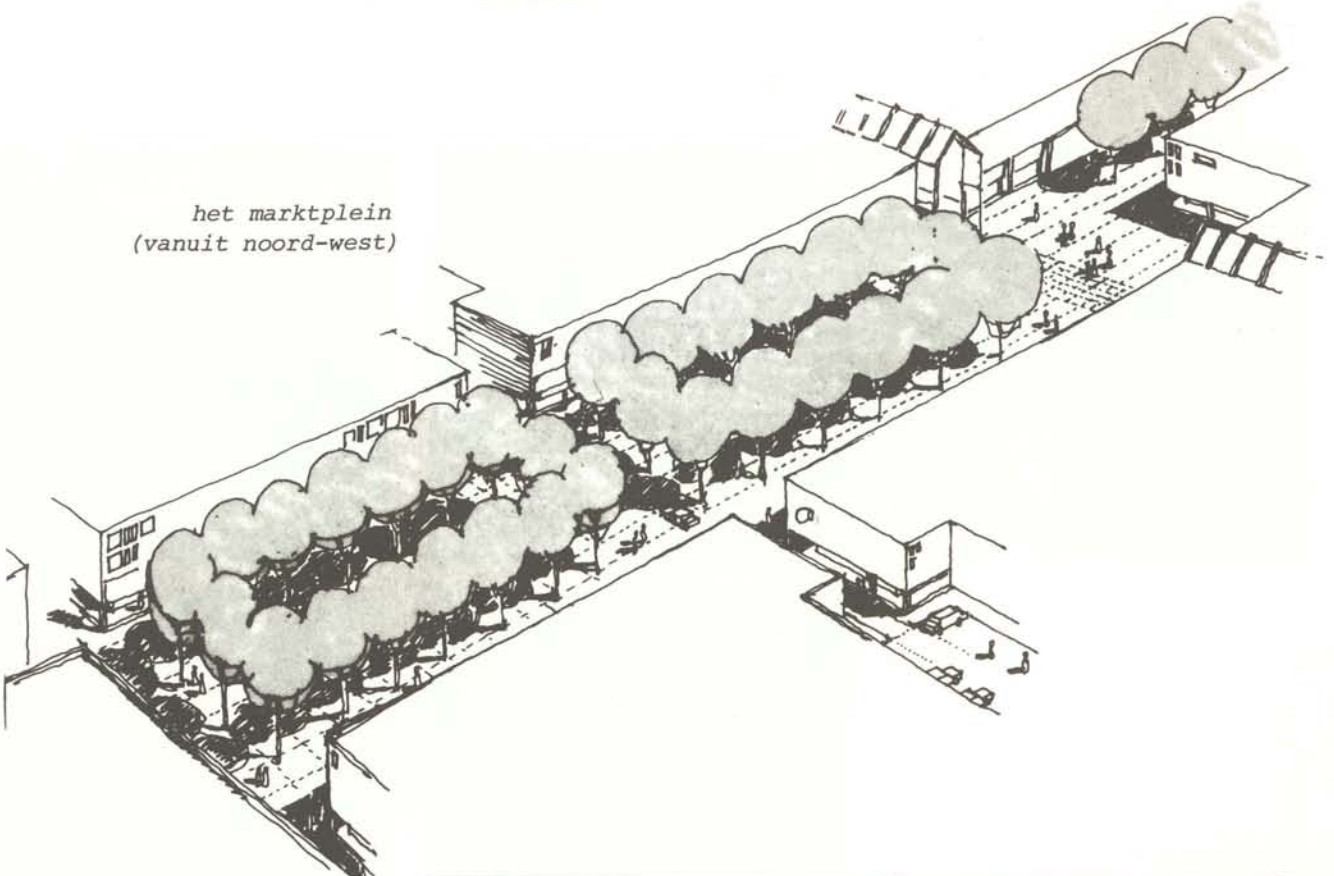
- b) Een centraal plein midden in het winkelcentrum, hart van het voetgangersgebied. Dit plein is groter, ca. 6.000 m², en zonder bomen. Het is formeel en bij voorbeeld door arcaden omgeven.

De klanksfeer wordt hier niet door het verkeer bepaald, maar door stemmen, een fontein, straatmuzikanten, vogeltjes e.d.

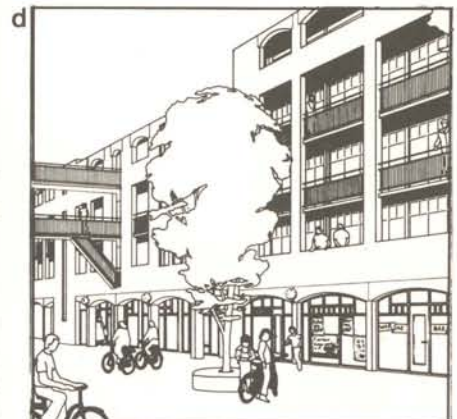
- c) Totaal anders van sfeer is een groot marktpluin (ca. 8.000 m²) vol met bomen, rijstroken erover en op marktdagen gevuld door ca. 200 marktkramen met bijbehorende auto's. Dit plein is vol, terwijl het vorige juist open en ruim moet zijn. Marktpluinen zijn vaak smal en langgerekt. Beschutting is van belang.

- d) Verder zijn er een aantal kleine pleintjes van ca. 500 m², rustplekken in het voetgangersgebied met wat zit- en speelgelegenheid. Een voorbeeld hiervan is in de eerste fase al te zien.

het marktpluin
(vanuit noord-west)



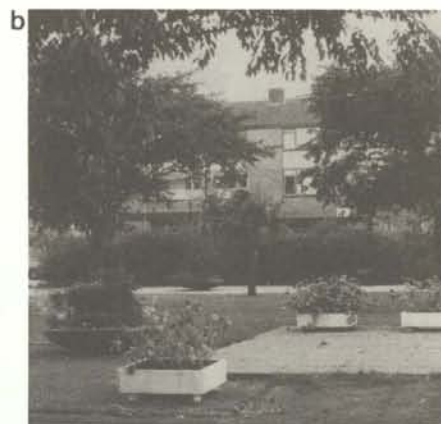
Pleinen.



12.4. Parken

- a. Een park, ruim met bloemen, graskazons, dichte heestergroepen en losstaande bomen. Plaats om zich te vertreden, bij mooi weer in het gras te 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 waar de mensen uit de kantoren tussen de middag even buiten zitten, hun brood eten. Hier ligt ook de wat grotere kleuterspeelplaats. Er ligt veel grind, er zijn rijen banken, het is door dichte heestergroepen omgeven (zie 10.3).
- c. Enkele groene pleinen met een grasperk omgeven door bomen en straten. Er kan een trapveldje liggen. Ook 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 semie-privégebied.

a



c



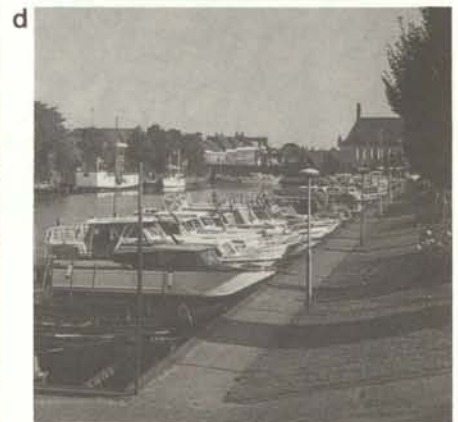
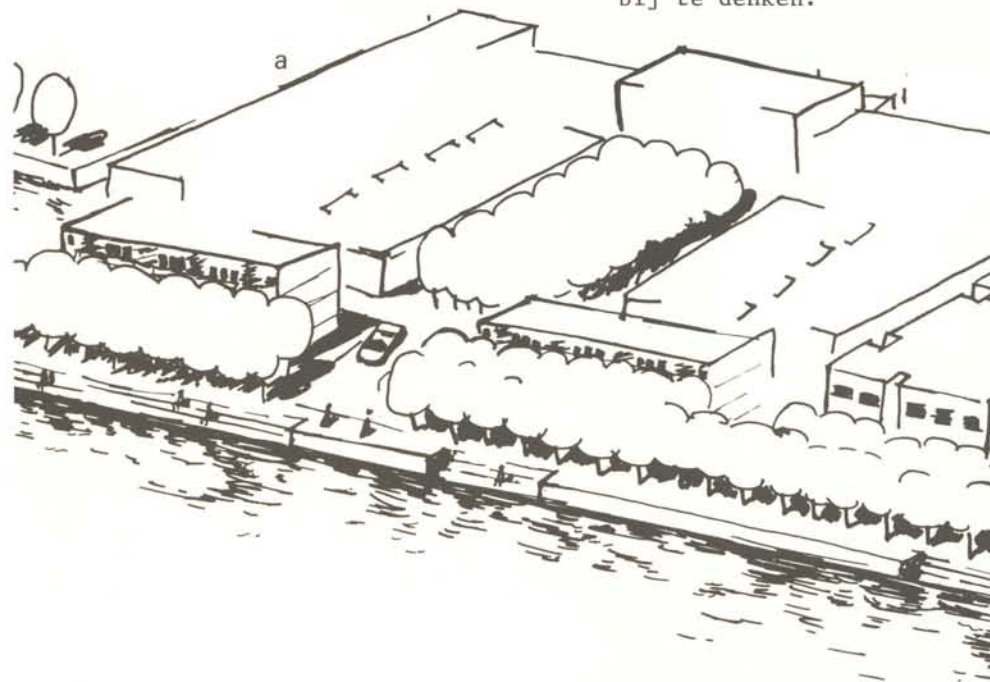
d



Groene ruimten.

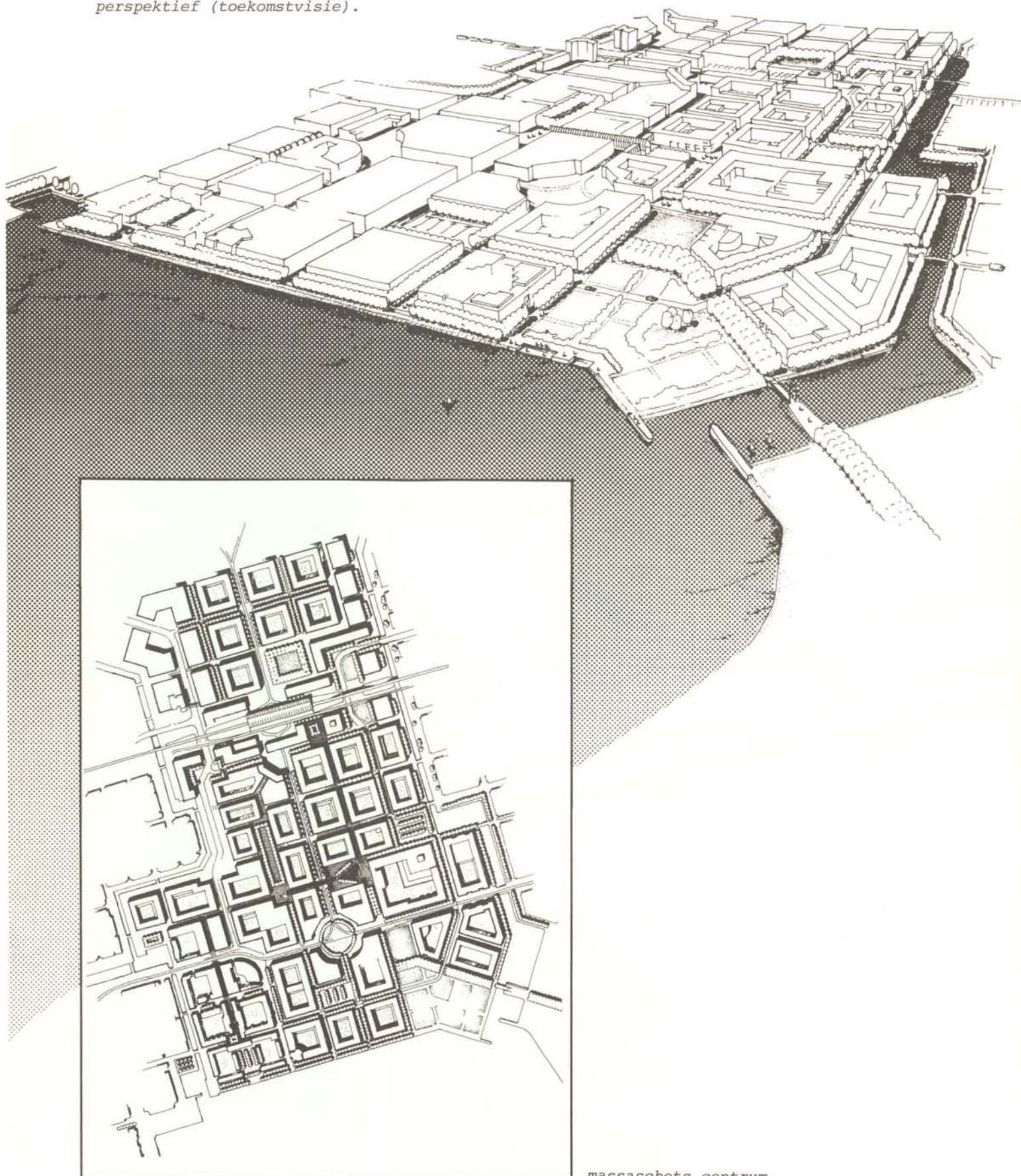
12.5. Grachten, singels en boulevard

- a. Boulevard langs de plasrand. In beginsel niet meer dan een gewone straat met bomen, trottoirs en parkeerplaatsen. Bijzonder door zijn ligging, aan de waterkant begrensd door een lage muur en vervolgens een met betonblokken versterkt talud. Een hoofd-(brom-)fiersroute 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 intrek zijn voor zeilboten en motorjachtjes. Ook aan verhuur van roeiboten of waterfietsen valt hierbij te denken.



Stedelijk water.

perspektief (toekomstvisie).

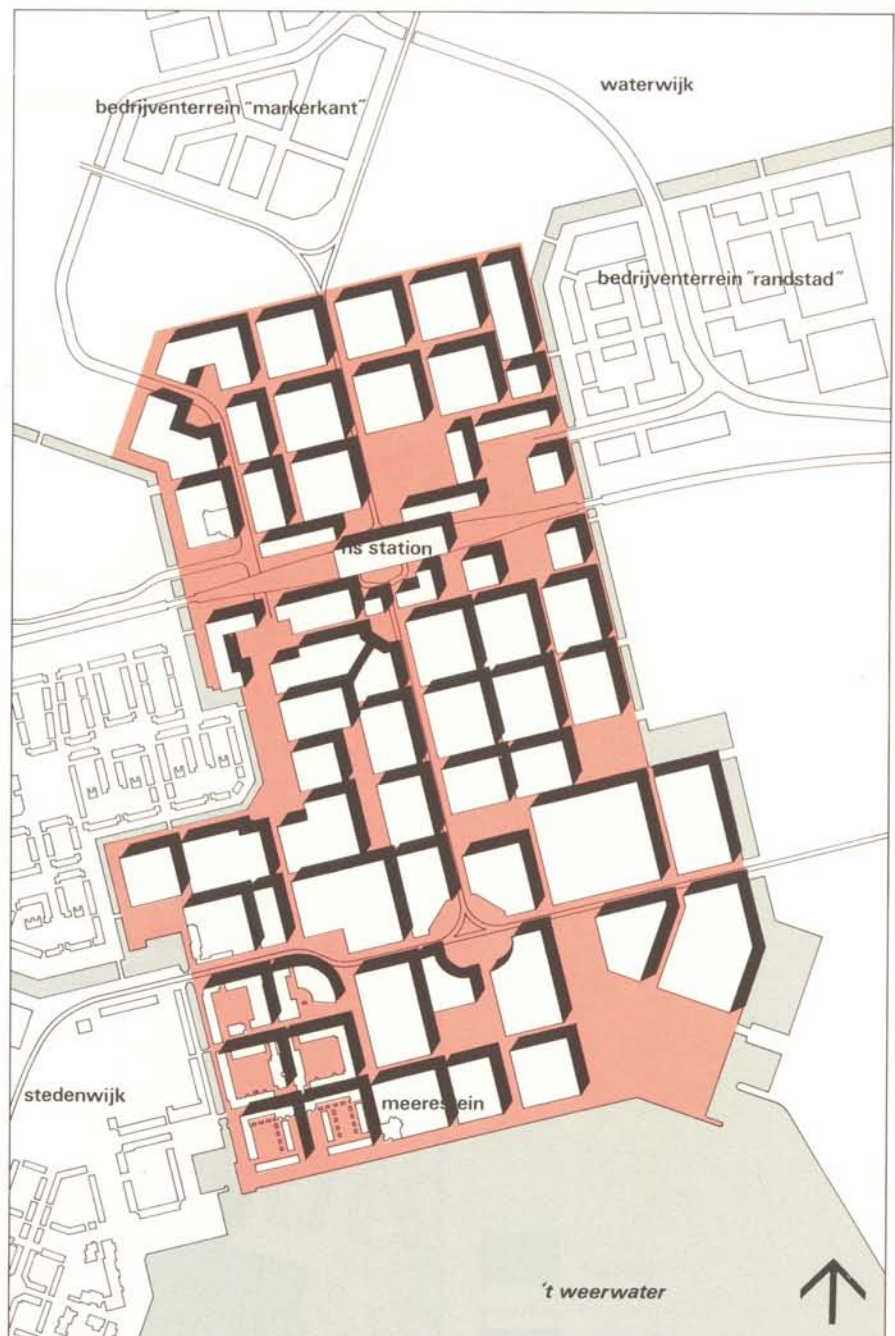


massaschets centrum.

13. Vorm

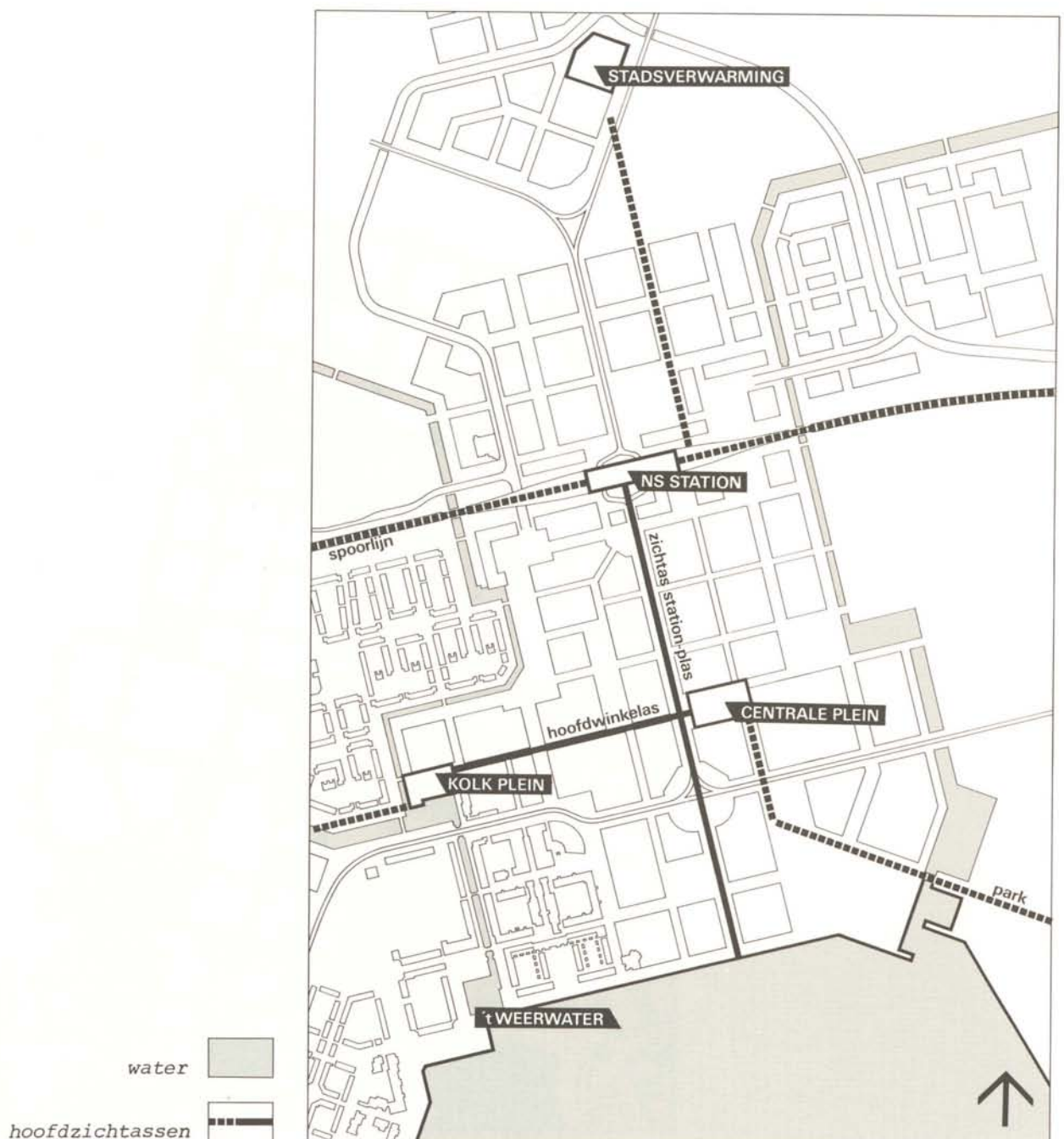
13.1. Rasterpatroon

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 recht-hoekig 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 privé sfeer liggen.



13.2. 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.



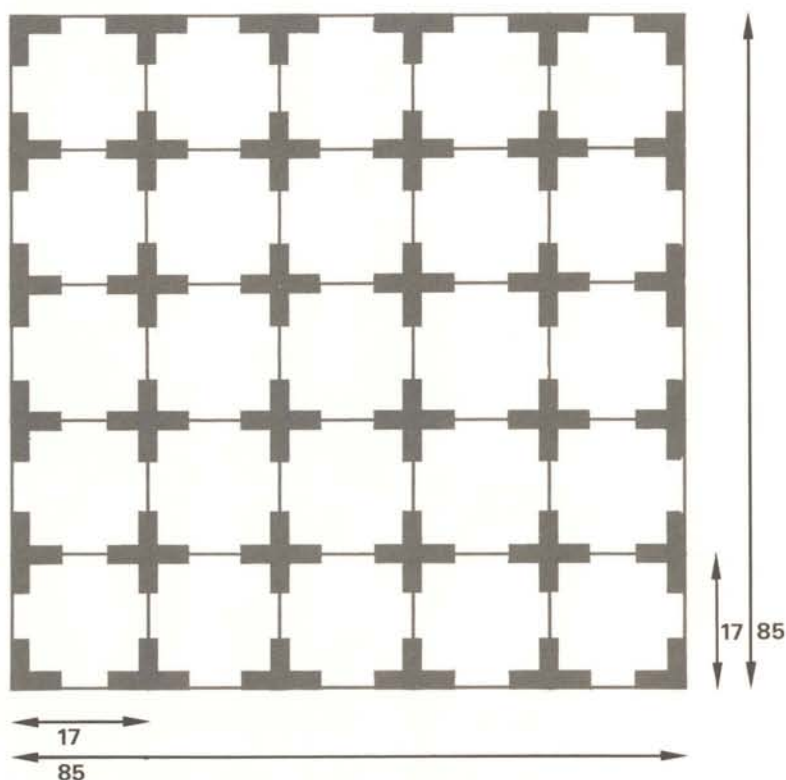
13.3. Maatvoering van het patroon

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

De blokmaat is in beginsel ca. 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 een bedieningsstraatje daartussen.

schema blokmaat



indeling varianten:
met groene binnenhof



met al of niet
overdekt parkeren



met parkeergarage



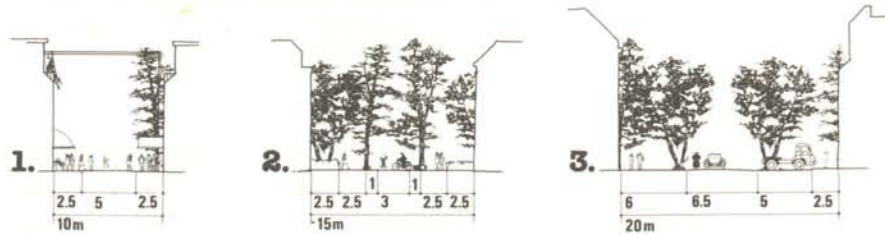
Als gevolg van uitwendige omstandigheden komen ook andere blokmaten voor, waaronder 68 m (4 x 17 m) en 40 à 45 meter voor enkele kantorenstrook bruto.

Voor straatprofielen wordt de volgende reeks gehanteerd:

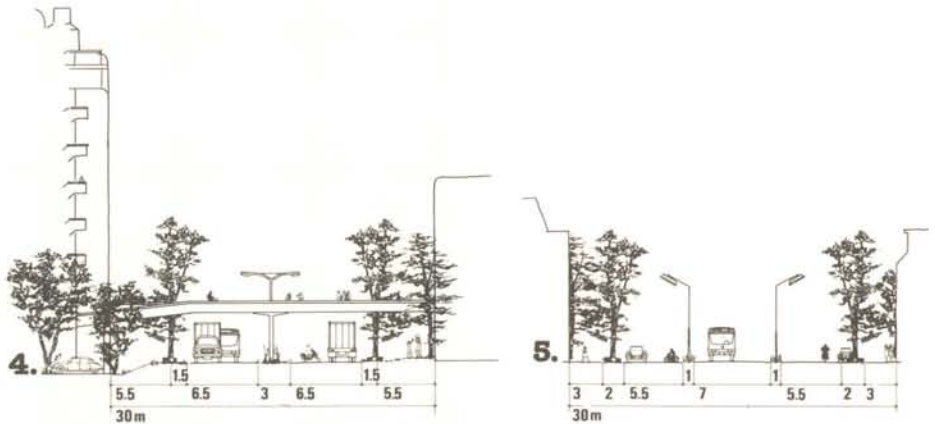
- | | |
|--|---------------|
| - winkelstraat | ca. 10 meter |
| - gewone straat | 15 - 20 meter |
| - groene laan | 25 meter |
| - busbaan met ventwegen/autoweg | 30 meter |
| - autoweg met ventwegen/markt | 45 meter |
| - singel met fietsroutes en buurtstroken | 55 meter |

profielen

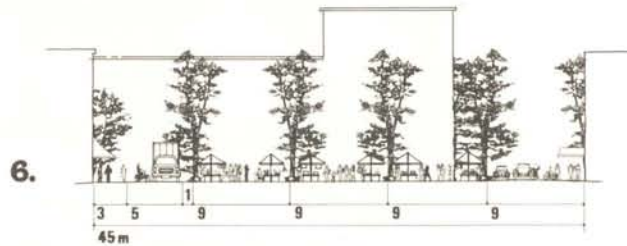
winkelstraat
fietsstraat
buurtstraat



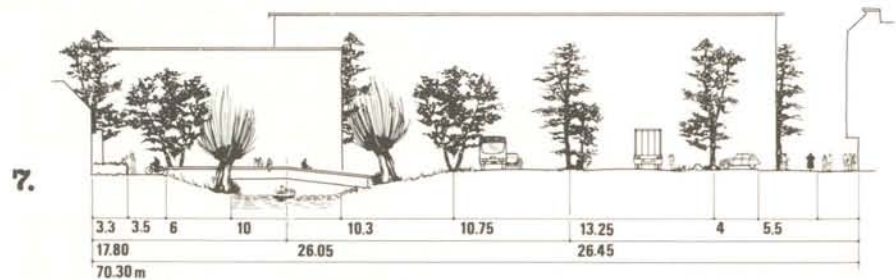
autoweg
o.v.-baan



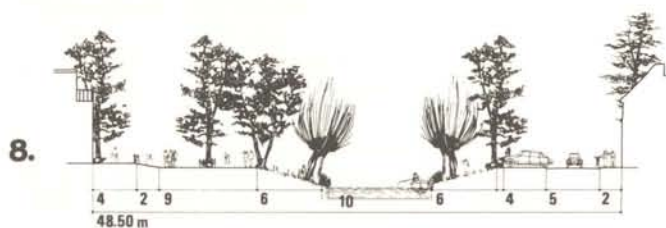
markt



autoweg met ventweg



gracht



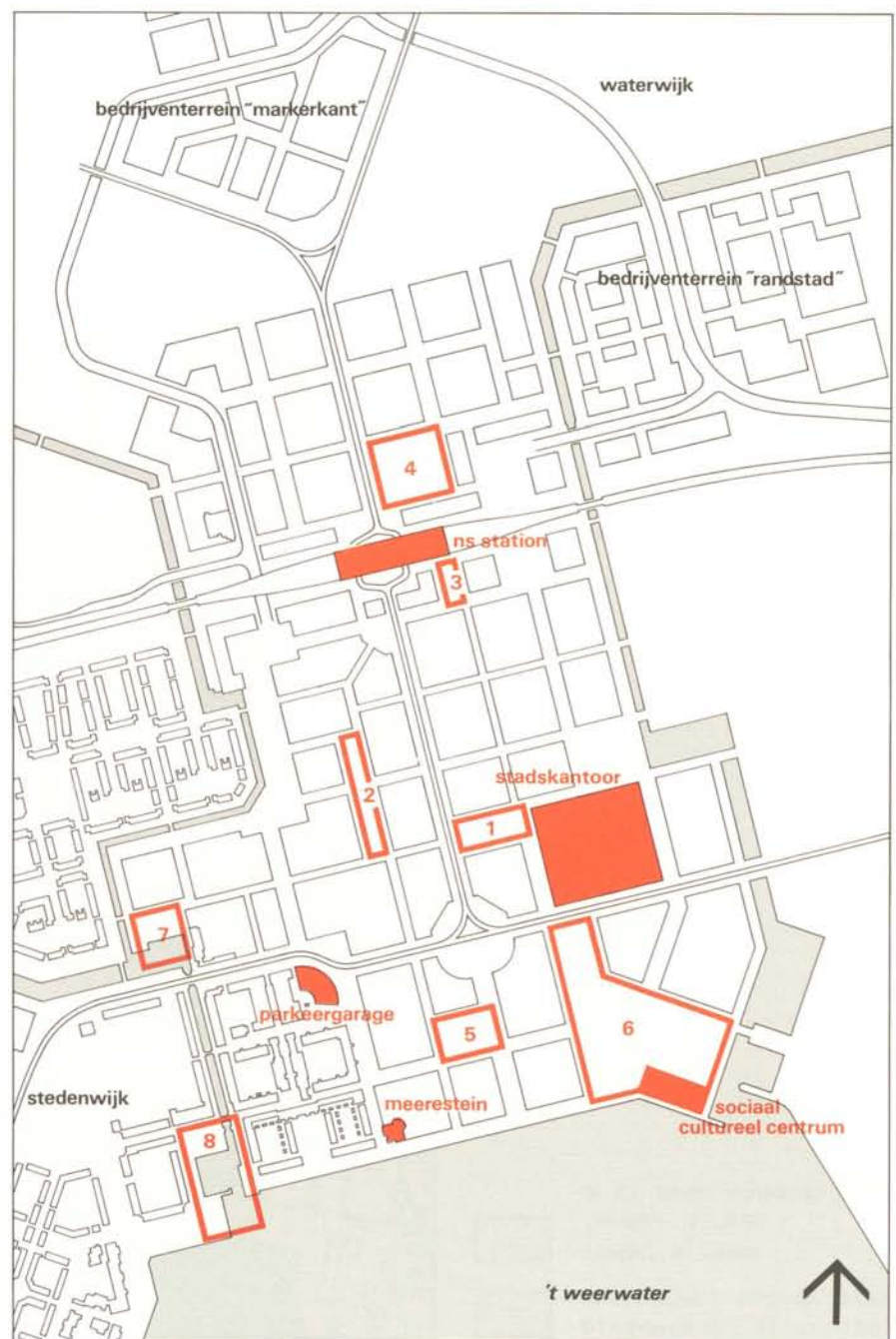
13.4. Bijzondere elementen

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.

bijzondere stedelijke ruimtes

1. centrale voetgangersplein
2. marktplaats
3. stationsplaats
4. stationspark
5. avondplein
6. waterpark
7. Pleintje bij de kolk
8. havenplaats



13.5. 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 torengedebouwen.

1. Langs de beide ontsluitingswegen in de stroken voor kan-

bebouwingshoogte rond 15 m
min. 2 lagen,
max. 6 lagen



grotere hoogte toegestaan
plaatselijk vastgesteld



toren kan de hoogte maximaal 30 m zijn; aan beschutting worden hier minder hoge eisen gesteld dan in de voetgangersstraten.

2. Rond de groene ruimte aan de Centrale Plas wordt gedacht aan meer open bebouwing van een grote schaal. Enkele hogere woon- of kantoorstorens, hier met uitzicht op de plas en Z.W.-bezonning, zullen het waterfront karakteriseren.

13.6. 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.

*Algemene richtlijnen
tegen windoverlast.*

1. Het "optillen" van de wind.



2. De wind "valt er in" — bomen.



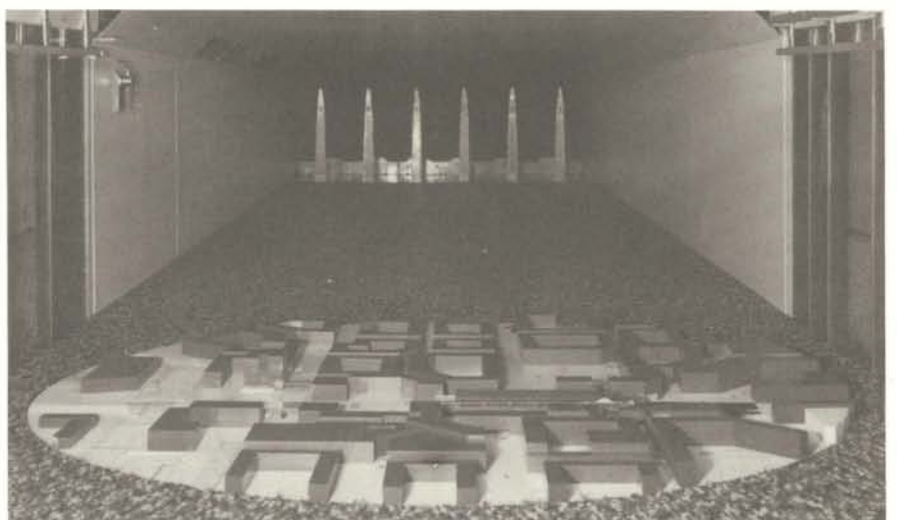
3. Lange straten zijn gevoelig voor wind.



4. Plaatselijk maatregelen treffen.



*windtunnel bij TNO,
met maquette Almere-Stad.*



13.7. 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 burenen.

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 arteficiëel, "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 randzônes 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.

14. Groei en verandering

14.1. Algemeen

Het overgrote deel van het centrum moet worden gebouwd in een periode van ca. twintig jaar (1980 - 2000). Dit is snel, zeker vergeleken met de tot stand koming van stedelijke centra elders in oude steden. Aan de andere kant ook weer niet zo snel als je het vergelijkt 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, meestal 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.I.J.P. ontwikkeld programma en stedenbouwkundig ontwerp (al of niet met behulp van adviesburo's).

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 bouwfaserings);
- een zo eerlijk mogelijk verdelen van de centrumkoek, d.w.z. 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, m.a.w. een bepaald gebouw kan eventueel worden afgebroken zonder het totaal aan te tasten (dit in tegenstelling tot bijvoorbeeld de centra van de New Towns Cumbernauld in Schotland en Runcorn in Engeland).

In Almere-Haven hebben in de periode 1976 - 1980 ca. 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 ca. 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 onderbewikeling leiden.

De op deze wijze ingebrachte mogelijkheid tot verandering komt tegemoet aan de maatschappelijke realiteit. 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 veranderingsmogelijk-

heden zijn levensvoorwaarden voor stadscentra. In de laatste paragraaf wordt een typering gegeven van deze veranderingsmogelijkheden.

14.2. Het centrum anno 1980

Momenteel (begin 1981) is er in het centrumgebied nog weinig te zien, behalve dan een enorme hoeveelheid bouwactiviteiten. Eén gebouw is gereed, nl. gebouw Meerestein. Een gebouw, ook wel "ontwikkelingskantoor" genoemd, dat gerealiseerd werd in opdracht van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders. De bij de vestiging van personen en bedrijven betrokken ambtenaren huizen hier, terwijl ook een redelijk zaaltje beschikbaar is voor het houden van bewonersbijeenkomsten, vergaderingen, kerkdiensten, filmvoorstellingen en wat dies meer zij.



*Het eerste gebouw
in het centrum van
Almere-Stad: Meerestein.*

Tevens is ook door de R.I.J.P. een semi-permanent gebouwtje neergezet, het "Startblok" geheten, dat de eerste ambtenaren van de locale overheid huisvest, evenals de aanzet tot de gezondheidszorg en de politie.

Op het kaartje 14.2. zijn beide gebouwen met resp. ① en ② aangegeven.

Ook is gereed het zgn. "Marktblok", een projectje bestaande uit 10 winkeleenheden met daarboven 10 woningen. De winkeleenheden huisvesten momenteel winkels die in de eerste levensbehoeften voorzien ③.

Verder zijn in een tijdelijk gebouw ("De Marehof") ook een aantal van dit soort winkels gehuisvest ④.

Ook gereed is een project met 40 grachtenwoningen in meerdere typen ⑤.



Bijna gereed is een flink kantoorgebouw ten noord-westen van het toekomstige station ten behoeve van de verhuur c.q. verkoop als aanzet tot de city-ontwikkeling in dit gebied ⑥. De belangrijkste projecten als onderdelen van de eerste ontwikkelingsfase zijn de volgende:

- a) een project bestaande uit ca. 8 grote winkels, veel kantoren, een parkeergarage (met de ronde vorm) en voorzieningen, zoals een jongerencentrum, een (tijdelijke) bibliotheek en een polikliniek. De kantoren in dit project zullen dienst gaan doen als tijdelijke huisvesting van de locale overheid (het openbaar lichaam "Zuidelijke IJsselmeerpolders") ⑦ en
- b) een project bestaande uit ca. 23 kleine winkels en 249 premie-flats hierboven en enkele kleinere, nog niet ingevulde, voorzieningen met daaronder een parkeerkelder ⑧. In een zeer vergevorderd stadium van voorbereiding is een woonproject aan de plas met 133 woningwetwoningen en -flats ⑨, evenals een project met een kleine honderd wooneenheden t.b.v. één- en tweepersoonshuishoudens ⑩. Hier en daar zijn op straathoeken individuele kavels gereserveerd, die als kantoor, bedrijfsruimte of winkel kunnen worden ingevuld ⑪ en ⑫

14.3. Het centrum tot 1986/87

Vervolgens zijn in de zogeheten tweede fase van het centrum (nl. de periode tot 1986/87) nog een 12-tal projecten voorzien.

De belangrijkste twee zijn het stationsproject (nr. ⑬ en ⑭) en een omvangrijk winkel- en kantorenproject (nr. ⑮ en ⑯). Het stationsproject zal bestaan uit het station zelf met alles wat daarbij hoort en rond het stationsplein winkels, kantoren, horeca en waarschijnlijk een hotel, een stadshal en een bioscoop.

De reeds in aanleg zijnde winkelstraat zal worden verlengd via een flink aantal nieuwe winkels en kantoren in de richting van reeds genoemd stationsproject.

Opvulling van het centrumgebied gelegen ten westen van de dwars door het centrum lopende busbaan, zal ook in deze periode moeten plaatsvinden. Gedacht wordt o.a. aan een aantal individuele kavels voor woningen, kantoren en winkels, aan een verzorgingstehuis voor bejaarden, aan het definitieve stadhuis, het hoofdpolitiebureau en een complex flatwoningen. (resp. ⑰, ⑱, ⑲, ⑳ en ㉑).

14.4. Fasering

Tenslotte 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.

14.5. 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, be-

drijven of voorzieningen van eigenaar of huurders, of er vindt gezins- of personeelsuitbreiding plaats. Op de korte termijn zijn in een centrum dergelijke veranderingen nauwelijks merkbaar, behalve dan misschien door het visuele aspect van nieuwe gordijnen voor de ramen, andere opstelling van etalages of de luierwas aan de drooglijn. Op den duur kunnen deze veranderingen echter wel degelijk voelbaar worden. Zo wordt de afname van de woonbevolking in stadscentra niet enkel veroorzaakt door de verdrijving van woonbestemmingen door bedrijfsbestemmingen, maar in even sterke mate door het "doorgangshuis-effect": alleenstaanden en kinderloze echtparen komen het centrum binnen en huishoudingen met kinderen gaan eruit.

2. Bestemmingswisseling zonder ruimtelijke aanpassing.

Onder bestemmingen wordt hier tevens branches verstaan. Deze verandering zal zich ca. 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. De verandering kan betrekking hebben op een vervanging van woonbestemming door bedrijfsbestemming of andersom, of door vervanging van de ene winkelbranche door de andere, of door het ene (b.v. administratieve) kantoor door het andere (b.v. balie) kantoor.

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. Een andere pui, verplaatsing van de achterwand, andere interne ruimteverdeling zijn voorbeelden van een dergelijke aanpassing. De kosten hiervan zullen in de meeste gevallen niet meer bedragen dan ca. vijftien procent van de heersende nieuwbouwkosten. De draagkracht van de ondernemer of eigenaar is bepalend voor het al of niet optreden van deze verandering. Indien de zaken goed gaan, is ruimtelijke aanpassing veelal een gezonde investering.

4. Bestemmingswisseling of -handhaving gepaard gaande met ruimtelijke verbouw.

Dit type verandering zal zich waarschijnlijk niet eerder dan na ca. 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 locatie van hun bedrijf als uitermate gunstig moet worden aangemerkt. Deze verandering zal zich dan ook vooral manifesteren in de belangrijkste straten van een centrum, vooral indien deze belangrijkheid zich ook uit in de hoogte van de grondprijs.

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 locaties, later ook elders, vooral als opknappen dunder 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. Toekomstige generaties zullen zich slechts voor het behoud van het centrum willen inzetten indien de waarde hiervan te zijner tijd een meervoud is van de kwaliteit, die onze generatie aan dit centrum wil meegeven. Een deel van die kwaliteit kan zijn gelegen in de hiervoor beschreven ontwikkelingsstrategie. Een ander deel zal afhangen van de inzet en betrokkenheid van alle bij deze strategie betrokken personen en instanties, zoals bevolking, plannemakers, bestuurders en opdrachtgevers, een ieder uitgaande van haar of zijn eigen verantwoordelijkheid voor dit vitale onderdeel van de stad.

Samenvatting

1. Algemeen

In dit ontwikkelingsplan wordt geprobeerd een beeld op te roepen van het toekomstige centrum van Almere-Stad. Dat dit geen eenvoudige opgave is, spreekt voor zich zelf. Een dergelijk beeld is immers uitsluitend gebaseerd op plannen van dit ogenblik. Verandering van inzichten en ontwikkelingen in maatschappij en techniek zullen ook dit beeld wijzigen. Toch is presentatie van de plannen nu wenselijk en wel om de volgende redenen:

- a. Als ruim kader voor het opzetten van bestemmingsplannen voor de eerste centrumdelen;
- b. Als nader inzicht voor diegenen, die als opdrachtgever of als uitvoerder reeds werkzaam zijn in het centrum;
- c. Als nadere invulling van een lege plek temidden van reeds in aanbouw- en gedeeltelijk bewoonde stadsdelen.

In het ontwikkelingsplan zijn allerlei eerdere deelplannen e.d. samengebracht. Het achterliggende programma en de stedenbouwkundige basisgedachten werden ontwikkeld door de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, terwijl de stedenbouwkundige uitwerking plaats vond in samenwerking met het Buro Kuiper Co. te Rotterdam.

2. Ligging

Het centrum ligt op het geografisch zwaartepunt van geheel Almere, aan de binnenkort te realiseren spoorlijn naar Amsterdam en het Gooi en - later - naar Lelystad. Gezien de nabijheid van de Randstad Holland zal dit centrum een belangrijke vestigingsplaats kunnen zijn voor tal van bedrijven, die zich in met name de regio Amsterdam willen oriënteren.

3. Situatie

Het centrum zal aan 2 zijden worden begrensd door woongebieden, gescheiden hiervan door grachten. Deze scheiding zal echter bij invalsroutes voor langzaam verkeer worden verzacht door enerzijds hier de woonfunctie in het centrum zelf door te zetten en anderzijds met centrumfuncties het woongebied in te gaan.

In het zuiden wordt de begrenzing gevormd door de Centrale Plas, inmiddels Weerwater genoemd, een kunstmatig meer van ca. 150 ha. Het noordelijk centrumdeel (kantoren en woningen) wordt begrensd door twee bedrijventerreinen, Randstad en Markerkant.

4. Omvang

De omvang van een stadscentrum kan op velerlei manieren worden vastgesteld, afhankelijk van de te kiezen criteria tot centrumdefiniering. Voor Almere-Stad is gekozen voor een drietal definiëringen van het begrip "centrumgebied". Deze zijn als volgt:

- het centrum als voetgangersgebied (30 ha);

- het centrum als verbijszonderd woongebied (85 ha);
- het centrum als binnenstad (200 ha).

Ten slotte is als ontwerpeenheid een centrumgebied vastgesteld van in totaal 95 ha (inclusief 10 ha reservegebied). Het ruimtegebruik hiervan is als volgt:

Hoofdbestemming	a	b	c
Verzorging	200.000 m2	240.000 m2	220.000 m2
Kantoren	150.000 m2	210.000 m2	180.000 m2
Woningen	300.000 m2	200.000 m2	150.000 m2
Parkeergarages	200.000 m2	200.000 m2	200.000 m2

a = 200.000 inwoners in Almere

b = 250.000 inwoners in Almere

c = gemiddeld.

5. Voorzieningen

Het centrum heeft een belangrijke verzorgingsfunctie op 3 niveau's, nl. voor de buurt en wijk zelf, voor Almere-Stad en voor geheel Almere.

Hiertoe zijn veel voorzieningen nodig, die t.z.t. zullen zorgen voor een dagelijks bezoek van ca. 12.500 mensen.

In de eerste plaats de winkels. Deze zullen een zo groot mogelijke verscheidenheid en veelzijdigheid moeten bieden, zowel naar branche, omvang en inrichting als naar service en prijsniveau. Er moet plaats zijn voor de kleine boetiek, de grote superstore, de dure bontzaak, de goedkope supermarkt, de luxe kledingzaak en het goedkope textielpaleis.

In totaal gaat het om ca. 190 vestigingen van uiteenlopende omvang. De smaakmakers van het centrum zullen de horeca-gelegenheden moeten zijn, die uiteenlopende wensen van verschillende mensen moeten honoreren. Naast verscheidene restaurants moeten er ook minstens 2 hotels komen en een veelvoud van kleinere vestigingen, zoals snackbars en café's.

Op cultureel gebied wordt gedacht aan o.a. een theater, expositieruimten, een museum en een centrale bibliotheek, evenals aan een centrum voor kunstzinnige vorming. Voor het algemeen welzijn kunnen een jongerencentrum, enkele bejaardenruimten en kinderdagverblijven en een buurt-/wijkhuis zorgdragen, eventueel aangevuld met enkele verblijven voor culturele minderheden.

Als zorgvoorzieningen kunnen de volgende ruimten worden aangemerkt: een gezondheidscentrum, een centrum voor drugsgebruikers, een crisis-interventiecentrum, een gezinsvervangend tehuis, een halfweghuis, een jongeren-adviescentrum, een verzorgingstehuis voor bejaarden.

Ook op onderwijsgebied kan het stadscentrum een functie vervullen; naast een basisschool voor de centrumbewoners kan worden gedacht aan een vormingscentrum, een volkshogeschool en enkele overige typen specifiek educatief gericht onderwijs.

Uiteraard zijn er talrijke andere voorzieningen denkbaar, zoals het N.S.-station zelf, het stadhuis, een kerk eventueel, een politiebureau, een dansschool, enkele bioscopen en discotheken. Ook aan deze voorzieningen en aan tal van andere, niet nader genoemden, dient het stadscentrum van Almere-Stad plaats te bieden.

6. Werkgelegenheid

Behalve voor de werkgelegenheid, die geboden wordt in winkels en de horeca, is het centrum van Almere-Stad de aangewezen plaats voor een deel van de werkgelegenheid in de overige verzorgende bedrijven, zoals bij voorbeeld kantoren. Het centrum zal plaats moeten kunnen bieden aan 9.000 - 11.500 arbeidsplaatsen (dit is ca. $1/4$ à $1/3$ van het totaal in Almere-Stad). Vooral de publieksfunctie-arbeidsplaatsen zullen voor het overgrote deel op de begane grond terecht komen (dus in de winkel of achter de balie). De arbeidsplaatsen in de kantorensector zullen minimaal 150.000 m² en maximaal 210.000 m² aan bruto-oppervlakte innemen. Dit kantorenbestand dient een verscheidenheid aan grootte-klassen te bezitten, terwijl ook naar eigendomsvorm, bouwwijze, individualiteit, vormgeving en prijsklasse een ruime veelsoortigheid gewenst is.

7. Woningen

Integratie van het wonen met typische centrumfuncties is van het begin af aan een belangrijk uitgangspunt geweest bij de ontwikkeling van de centra in Almere. Door een zo aantrekkelijk mogelijk woonmilieu te scheppen in het centrum zou het wonen aldaar zich in een ruimere belangstelling dan gebruikelijk in stadscentra kunnen verheugen. Er is in het centrum plaats voor minimaal 2.000 woningen (bij het maximale inwonertal van 250.000 inwoners in geheel Almere). Mocht dit inwonertal lager zijn, dan kan met minder ruimte volstaan worden voor kantoren, winkels en andere voorzieningen. Deze ruimte kan dan worden benut voor het bouwen van ca. 1.000 woningen extra. Uitgaande van een gemiddelde woningbezetting van 2 betekent dit, dat er in het centrum plaats zou zijn voor 4.000 - 6.000 inwoners. Het woningbestand zal zich moeten richten op verschillende categorieën centrumbewoners, verschillend naar leeftijd, inkomen en leefstijl:

- a. 400 à 500 wooneenheden voor één- en twee-persoonshuishoudens;
- b. twee verzorgingstehuizen voor bejaarden met 250 bedden;
- c. 100 grachtenwoningen;
- d. 100 - 250 normale eengezinswoningen;
- e. 50 à 75 bedrijfswoningen;
- f. 1.100 à 1.600 meergezinswoningen.

8. Verkeer en vervoer

Een taakstellend verkeers- en vervoersbeleid geeft aan dat ruim de helft van de ritten naar het centrum te voet of per fiets plaatsvindt 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 de taakstelling goed realiseerbaar.

Vanuit het oogpunt van de flexibiliteit moet aanpassing van de weg- en parkeercapaciteit aan een hoger - trendmatig - autogebruik echter ten alle tijde mogelijk zijn. Het totaal aantal parkeerplaatsen bedraagt bij een taakstellend beleid 4.000 à 5.000. Bij trendmatige ontwikkeling kan dat tot 7.000 à 8.000 toenemen. Een deel van deze plaatsen zullen in de vorm van parkeergarages moeten worden gerealiseerd (variërend van 50 - 80%).

9. Spanningsvelden

Ten behoeve van de interne rangschikking (waar moet wat) in het centrum kunnen alle centrumvestigingen in vier hoofdgroepen worden onderscheiden, nl.

- a. Magneten, d.w.z. vestigingen die geheel zelfstandig aantrekkingskracht uitoefenen op bezoeker-, zoals b.v. warenhuizen;
- b. Profiteurs, d.w.z. vestigingen die ieder voor zich te klein of niet spectaculair genoeg zijn om zelfstandig bezoekers aan te trekken, maar die wel belangrijk zijn voor het compleet maken van het centrum en de verhoging van de sfeer enz., zoals kleinere winkels, café's, koffie-shops etc.;
- c. Doelen en groepsdoelen, d.w.z. vestigingen 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 of een postkantoor of een scholengemeenschap;
- d. Opvullers, d.w.z. vestigingen die niet zo zeer om hun bezoekersfunctie in het centrum worden opgenomen, maar meer om hun relaties met centrumvoorzieningen of door hun centrumverlevendend effect, zoals bepaalde type kantoren en woningen.

Het is verstandig magneten zoveel mogelijk te spreiden over het centrum, bij de ingangen en richtingsveranderingen van de hoofdwinkelroutes. De doelen en groepsdoelen kunnen wat terzijde worden gesitueerd langs belangrijke invalswegen. De profiteurs kunnen dan tussen de magneten in worden gevestigd, terwijl de opvullers met name de verdiepingen zullen moeten vullen.

10. Geleding

Het centrum kan worden onderscheiden in een aantal hoofddelen, waarin telkens één bepaalde centrumfunctie domineert. Achtereenvolgens:

- a. De city
Hier is de werkgelegenheidsfunctie dominant, met name door een te verwachten kantorenconcentratie direct ten noorden van het station. Daarnaast wordt in dit centrumdeel gedacht aan wat specifieke detailhandel (showroom e.d.) en woningbouw;
- b. Het N.S.-station en onmiddellijke omgeving
Uiteraard is de verkeersfunctie hiervan bijzonder belang-

rijk, met een ondersteuning van een aantal verzorgende elementen rondom een stationsplein (winkels, hotel, horeca, evenementenhal, bioscoop e.d.). Ten noorden van het station wordt aan een klein stedelijk parkje gedacht;

c. Het winkeldomein

Centraal in het centrum is het winkeldomein, dat zijn hoogtepunt kent in een hoofdwinkelroute, die zich van zuid-west naar het noorden uitstrekt (ca. 800 m lengte). Hier vindt ook de markt plaats, terwijl vooral kantoren en woningen dit centrumdeel aanvullen;

d. De waterkant

Het centrum wordt aan de zuidkant begrensd door een plas van in totaal bijna 150 ha. Het ligt gezien de representatieve ligging voor de hand hier een belangrijke plaats in te ruimen voor vooral de niet-commercieel gerichte verzorgingsfuncties, zoals b.v. een theater of een festivalhuis;

e. Het centrumpark

In het zuid-oostelijk deel van het centrum loopt een parkgebied het centrum binnen. In dit overgangsgebied park - centrum wordt aan bepaalde representatieve instellingen en/of -voorzieningen gedacht, omgeven door een tuin.

f. De overgangszones

Tussen de "harde" delen van het centrum en de omringende woongebieden dienen overgangszones te worden gemaakt, zodat een winkelstraat door kan lopen de wijk in, terwijl het wonen vanuit die wijk het centrum kan binnendringen. De hoofdfuncties in bedoelde zones zijn dan ook de verzorgende functie en het wonen.

11. Keuzemogelijkheid

Een goed centrum heeft naast de reeds genoemde utilitaire functies ook iets meer, iets wat weleens de "meerwaarde" van een centrum wordt genoemd. Deze meerwaarde krijgt pas betekenis als men een centrum vaker bezoekt en als men er langer blijft dan feitelijk noodzakelijk is. Eén der hulpmiddelen om deze meerwaarde te verkrijgen is de aan te bieden keuzemogelijkheid in activiteiten, artikelen, produkten, diensten en prijzen.

Uiteraard zal in het centrum van Almere deze keuzemogelijkheid beperkt zijn door zowel het tot taak gestelde aantal inwoners, als door de korte ontwikkelingstijd, zodat ouderdomsverschillen (en daarmee prijsverschillen van panden) gering zijn.

12. De openbare ruimte

Het karakter van een stadscentrum wordt natuurlijk vooral ook bepaald door de openbare ruimten. In het centrum van Almere-Stad zullen de volgende openbare ruimten ontworpen moeten worden, allen met hun eigen karakteristieke profielen en kenmerken.

a. Straten

- winkelstraten
- verkeersinvalwegen
- "gewone" straten

b. Pleinen

- aankomstplein
- centraal plein
- groot marktplaats
- aantal kleine pleintjes

c. Groene ruimten

- stedelijk park
- stationsparkje
- groene pleinen
- groene hoven

d. Water

- boulevard
- singels
- besloten stenige grachten
- kleine aanleghavens

13. Vorm

In dit hoofdstuk wordt specifiek op vormaspecten van het centrum ingegaan.

In dit centrum is gekozen voor een neutraal, flexibel en rechthoekig raster van straten en straatblokken.

De richting is bepaald door de spoorlijn, hoewel op één plaats de diagonale richting hierop een uitzondering vormt, nl. daar waar in het zuid-oosten het centrum zich "opent" naar de waterplas.

De straten en straatblokken hebben elk hun specifieke afmetingen, die optimaal recht doen aan de "vulling" met gebouwen.

De genoemde openbare ruimten en bijzondere gebouwen kunnen worden gezien als bijzondere elementen, die ritme aanbrengen.

De bebouwingshoogte zal ca. 12 à 15 m bedragen, plaatselijk variërende lagen van 2 à 3 lagen tot 6 lagen. Uitzonderingen hierop worden gedacht langs de ontsluitingswegen met kantoren erlangs (max. 30 m). Tevens kunnen op basis van windtunnelonderzoek nadere richtlijnen worden opgesteld.

Het materiaalgebruik en de kleur moet afgestemd zijn op het karakter van een stadscentrum.

14. Groei en verandering

Het centrum van Almere-Stad zal waarschijnlijk, poldertraditiegetrouw, stukje voor stukje, project na project, onderdeel na onderdeel ontwikkeld worden door telkens andere opdrachtgevers, uiteraard onder het coördinerend oog van de overheid. Op deze wijze worden de beste garanties ingebouwd voor verandering in allerlei vormen. Momenteel zijn reeds vele projecten in voorbereiding en gerealiseerd. Typen veranderingen, die te verwachten zijn, zijn:

- Handhaving bestemming zonder ruimtelijke aanpassing, maar verandering in de interne structuur van het bedrijf;
- Bestemmingswisseling zonder ruimtelijke aanpassing;
- Bestemmingswisseling of handhaving gepaard gaande met ruimtelijke aanpassing;

-
- d. Bestemmingswisseling of -handhaving, gepaard gaande met ruimtelijke verbouw;
 - e. Bestemmingswisseling of -handhaving gepaard gaande met kaalslag en nieuwbouw.

In het ontwerp van en de plannen voor het centrum zal terdege rekening moeten worden gehouden met het kunnen optreden van deze veranderingen, hetgeen aan een goed stadscentrum eigen zou moeten zijn.

Colophon

Uitgave: Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Lelystad
Redactie: K.E. Nawijn, programmering,
B.L. Stassen, stedenbouwkundig ontwerp.
Stedenbouwkundig adviseur: Kuiper Compagnons,
Bureau voor Ruimtelijke Ordening en Architectuur B.V.
Ontwerp en lay-out: afdeling Grafisch Ontwerp, H.S.O.W./Stadsontwikkeling.
Fotografie: Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Bart Hofmeester (Aero camera).
Tekstverwerking en produktie: afdeling Algemene Zaken R.IJ.P.
Werktekening bijlage: Kuiper Compagnons.
Druk bijlage: Almere Printing, Almere.



	plangrens
	bestaande bebouwing
	bebouwingszones
	spoorlijn
	openbaar vervoersbaan
	hoofdverkeersontsluiting
	reservegebied
	hoofdwinkelroute
	hoofdvoetgangersroute
	hoofd (brom) fietsroute
	hoofdvoet - en (brom) fietsroute
	water

ministerie van verkeer en waterstaat

rijksdienst voor de ijsselmeerpolders



Kuiper Compagnons
Bureau voor ruimtelijk
Guldenwaard 127
Postbus 9098
3007 AB Rotterdam
Telefoon 010 - 82 55 66

SV	plan nr. 110.101.000	datum 1-12-1980
E2	referenties	

rijksdienst voor de ijsselmeerpolders

afd. h.s.o.w. /stadsontwikkeling

ontwikkelingsplan
centrum almere-stad

getekend			noordpijl
gecontroleerd			
hoofd p.b.a.			
datum			
wijz. datum	get.	gez.	

schaal(en) 0 50 100 150

	form.	archiefr.