

THEMADOCUMENT

VISIE VANUIT HET RUIMTELIJKE DOMEIN

Vernieuwing is nodig omdat Haven na ruim 40 jaar in een nieuwe levensfase terecht is gekomen. Steeds meer vastgoed en openbare ruimte moeten opgeknapt worden. Bovendien, de maatschappij is niet meer zoals die 40 jaar geleden was en ook dat vraagt om vernieuwing. De Visie voor 2040 is gemaakt door het Havenverbond in samenwerking met ruim 200 Havenaren. Sommige ideeën zullen exact uitgevoerd worden als beschreven staat, andere krijgen in de realisatie een andere vorm, maar dienen hetzelfde doel. De Visie fungeert als een stip op de horizon.

Deze Visie is een integraal verhaal: er is gebalanceerd tussen alle thema's die maken dat we in Haven

prettig leven en het gaat dus over samen-leven, winkels en voorzieningen, wonen en stedenbouw (ruimte).

Toekomstbestendigheid is de leidraad geweest voor ingrepen; logischerwijs zijn duurzaamheid, leefbaarheid en inclusiviteit in de Visie en de uitvoering belangrijke waarden.

De essentiële kwaliteiten van Haven zijn leidend geweest om Haven aantrekkelijk te houden voor huidige Havenaren en aantrekkelijker te maken voor nieuwe Havenaren en bezoekers.

Voor 'samen-leven' (welzijn, zorg, gezondheid, onderwijs, cultuur) zegt de Visie dat het cruciaal is dat

de betrokkenheid van Havenaren bij elkaar en het stadsdeel ook in de toekomst deel uitmaakt van het DNA van Haven, en sterker wordt. Voor 'winkels en voorzieningen' staat het vitaal krijgen van het Centrumgebied centraal, mede omdat dit een centrale ontmoetingsplek is en ook dé plek is van Havense identiteit. Voor 'wonen' is het adagium: meer verschillende woningen en meer woningen, in gemixte wijken. Op het vlak van stedenbouw dragen een Singelgracht, een Dijkpark, meer groenkwaliteit en een investering in vindbaarheid en bereikbaarheid bij aan verhoogde woon- en leefkwaliteit.

THEMADOCUMENT

VISIE VANUIT HET RUIMTELIJKE DOMEIN

1. Analyse 3

- 1.1. Knelpunten 3
- 1.2. Potenties: De schatkist van Almere Haven 4

2. Perspectief van de ruimtelijke aanpak 5

- 2.1. Buitendijksgebied: de havens en havenkom, de kust en stranden en het gooimeer buiten de dijk 6
- 2.2. Binnendijksgebied: de grachten- en singelstructuur met groengebieden binnen de dijk 6
- 2.3. Centrumgebied 6

3. Structuurkaarten 7

- 3.1. Water 9
- 3.2. Groen en stadsecologie 11
- 3.3. Openbare ruimte en verbindingen 13
- 3.4. Autoverkeer en parkeren 16
- 3.5. Wonen 19
- 3.6. Voorzieningen 21
- 3.7. Werken 23

4. Spelregels 25

- 4.1. Buitendijksgebied 25
- 4.2. Binnendijksgebied 27
- 4.3. Centrumgebied 29

5. Essentie en advies op korte termijn 35

- 5.1. Buitendijksgebied 36
- 5.2. Binnendijksgebied 36
- 5.3. Centrumgebied 37

VISIE VANUIT HET RUIMTELIJKE DOMEIN

1. ANALYSE

Almere is, met meer dan 197.000 inwoners, de achtste stad van Nederland. Almere heeft veel voorzieningen, maar niet de drukte van een grote stad. Hier heeft men ruimte; dat is de kracht van Almere. Haven is het oudste deel van Almere en heeft 23.000 inwoners. Haven heeft een 40 jaar oude geschiedenis. Haven heeft een prachtige ligging aan het Gooimeer en is een volwassen kern in vergelijking met de andere delen van Almere. Het stadsdeel heeft een breed aanbod aan winkels en voorzieningen, twee havens, parken, bossen en stranden; allemaal met een dorpse sfeer. Dit zorgt voor grote tevredenheid van de Havenaren over hun woonomgeving en het trotse gevoel in Haven te wonen.

1.1. KNELPUNTEN

Er zijn voor Almere Haven problemen benoemd vanuit het Havenverbond en op basis van een integrale analyse.

1.1.A. VANUIT HET HAVENVERBOND (LIJST NIET UITPUTTEND)

- Winkelgebied: lege panden, uitstraling winkelgevels, inrichting openbare ruimte.
- Woningaanbod: te veel en te grote concentratie van sociale huur.
- Bebouwing: uitstraling, ook in verband met voor- en achterkant-situatie.
- Sociaal: onveilig, verpaupering, armoede.
- Kwaliteit van het water: achteruitgang van de singels, de grachten en het strand.
- Parkeergarages: onveilig en weinig uitnodigend voor gebruik.
- Niveau zorgvoorzieningen, zorg-aan-huisproblematiek.
- Ontmoeten: gebrek aan plekken in gebouwen en in de openbare ruimte.
- Bereikbaarheid: gebrek aan oost-westelijke verbinding om het centrumgebied heen.

1.1.B. OP BASIS VAN INTEGRALE ANALYSE

- Slechte bereikbaarheid (vanaf het oosten) en vindbaarheid (vanaf het westen) van het centrumgebied vanuit de dreven.
- Slechte vindbaarheid van de parkeerlocaties vanuit de dreven.
- Onveilige verkeerssituaties tussen auto's, fietsers en voetgangers.
- Gebrek aan heldere langzaamverkeersinfrastructuur.
- Slechte oriëntatie binnen de buurten, voordeuren moeilijk vindbaar.
- Openbare ruimte in het centrumgebied is als groot parkeerterrein ingericht.

- Kust en zwemstrand moeilijk vindbaar en zwemstrand weinig gebruikt.
- Gebrek aan waardering voor de oorspronkelijke architectuur wegens slecht onderhoud.
- Bestaande bebouwing moeilijk duurzaam te maken.
- Gebrek aan samenhang tussen lopende transformatieprojecten.

1.2. POTENTIES: DE SCHATKIST VAN ALMERE HAVEN

De kansen voor Haven liggen primair in het behouden en versterken van de schatkist van de kern. De schatkist van Haven bestaat uit:



IJsselmeerstadje: unieke ligging aan het Gooimeer met perfecte zonoriëntatie.



Veel groen en water: in de (directe) omgeving, tussen de buurten (parken met volwassen bomen, brede singels), en in het grote landschap (polder, dijk, stranden, bossen).



Rust: hoofdverkeer op de dreven op afstand van de woningen.



Eigen centrumgebied met breed aanbod voorzieningen: winkels, onderwijs, zorg, sport, recreatie.

Kansen voor persoonlijke ontwikkeling met sport, kunst, cultuur en geschiedenis.



Waardevol stedenbouwkundig erfgoed met kenmerkende bebouwing en bebouwingsstructuur.



Beschut wonen:
De hoven bieden privacy en intimiteit.



Sociale binding: mensen kennen elkaar, zorgen voor elkaar (uit de pioniersgemeenschap).



Vrij parkeren: overal én gratis.



Je kunt overal lopen en fietsen.



Uitstekende OV-verbinding met Almere Stad en met Amsterdam.



Diversiteit in bevolkingsgroepen: verschillende leeftijden, culturen, gezinssituaties et cetera.





Herwaardering van drie kenmerkende gebieden van Haven

2. PERSPECTIEF VAN DE RUIMTELIJKE AANPAK

De bestaande kwaliteiten behouden en versterken, is de eerste stap die genomen moet worden. De toekomst van Haven zal bepaald worden door de manier waarop de kwaliteiten uit de schatkist benut worden en hoe zij met elkaar verbonden zijn. De kans voor Haven om een

betekenisvolle en toekomstbestendige transformatie te ondergaan, ligt in het feit dat Haven uit drie kenmerkende gebieden bestaat, die op steenworp afstand van elkaar liggen, elk met een eigen identiteit en elk met eigen elementen uit de schatkist:

2.1. BUITENDIJKSGEBIED: DE HAVENS EN HAVENKOM, DE KUST EN STRANDEN EN HET GOOIMEER BUITEN DE DIJK (ZIE KAART HERWAARDERING)

De grote Haven met een duidelijk, openbaar karakter

Aan de buitendijkse kant kan men het openbare gezicht van Haven bewonderen, met de Havenkom, de Kust, de stranden en de havens. Dit is het visitekaartje van Haven, dat beter benut moet worden. Dit is de plek waar klein toerisme zich kan ontwikkelen om Haven beter op de kaart te zetten. Haven ligt als geen ander stadje in de omgeving aan het meer en heeft een optimale zuidoriëntatie aan het water.

2.2. BINNENDIJKSGEBIED: DE GRACHTEN- EN SINGELSTRUCTUUR MET GROENGEBIEDEN BINNEN DE DIJK (ZIE KAART HERWAARDERING)

De intieme dorpse sfeer van Haven

Aan de binnendijkse kant heeft Haven een ander gezicht, met een meer ingetogen karakter en intieme sfeer. Hier is een prachtige singel- en bomenstructuur, de gracht, die door de wijken heen slingert. Van oorsprong aangelegd als scheidingzone tussen de wijken, is de Singelgracht in deze Visie de blauwe en groene gordel die de buurten met elkaar verbindt. Dit romantische aangezicht verdient herontdekking. De voorgestelde Singelgracht biedt kansen voor Havenaren op een nieuwe vorm van samenleven en sociale cohesie. Het biedt ook naast het sociale aspect, ruimte voor opgaven vanuit gezondheid, wonen, duurzaamheid en klimaatadaptatie.

Deze transformatie van gracht naar Singelgracht kan vergeleken worden met de transformatie die in historische binnensteden plaatsvindt. De oorspronkelijke verdedigingsdoeleinden van de blauw- en groenstructuren van de vesting zijn komen te vervallen en worden vervangen door functies waar ontmoeten als primair doel wordt gezien. Andere transformaties uit meer recente tijden, zoals La Promenade Plantée in Parijs, of de High Line in New York, zijn ook succesvolle voorbeelden van transformatie van (infra)structuren, welke nu dienen als nieuwe dragers voor sociale en stedenbouwkundige ontwikkelingen.

2.3. CENTRUMGEBIED (ZIE KAART HERWAARDERING)

De schakel die de twee facetten van Haven met elkaar verbindt

Deels in het buitendijksgebied en deels in het binnendijksgebied ligt het centrumgebied. Om hier nieuw leven in te blazen, moeten o.a. maatregelen voor de winkels genomen worden: een transformatie van winkelgebied naar een gemakscentrum, zie hiervoor ook het themadocument Retail, voorzieningen en bedrijvigheid. Het herstellen van het centrumgebied vraagt bovendien om een ruimtelijke aanpak. Deze bestaat niet alleen uit het toepassen van kwaliteitsmaatregelen in de fysieke omgeving (bebouwing en openbare ruimte), maar ook uit het leggen van fysieke, visuele en programmatische verbindingen tussen het centrumgebied en de buiten- en binnendijkse gebieden. Een voorbeeld hiervan is het nieuwe park op de dijk, het Dijkpark (zie verderop in dit themadocument), aan het einde van de Kruisstraat.

3. STRUCTUURKAARTEN

Om de toekomstige koers voor Haven te bepalen wordt een aantal essentiële uitspraken gedaan over de gewenste ruimtelijke structuur van Haven in de Binnenring. Om recht te doen aan de structuurdragers die te beschouwen zijn als de “ruggengraat” van de kern en tegelijkertijd ruimte te laten voor de dynamiek van het dorpsleven, wordt een lagenbenadering toegepast.

In dit hoofdstuk worden, aan de hand van zes structuurkaarten, uitspraken gedaan over:

- Water
- Groen en stadsecologie
- Openbare ruimte en verbindingen
- Autoverkeer en parkeren
- Voorzieningen
- Werken



Structuurkaart: Water

3.1. WATER (ZIE STRUCTUURKAART WATER)

Van losse waterpartijen tot beleefbare Singelgracht

Het leidende concept voor het water in Haven is om een doorgaande, en sterk beleefbare, waterstructuur te creëren: de Singelgracht. De singels in het binnendijksgebied zijn al aantrekkelijk (met brede watergangen en groengebieden eromheen), maar worden niet beleefd in hun totaliteit, namelijk als een fantastische groene en blauwe lus door Haven heen. De beleving en het gebruik van de Singelgracht kan op verschillende manieren vergroot worden. De singels en grachten worden met elkaar verbonden: met duikers om de waterkwaliteit te verbeteren, of, waar het kan, met open verbindingen om zo meer mogelijkheden aan vaarrecreatie te bieden. Waterbeleving wordt gestimuleerd wanneer de Singelgracht beter bevaarbaar wordt, en via een sluis aan het buitendijkse water gekoppeld wordt.

Eenzijds dragen de ingrepen bij aan de duurzaamheidsaspecten:

- Een betere doorstroming van het water betekent een betere ontwikkeling van de flora en fauna. Deze ecologische invulling past binnen een prettige woonomgeving, en
- een robuuste waterstructuur biedt ook kansen om maatregelen voor klimaatadaptatie in te passen, zoals wateropvang, waterinfiltratie en waterafvoer bij hevige regenval.



De singels in de wijken

Anderzijds biedt een samenhangend waternetwerk nieuwe mogelijkheden voor ontmoeting en (buurt)recreatie. Het zou passend zijn om het waterbassin in het centrumgebied watervoerend te maken. Op deze wijze wordt het water optimaal ingericht voor ecologie en Havenaren.



Structuurkaart: Groen en stadsecologie

3.2. GROEN EN STADSECOLOGIE (ZIE STRUCTUURKAART GROEN EN STADSECOLOGIE)

Meer kwaliteit in het groen voor mens en dier

Groen is een sterke, bestaande kwaliteit van de stad. Het is het bindweefsel voor de structuur van Almere en Haven. In de oorspronkelijke plannen werd het groen als basis beschouwd voor een prettig woonmilieu voor de mens en daarom tussen de wijken doorgetrokken. De dijk en het polderlandschap aan de randen van Haven vormen de groene setting van de kern. In de Binnenring is de groenstructuur sterk gekoppeld aan de singels. In de toekomst wordt voor het groen gestreefd naar kwaliteit (en niet alleen kwantiteit) om, net zoals voor water, de beleving en het gebruik te vergroten. De parken en groene ruimtes langs het water worden met elkaar verbonden, zodat zij ook in inrichting en gebruik beter beleefd kunnen worden. Park Uithof en het Stadswerfpark vormen twee belangrijke parels in deze groene ketting. In het buitendijksgebied is de Kust, met zijn stranden, bossen en grasvelden, de groene parel aan het Gooimeer. Het streven is om het groen aan beide zijden van de dijk beter te verbinden, om zo de ecologische en recreatieve functies te versterken. Het nieuwe park op de dijk, het Dijkpark, krijgt een recreatieve invulling en vormt de schakel tussen binnen en buiten. Het Dijkpark wordt, met een iconische trap vanuit de Kruisstraat richting het strand, als 'groen balkon' aan het Gooimeer vormgegeven.



Voorbeeld van stadsecologie op De Kwelbeek (en -wadi) in De Velden



Structuurkaart: Openbare ruimte en verbindingen

3.3. OPENBARE RUIMTE EN VERBINDINGEN

(ZIE STRUCTUURKAART OPENBARE RUIMTE EN VERBINDINGEN)

Fietsen en wandelen in Haven zijn belangrijke activiteiten om de omgeving te beleven. In oorspronkelijke plannen was de ambitie voor het centrum een voetgangersgebied in te richten waar doorgaand auto- en fietsverkeer niet toegestaan is. Dat is in de huidige situatie niet gelukt: (geparkeerde) auto's zijn dominant in het straatbeeld en fietsers bewegen zich overal door het gebied. Dit leidt tot gevaarlijke situaties tussen fietsers en voetgangers zoals bijvoorbeeld langs de busbaan bij Vomar, of in het bouwblok naast Goede Rede. Om voetgangers een veiligere beleving op straat te geven, fietsers via een duidelijke routing door en om het centrum heen te leiden en om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren zijn de volgende keuzes genomen:

Herkenbare entrees voor langzaam verkeer naar het centrum

De entrees naar het centrum moeten voor het langzame verkeer herkenbaar, veilig en aantrekkelijk zijn. De entrees zijn gelegen in: Park Uithof en het Stadswerfpark ten noorden van het centrumgebied, langs het water van de Singelgracht aan de oostzijde en westzijde van het centrumgebied, op de dijk en vanuit het oosten en het westen aan de zuidzijde van het centrumgebied. Ook de verbindingen tussen de wijken binnen de Binnenring behoeft met verschillende ingrepen verbetering. Dit kan onder andere door het creëren van een continue wandel- en fietsstructuur langs de Singelgracht en het herinrichten van de open ruimte voor fietsers langs de busbaan.

Het verbeteren van de infrastructuur voor wandelaars en fietsers, biedt meer kansen voor sporten en bewegen en levert een belangrijke bijdrage aan het verhogen van het gezondheidsniveau van Havenaren. Wat ook terug komt in de mobiliteitsvisie voor Almere. Daarin staat dat het fietsnetwerk vooral een kwaliteitsimpuls nodig heeft, zodat routes aantrekkelijker en sociaal veiliger worden en dat een duidelijk netwerk van looproutes nog ontbreekt.

Prioriteit aan voetgangers in centrumgebied

Het openbaar gebied in het centrum bestaat uit straten, buitenruimtes en belangrijke pleinen, zoals de Markt en de Havenkom. De grenzen van het openbaar gebied wor-

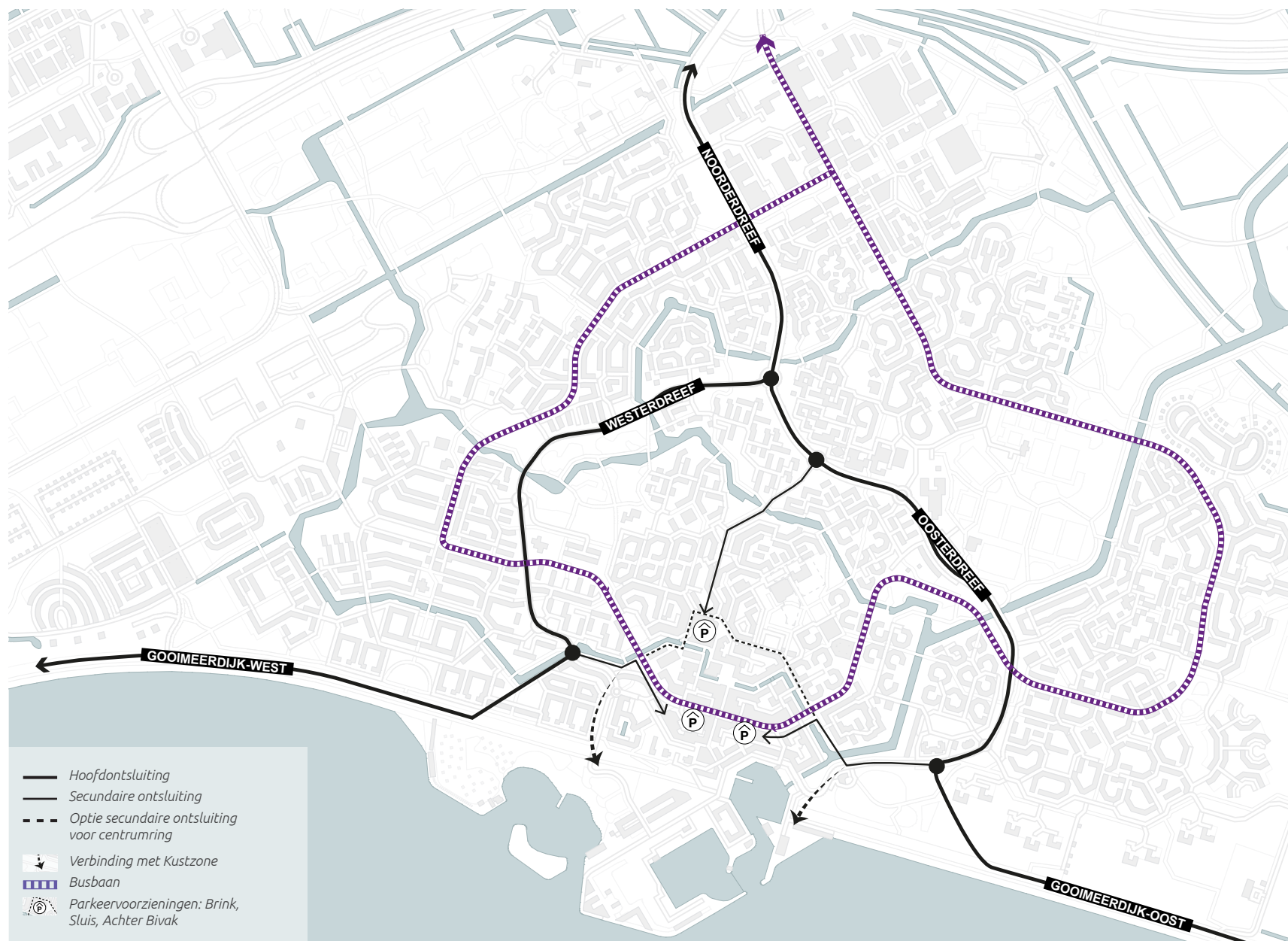


Verbinding Kruisstraat - Havenkom

den gevormd door de bouwblokken. In de huidige situatie is de begrenzing tussen openbaar gebied en de bouwblokken onduidelijk: er zitten veel “gaten” in de structuur van de bouwblokken, bijvoorbeeld aan de westzijde van Bivak, aan de oostzijde van parkeergarage De Sluis en op de Meergrondenlocatie. De kwaliteit van de openbare ruimte wordt verbeterd wanneer de achterkanten van de bebouwing vanaf de straten niet gezien wordt. Dit kan door de openingen tussen de bebouwing met een nieuw bouwprogramma in te vullen. Zodoende worden de straten en de buitenruimtes beter vormgegeven en herkenbaar ingericht voor de voetgangers. Het parkeren wordt zoveel mogelijk uit het straatbeeld gehaald en wordt binnen de hoven georganiseerd en geoptimaliseerd, zoals bijvoorbeeld achter Bivak. De hoofdfietsverbindingen lopen buiten het centrum en aan de rand van het centrum langs de grachten. Twee secundaire verbindingen, aan beide zijden van de winkelstraten Kruisstraat-Marktstraat zorgen ervoor dat fietsverkeer door het centrum gestructureerd en veilig is.

De dijk – tussen het centrum en de kust – niet langer als barrière

De relatie tussen het binnendijksgebied en het buitendijksgebied wordt versterkt. Vanuit de buurten worden meer verbindingen over de dijk aangelegd die ook voor mensen die slecht ter been zijn, goed toegankelijk zijn. Vanuit de winkelstraat – de Marktstraat en de Kruisstraat – wordt de relatie met het buitengebied in twee richtingen benadrukt. In oostelijke richting wordt de routing naar de Havenkom versterkt. De Havenkom is de plek met potentie voor een sterk verbeterd verblijfsgebied en meer klein-toerisme. In westelijke richting van de winkelstraat wordt een brede, iconische trappen- en hellingspartij richting het strand aangelegd. Zo ontstaat een uitwisseling tussen het centrumgebied, haven en strand, met daartussen het nieuwe Dijkpark.



Structuurkaart: Autoverkeer en parkeren

3.4. AUTOVERKEER EN PARKEREN (ZIE STRUCTUURKAART AUTOVERKEER EN PARKEREN)

Op een aantrekkelijke wijze Haven binnenrijden, ook voor niet-Havenaren

De hoofdontsluiting in Haven bestaat uit de Noorderdreef, de Oosterdreef en de Westerdreef, die vervolgens in de Visie aan de oost- en westzijden met de dijk verbonden worden. Een goede verbinding tussen Centrum en Overgooi, Nobelhorst, Hout en Oosterwold aan de oostzijde is voor de economische vitaliteit van het kernwinkelgebied en van de Havenkom belangrijk om te realiseren. Dit kan op verschillende manieren en gefaseerd aangelegd worden. Een mogelijke route is met (gedeeltelijk) gebruik van de dijk. Een alternatief tracé aan de oostzijde van Centrum is bijvoorbeeld binnendoor, via de Meerweg.

Overzichtelijke oost-westverbinding rondom het centrumgebied

Een nieuw beoogde secundaire ontsluitingsstructuur sluit op drie plekken aan op de dreven: vanaf het noorden (de Voorstraat), het oosten (langs de Sluis) en het westen (de Nieuwstraat). Hier begeleidt de waterstructuur de auto-wegen zo direct mogelijk richting de drie parkeerlocaties: de Brink, de Sluis en de omgeving Bivak-Meerstraat. Zo ontstaat een helder en overzichtelijk systeem, met vanaf de dreven “poorten” aan de oost- en westzijde van het centrumgebied. De busbaan, evenals het water, kan de helderheid van dit systeem vergroten. De beschikbare ruimte naast de busbaan is bijvoorbeeld te benutten bij de herinrichting van deze routing. De afsluiting tijdens de zomerse maanden van de Havenkom voor autoverkeer, is

pas haalbaar nadat de route langs de Brink als oost-westverbinding rondom het centrumgebied wordt ingericht.

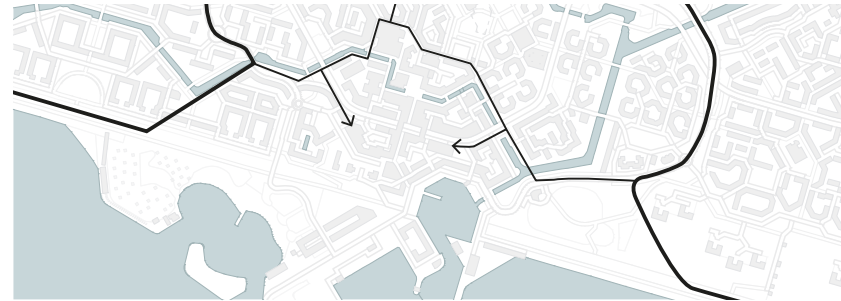
Goede vindbaarheid van de parkeerlocaties

Het is de bedoeling het autoverkeer buiten het centrumgebied te houden. Het is van essentieel belang om de ontsluitingsstructuren zo direct en helder mogelijk te maken en de parkeerlocaties beter vindbaar te maken. Om de kwaliteit van de openbare ruimte in het centrumgebied te verbeteren, wordt parkeren gesitueerd in de binnenhoven. Dit geldt ondermeer voor het parkeren op de Meerstraat, dat bij voorkeur (voor een deel) wordt verplaatst en heringericht achter Bivak. Dit is bijvoorbeeld mogelijk met een parkeerdek om de parkeercapaciteit binnen de bouwblokken te intensiveren. Een deel van dat dek kan als extra buitenruimte voor de bewoners worden ingericht, met groen bijvoorbeeld. Het vergroten van de parkeercapaciteit binnen de bouwblokken levert verschillende voordelen op:

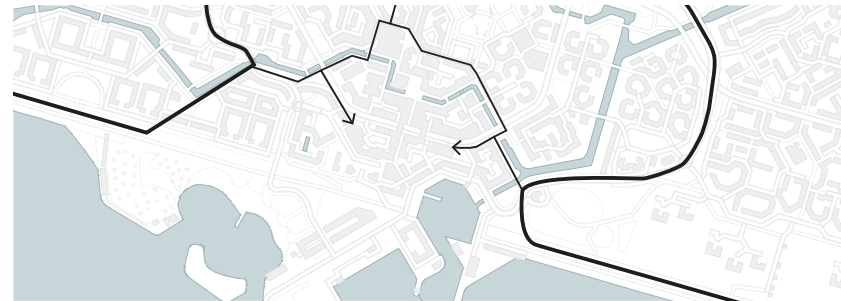
- de parkeerstrategie wordt duidelijker: binnenhoven vooral voor bewoners, parkeergarages voor bezoekers;
- onduidelijke voor-/achterkantsituaties worden voorkomen;
- de inrichting van de straten wordt aantrekkelijker: groener, meer ruimte voor voetgangers en fietsers;
- er ontstaat een aanleiding om nieuwe woningen aan de randen van de bouwblokken te realiseren.

Gefaseerde uitvoering

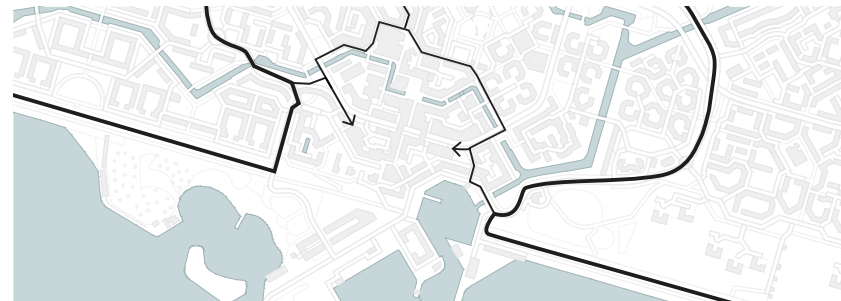
De structuurkaart “Verkeer en Parkeren” is afkomstig uit de Ambitiekaart en geeft aan wat de hoogste ambitie is, namelijk de dreven met de dijk verbinden en de waterstructuur gebruiken als begeleidende structuur voor de aanleg van de hoofd- en secundaire ontsluitingsstructuren. Het getekende tracé is maar één optie en alternatieven dienen onderzocht te worden. De schema’s hiernaast tonen alternatieven waar de al aanwezige ontsluitingsstructuren benut worden. In latere fasen kan, als de gelegenheid zich voordoet, alsnog de ambitie uit de structuurkaart “Verkeer en Parkeren” worden gerealiseerd.



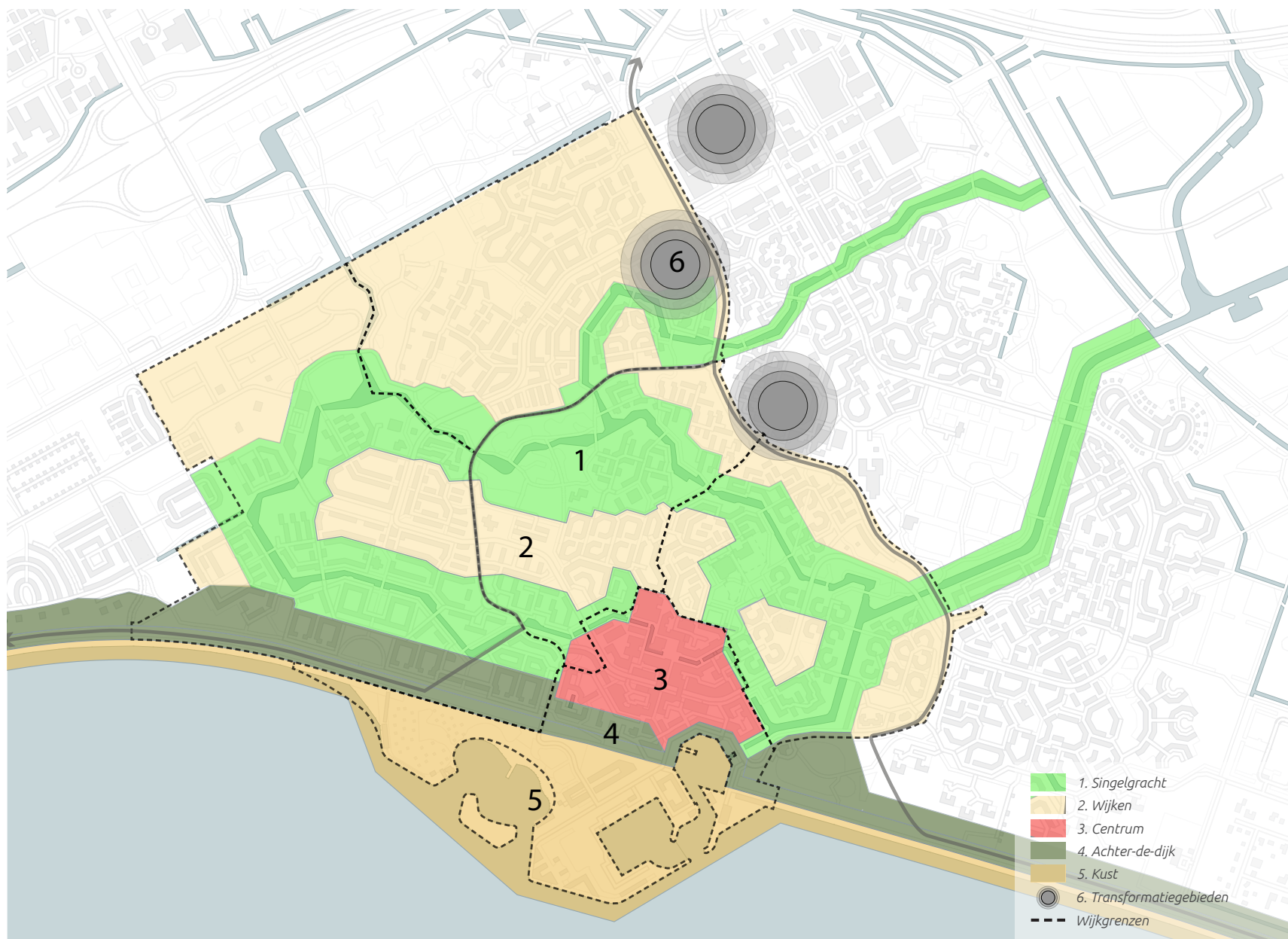
Voorstel uit de Ambitiekaart



Alternatief met aan de oostzijde de hoofdaansluiting tot en met de begraafplaats doorgetrokken



Alternatief met meer gebruik van de aanwezige infrastructuur; kan als eerste fase in het aanpassen van de infrastructuur gehanteerd worden



Structuurkaart: Wonen

3.5. WONEN (ZIE STRUCTUURKAART WONEN)

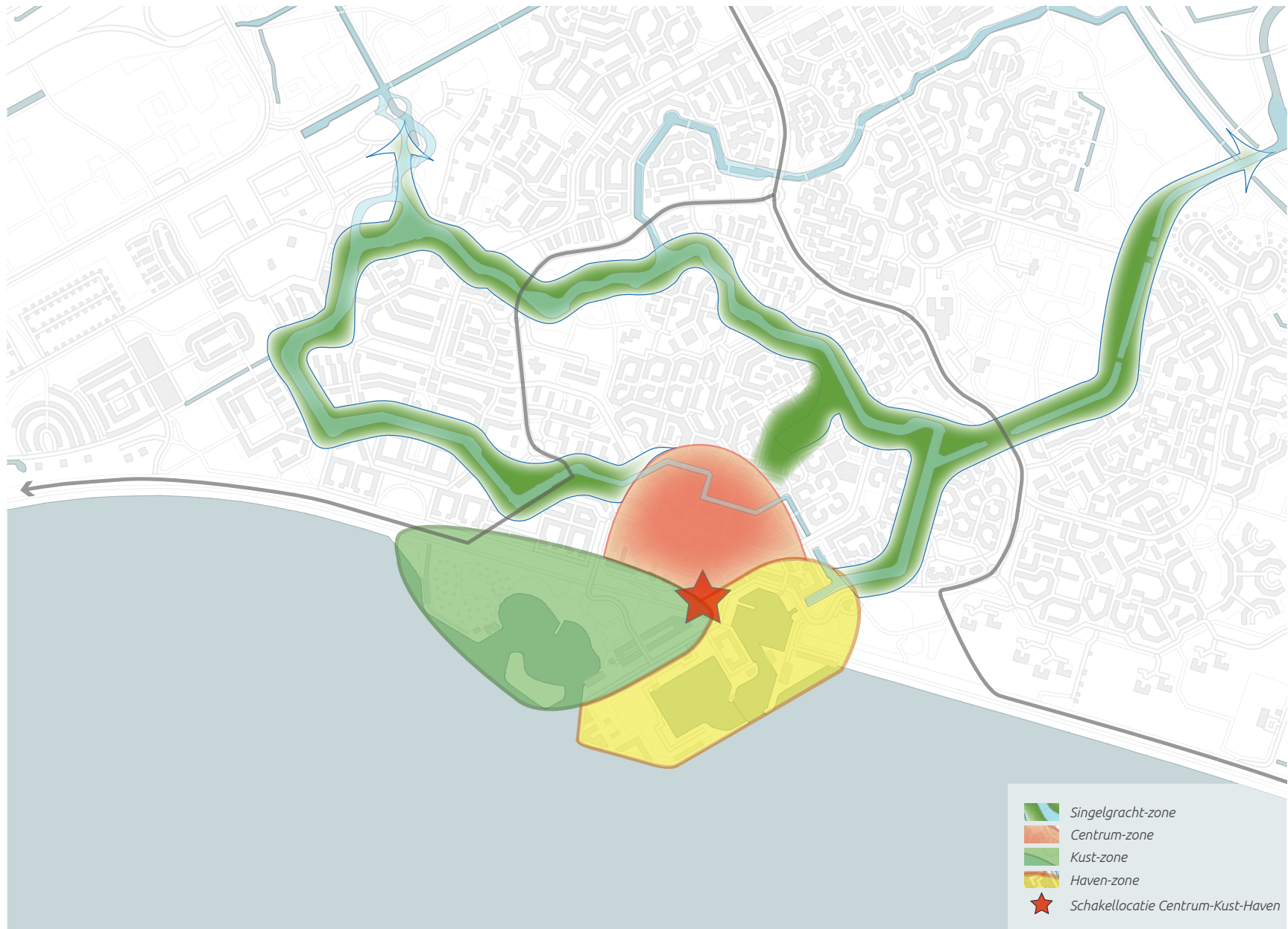
Het wonen is verdeeld in zes zones. Deze worden gedefinieerd op basis van de grote, landschappelijke elementen uit de omgeving. Zo leveren de zones woongebieden op die de typische Havense woonkwaliteit benadrukken (anders dan bebouwing te plaatsen op losse openliggende groenstroken).

De zones hebben een eigen sfeer en identiteit:

1. Singelgracht: groen-, bomen- en waterstructuren – het groengebied vlakbij huis –, met diverse vormen van wonen aan/dicht bij het water, met een hoge kwaliteit van de buitenruimte.
2. Wijken: de hoven-opzet, het vertrouwde gevoel en beschut wonen in de hoven en erven, wordt behouden en waar mogelijk versterkt bij renovatie, of bij herontwikkelingsplannen.
3. Centrum: winkel- en voorzieningengebied, het levendige centrumgebied, met wonen boven de commerciële plint binnen een dorpse sfeer.
4. (Dijk en) Achter-de-dijk: veilig in de wijken wonen met zicht op het grote landschap, over de dijk heen.
5. Kust: weids leven aan het Gooimeer met een bebouwingsstructuur die afwijkt van die van de hoven en erven.
6. Transformatiegebieden: wonen en werken in De Paal, Ambachtsmark en De Steiger-Zuid.



Hart van Wierden



Structuurkaart: Voorzieningen

3.6. VOORZIENINGEN (ZIE STRUCTUURKAART VOORZIENINGEN)

In de Binnenring zijn vier zones waarbinnen de meeste voorzieningen te vinden zijn. Elke zone heeft een eigen kleur, met een eigen aanbod. Rondom de dijk liggen drie van deze zones op loopafstand van elkaar:

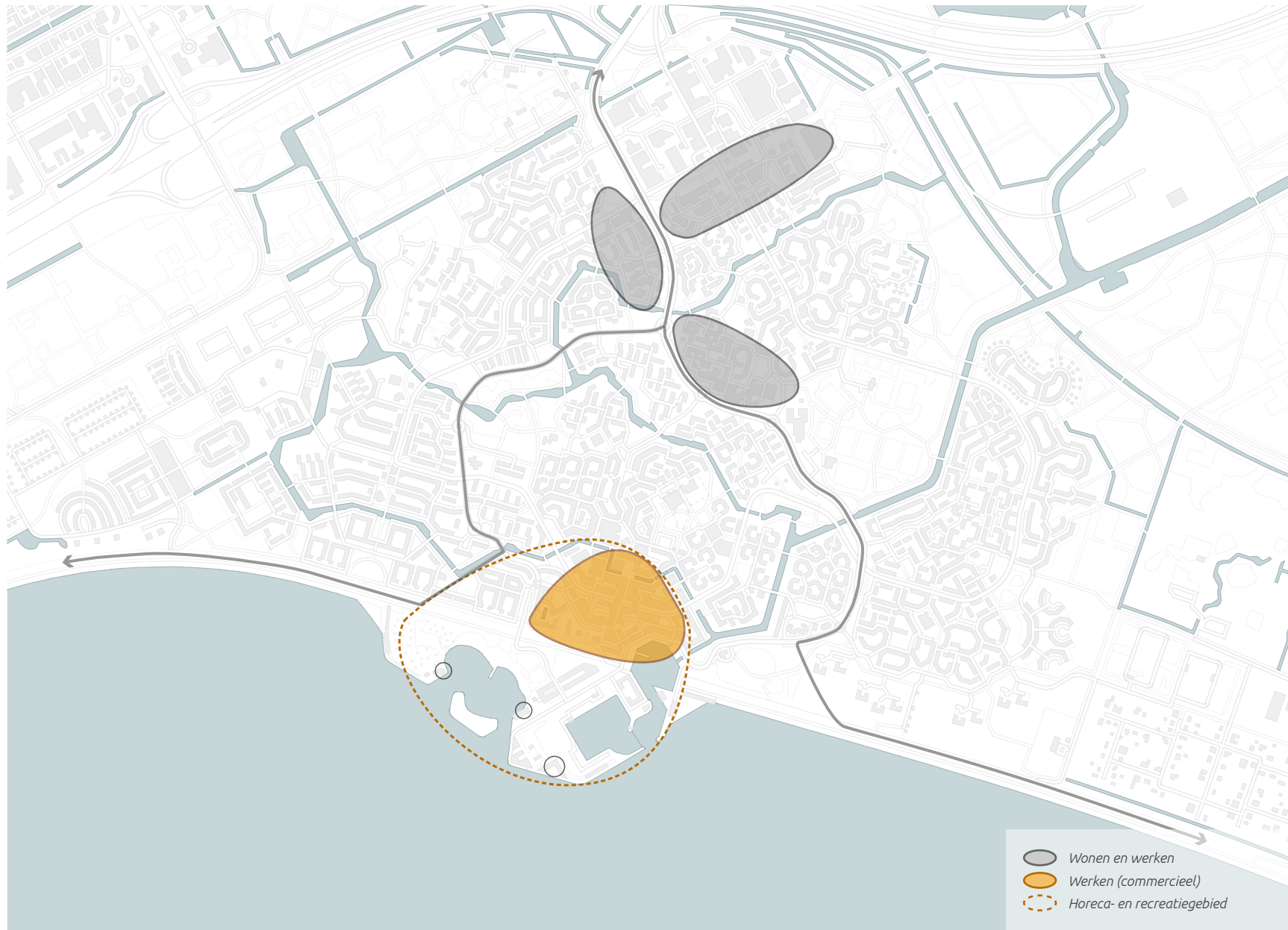
- het gemakscentrum: winkels, onderwijs, cultuur, horeca, dienstverlening, kunstondernemerschap;
- het havengebied: havenvoorzieningen, horeca, klein toerisme; en
- het kustgebied: recreatie, sport, spelen, horeca, klein toerisme.

In het binnendijksgedebied ligt een vierde voorzieningzone die verbonden is met het gemakscentrum:

- de Singelgracht: ecologie, recreatie, ontmoeting, buurtvoorzieningen, sport.



Het centrum met Corrosia als cultuurvoorziening



Structuurkaart: Werken

3.7 WERKEN (ZIE STRUCTUURKAART WERKEN)

De Paal, Ambachtsmark en De Steiger-Zuid zijn drie bedrijventerreinen die worden herontwikkeld tot woon-werklocaties. Bedrijvigheid blijft op deze plekken bestaan, wat past bij een werkstadje.

Daarnaast is het gemakscentrum het vierde werkgebied waar winkels (vooral in de Marktstraat-Kruisstraat), horeca (vooral bij de Havenkom) en kleine bedrijvigheid (vooral in de zijstraten Kerkstraat en Meerstraat) te vinden zijn.



Het centrum met diverse voorzieningen



- Hoofdontsluiting
- Optie secundaire ontsluiting
- Busbaan
- Parkeervoorzieningen: Brink, Sluis, Achter Bivak
- Hoofd fietsroutes
- Andere belangrijke fietsroutes
- Singelgracht: de groen- en blauwe structuur met ruimte voor stadsecologie, recreatie, ontmoeten, wonen
- Wonen aan het water: de kwaliteit van de wijken verbeteren door de relatie tussen bebouwing en waterstructuur te vergroten
- Voetgangersgebied in het gemakscentrum: Markt, Marktstraat, Kruisstraat, Havenkom
- Hoofdwinkelstraat en centrumverbindingen: Marktstraat, Kruisstraat, nieuwe route naar de dijk
- Flexibele zones voor ondernemerschap: deze groeien/krimpen afhankelijk van de economische vitaliteit van het centrum
- Corrosia
- Andere kenmerkende panden uit de oorspronkelijke architectuur van Haven: Bivak, Goede Rede, de Roef, Kerkstraat
- Schakel binnen-buiten: bijzondere bebouwing/functie als blikvanger vanuit het binnen- en buitendijksgebied
- Dijkpark: nieuw park op de verbrede dijk tussen winkelstraat, Havenkom en strand
- Wonen aan de dijk: (nieuwe) woningbouw met routes naar de dijk en zicht over de dijk
- Strandzone: verbreed surfstrand en (zwem)strand
- Strandroute: aantrekkelijke voetgangersverbinding vanuit het centrum door het Dijkpark doormiddel van trappen- en hellingpartij
- Wandelen naar en op de dijk
- Recreatieve bestemmingen in de Kustzone
- Wonen in de Kustzone met breed uitzicht over het Gooimeer

Ambitiekaart

4. SPELREGELS

De spelregels (hoofddoelen, uitgangspunten en aanbevelingen) zijn beschreven voor de drie grote, kenmerkende gebieden met de daarbij genoemde deelgebieden:

- Buitendijksgebied: Dijkpark, Havenkom, Kust
- Binnendijksgebied: Wijken, Singelgracht, Achter-de-dijk
- Centrumgebied

Elk deelgebied wordt met sfeerbeelden geïllustreerd.

4.1. BUITENDIJKSGEBIED

Het centrumgebied wordt ook gedragen door niet-winkel functies, waaronder het potentieel voor klein-toerisme in het buitendijksgebied. Het is daarom van belang om daar, met het oog op de toekomstbestendigheid van Haven, meer te investeren.

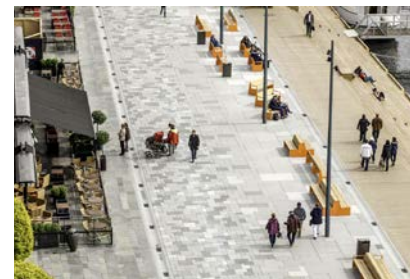
4.1.A. DIJKPARK

Verbreed deel van de dijk als groen balkon aan het weidse landschap

Het Dijkpark is de nieuwe ontmoetingsplek achter het centrum, een unieke attractie aan de dijk. Het park draagt bij aan het recreatieve profiel van Haven. Het Dijkpark is ook een middel om de scheiding binnen- en buitendijks op te heffen: het is een belangrijke schakel tussen de winkelstraat, de Havenkom en de Kust. Met



Referentiebeelden Dijkpark



Referentiebeelden Havenkom

bestaande en nieuwe verbindingen koppelt het Dijkpark deze drie gebieden aan elkaar. De brede trappenpartij van Kruisstraat naar de Kust is daar een mooi voorbeeld van. Bij de inrichting van het park wordt de hoogte van de dijk benut met het introduceren van plateau's, waardoor een getrapt landschap richting de Kust ontstaat. De nieuwe voetgangersroute vanuit Centrum richting de Kust is structurerend in het ontwerp van het park. Hiermee wordt de kracht van Haven – een hart met (winkel)voorzieningen, horeca en recreatie – versterkt en beter beleefbaar.

4.1.B. HAVENKOM

Boulevard om veilig te lopen en te verblijven, met zicht op het water

Wenselijke profielindeling: brede terrassenzone langs de gevels, groene bufferzone met zitelementen en wandelzone langs het water waar auto's en fietsers te gast zijn. Sfeer en materiaalgebruik: gebakken klinkers en hout. Groen is welkom, maar niet te dominant.

4.1.C. KUST

Recreatiebestemming van Haven, voor Havenaren en bezoekers

In het kustgebied moet een sterkere relatie met de omgeving gemaakt worden: eigen kenmerken versterken en duidelijke routes met het centrumgebied en de Havenkom leggen. De beoogde nieuwe voetgangersroute met een iconische trap vanuit het centrumgebied naar het

Dijkpark loopt ook door het Dijkpark en wordt doorgetrokken naar het strand en het water. Ook de autoontsluiting moet beter en veiliger gemaakt.

De Kust en het Dijkpark worden in samenhang met elkaar ontworpen. Het centrumgebied wordt met het strand "verbonden" door het zand door te trekken naar het Dijkpark. Dit duinlandschap is uitstekend geschikt voor spelen, sporten en verblijven.

In het kustgebied is het groen – met grote bomen en het vogeleiland – sterk aanwezig. Dit maakt de plek aangenam en aantrekkelijk. Tegelijkertijd wordt het zwemstrand weinig gebruikt wegens de slechte kwaliteit van



Referentiebeelden Kustzone

het water. Ecologie en recreatie gaan over het algemeen moeilijk samen. Er moet een strategische keuze worden gemaakt tussen de zwem-/strandfunctie of een natuurontwikkeling (met wandelgelegenheid). In beide opties moet de kwaliteit van het water verbeterd worden: o.a. het water dieper maken en de doorstroming verbeteren.

Een ander aandachtspunt is de bebouwingsstructuur. In het binnendijksgebied zijn hoven een geliefde en kenmerkende bebouwingstypologie in de wijken. De bebouwingshoogte is daar op de omgeving afgestemd (afhankelijk van de wijk, varieert de basishoogte tussen 2 en 5 lagen). In dit buitendijksgebied daarentegen, nodigt het open landschap uit tot een lossere bebouwingsstructuur, die maximaal profiteert van het brede uitzicht over het Gooimeer. De bebouwingshoogte kan variabel zijn en hoogbouw is hier passend. Parkeeroplossingen kunnen gezocht worden door slim om te gaan met het hoogteverschil tussen dijk en maaiveld.

4.2. BINNENDIJKSGEBIED

De Singelgracht als ruimtelijke drager in de herontwikkeling van de wijken

4.2.A. KARAKTERISTIEKE HOVEN

- Hovenstructuur behouden bij renovatie/transformatie/herontwikkeling: buitenzijde van de hoven met voorkanten (publiek karakter) versus binnenzijde van de hoven met achtertuinen (gemeenschappelijk en privé karakter).



Referentiebeelden (renovatie) hoven

- Identiteit van de wijken versterken door de karakteristieke kenmerken en verschillen tussen de wijken beter zichtbaar te maken.
- Afwijkende bouwvolumes introduceren om meer diversiteit en differentiatie te creëren en oriëntatie in de wijken te verbeteren: op strategische plekken (op een bebouwingshoek, tegenover openbare ruimtes, langs de grachten) afwijking in vormgeving (en schaal) toegestaan.
- Bij herontwikkeling, bebouwing op de dorpse sfeer afstemmen: in hoogte (passend bij de basishoogte van de bestaand bouw), in massaverdeling (geen monotone straatgevels, individualiteit van de woningen zichtbaar maken), in dakvorm (afwisseling is gewenst, platte daken mogen niet overal toegepast worden), in uitstra-

ling (eigentijdse architectuur is passend wanneer deze is geïnspireerd door de oorspronkelijk architectuurstijl van Haven).

- Meer groen, ook buiten de hoven, om de soms steenachtige sfeer te doorbreken; bij herontwikkeling meer ruimte en aandacht voor groen.
- Bij renovatie of herontwikkeling, oriëntatie/adres van de bebouwing naar het groen/water.
- Groen (privé of gemeenschappelijk) binnen de hoven – parkeren buiten de hoven.

4.2.B. BETEKENISVOLLE SINGELGRACHT

Oorspronkelijk vormen de singels en grachten de bufferzone die zorgt voor ruimte tussen de wijken. In de Visie functioneren zij als een samenhangende gordelstructuur die de wijken met elkaar verbindt en kansen biedt voor nieuwe invullingen. De Singelgracht is de blauwe ketting van Haven waarin de parkzones en nieuwe gebouwen de parels vormen.

Het is een parklint met:

- Een infrastructuur die mogelijkheden biedt om te verblijven, ontmoeten, bewegen, spelen en sporten.
- Diverse vormen van wonen aan het water, bestemd voor alle doelgroepen.
- Bebouwing die afwijkend kan zijn van de dorpse sfeer: in hoogte (afwijkend van de basishoogte van het bestaand), in massaverdeling (het collectieve karakter van het wonen zichtbaar maken), in dakvorm (platte daken zijn welkom, afwisseling is gewenst) en in uitstraling (eigentijdse architectuur).
- Duurzaam wonen (bv. hemelwaterafkoppeling,



Referentiebeelden de Singelgordel



Referentiebeelden Wonen aan het water

- grijs-waterzuivering).
- Ruimte voor biodiversiteit en natuurontwikkeling.
- Kansen om maatregelen t.b.v. klimaatadaptatie toe te passen (hittestress, wateromvang).
- Kansen om energie op te wekken (uit zon, water).

4.2.C. BESCHERMEN EN VERBINDEN

- Beschut wonen als kwaliteit behouden – doorgaand verkeer buiten de buurten.
- Programmatische uitwisseling op schaal van het hof, de buurt en wijk (maatschappelijke voorzieningen).
- Diversiteit aan woningtypes binnen de hoven.
- Netwerk van voet- en fietspaden beter herkenbaar en veiliger maken (minder routes, maar beter te gebruiken).
- Fysieke en visuele verbindingen tussen de hoven, de buurten, de wijken en de Singelgracht.

4.2.D. ACHTER-DE-DIJK

Evenals de bebouwing langs de singels, is ook de bebouwingzone achter de dijk op dit moment met de rug naar buiten gekeerd. In de toekomst wordt gestreefd naar een betere relatie tussen de bebouwing en het landschap:

- De bebouwingsstructuur is open.
- De woningen hebben een duidelijk adres aan de dijk.
- Om het uitzicht optimaal te benutten, is de bebouwing hoger aan de dijkzijde dan in de wijken.
- De openbare ruimte wordt ingericht met gemeenschappelijk groen.
- Er komen goede verbindingen over de dijk heen. (Doordat een deel van de dijk voor doorgaand verkeer is

afgesloten, kunnen de verbindingen optimaal worden vormgegeven.)

4.3. CENTRUMGEBIED

Transformatie van het winkellandschap en kwaliteitsslag in de openbare ruimte

Het centrumgebied in 2040 vormt het hernieuwde kloppend hart. Een aantal maatregelen is hiervoor noodzakelijk. Het centrumgebied moet een transformatie ondergaan van winkelgebied naar gemakscentrum. Daarbij horen krimp, verplaatsing en verkleuring van het winkellandschap. Daarnaast vraagt het opwaarderen van het centrumgebied om een ruimtelijke aanpak: verbeterde kwaliteit van de bebouwing en de openbare ruimte, en verbetering van de verbindingen.

4.3.A. ALGEMEEN

Uitgangspunten

- Hovenopzet met gesloten bouwblok als kenmerkende bebouwingstypologie in het centrumgebied behouden; waar nodig en mogelijk, bouwblokken met een nieuw bouwprogramma invullen om onduidelijke voor- en achterkantsituaties te voorkomen (heldere begrenzing straatzijde versus binnenterreinzijde).
- Bij renovatie van de bouwblokken, of bij nieuwbouw, wordt de buitenzijde van de bouwblokken als voorkant/representatieve kant vormgegeven (geen achterkanten).

- Binnenhoven worden primair voor parkeren ingericht.
- Parkeer capaciteit in de binnenhoven wordt vergroot, om zo veel mogelijk parkeerplaatsen uit de openbare ruimte te verwijderen.
- De openbare ruimte is primair als voetgangersgebied/ ontmoetingsplek ingericht; auto's zijn te gast. Het aanzicht van geparkeerde auto's is ondergeschikt in de beleving van de openbare ruimte.
- Hanteren van het "STOP-principe: Voetgangers hebben voorrang in het centrumgebied. Eerst "Stappen", dan "Trappen", dan "Openbaar vervoer", en als laatste "Parkeren en gemotoriseerd verkeer".
- De hoofdfietsverbindingen liggen langs de grachten aan de West- en Oostranden van het centrumgebied gehouden.
- Er worden twee secundaire routes voor fietsers door het centrum ingericht, aan beide zijden van de winkelstraat.
- Parkeerregime invoeren in het centrumgebied: parkeergarages voor bezoekers, binnenterreinen voor bewoners en parkeren blijft gratis.
- Oost-westverbinding om het centrumgebied heen is helder en aantrekkelijk (secundaire wegenontsluiting Westerdreef – Voorstraat – Oosterdreef).
- Vindbaarheid parkeergarages verbeteren.

Aanbevelingen

- Binnenhoven zijn (ondanks de parkeerfunctie) waar mogelijk groen ingericht.
- De openbare ruimte is groen ingericht, nadrukkelijk op de volgende drie plekken: de Markt, de kruising

Kruisstraat-busbaan en het plein aan het eind van de Kruisstraat (tegenover Hema).

- Waterkwaliteit van de grachten is verbeterd door de grachten met elkaar, en indien mogelijk ook met de singels, te verbinden.
- Waterafvoer richting de grachten in de openbare ruimte is zichtbaar gemaakt (bijvoorbeeld m.b.v. molgoten).
- Waterbeleving is vergroot door het introduceren van kunst/verlichting/speelelementen.
- Waardevolle, oorspronkelijke architectuur is als erfenis herkenbaar gemaakt.

4.3.B. WINKELSTRAAT

De winkelstraat (van Markt tot Havenkom) is een gebied waar op korte termijn een kwaliteitsslag gemaakt moet worden. Zowel om het verblijfsklimaat te verbeteren, als om te voorkomen dat de uitstraling van de omgeving verder achteruit gaat.

Hoofddoelen

- Gevelbeeld: levendigheid vergroten
Bebouwing op de begane grond zoveel mogelijk invullen met winkels, horeca, dienstverlening, maatschappelijke voorzieningen, kleine bedrijvigheid, kunst-ondernemerschap en entrees van de bovenwoningen om de levendigheid op straat te houden (ook na sluitingstijd).
- Bestrating: doorstroom vergemakkelijken en verrommeling tegengaan.

- Zones maken in bestrating: langs de gevels en onder de arcades om te flaneren, ontmoeten, zitten; in het midden van de straat om door te lopen en elkaar makkelijk te passeren.
- Verlichting: één systeem over het hele gebied
Onder de arcades en langs de middenstrook, als continue verlichting door de hele straat. Idee: hangend systeem om zo min mogelijk obstakel in de relatief smalle delen van de straat te plaatsen.
- Arcades: geen donkere overkapping
Voldoende licht brengen of winkeloppervlakte onder de arcades uitbreiden met winkelgevel aan de straat.

Impressie herinrichting Kruisstraat (bestaand en nieuw)



Referentiebeelden winkelstraat

Referentiebeelden grachten en Markt

- Groen: het beeld van verharding doorbreken
Bepanting introduceren zonder de winkelstraat te versmallen en zonder de ruimte onder de arcades nog donkerder te maken. Geen plantenbak op straat, geen begroeide kolommen. Idee: groen aan de rand van de luifels, tussen de straatgevels gespannen.
- Reclame-uiting: samenhang brengen
Dezelfde type borden in het hele gebied: voor op de gevels en voor op straat in een bepaalde zone.

4.3.C. DE MEERGRONDENLOCATIE

Uitgangspunten

- Hovenopzet (gesloten bouwblok) als kenmerkende bebouwingstypologie in het centrumgebied behouden.
- Bebouwde rand met als primaire functies onderwijs en wonen; semi-openbaar binnenterrein, met parkeren en groen, deels op het (parkeer)dak.
- Visuele en fysieke verbindingen met de directe omgeving aanleggen: openingen door het bouwblok, route vanaf de Markt naar de hoofdingang van het schoolgebouw, ligging schoolplein aan de centrumzijde, waardoor het zicht op Corrosia en op het pand tussen de Brink en de Marktgracht verbeterd wordt.
- Op de locatie ruimte/gelegenheid bieden voor ontmoetingen (voor gebruikers van het centrumgebied).
- Andere functies dan onderwijs en wonen zijn denkbaar, zolang deze niet concurreren met het gemakscentrum/de winkelstraat.
- Aanvullende functies/ruimtes zijn openbaar en toegankelijk voor derden (ook buiten schooltijd), bijvoorbeeld



Referentiebeelden wonen boven school en parkeergarage

werk-/studeerplaatsen.

- Rekening houden met tracé secundaire wegenontsluiting tussen Voorstraat en Westerdreef: eventueel op kavel aan de zuidzijde van het water of langs de Binnenhof aan de noordzijde van het water.

Aanbevelingen

- Scholieren/bewoners/bezoekers op de locatie worden gestimuleerd om gebruik te maken van het centrumgebied.
- Schoolgebouw aan de oost- en zuidzijde van de kavel, georiënteerd op de directe omgeving.
- Woningbouw aan de noord- en westzijde van de kavel, aan het water.

- Secundaire ingang schoolgebouw aan de zijde van de busbaan (voor parkeren + fietsenstalling).
- Dubbelgebruik parkeerterrein.
- Schoolgebouw met groene daken i.v.m. uitzicht woningen.
- Rekening houden met kenmerkende gebouwen in directe omgeving (fysieke of programmatisch), zoals Corrosia, Bivak, het pand tussen de Brink en de Marktgracht, en de Hulk.

4.3.D. DE SLUIS

Uitgangspunten

- Ingang parkeergarage zo goed mogelijk vindbaar en toegankelijk maken.
- Uitstraling parkeergarage verbeteren.
- Parkeerfunctie minder beeldbepalend maken.
- Bouwvolumes toevoegen om de openingen van het bouwblok in te vullen, langs de busbaan en op de parkeergarage.
- Parkeerregime invoeren: parkeergarage voor bezoekers, parkeren in binnenhof voor bewoners.

Aanbevelingen

- Wonen bovenop parkeergarage.
- Woonfunctie doortrekken tot op maaiveld met bijvoorbeeld atelier-/kantoorruimtes, om parkeergarage minder beeldbepalend te maken.
- Ingang woonblokken zo veel mogelijk aan de winkelstraat positioneren, voor meer levendigheid/sociale controle (na sluitingstijd).

- Fysieke/visuele relatie voor voetgangers tussen binnenterrein en Havenkom maken.

4.3.E. KERKSTRAAT

De locatie als integrale gebiedsontwikkeling aanpakken en als herkenbaar hof van het centrum vormgeven

Uitgangspunten

- Secundaire wegenontsluiting om het centrum heen naar parkeergarage De Sluis, buiten het bouwblok omleggen; binnenterrein alleen toegankelijk maken voor bestemmingsverkeer/parkeren, waardoor het echt als binnenterrein ervaren wordt.
- Financiële hefboom voor de omlegging van de secundaire wegenontsluiting zoeken in de herontwikkeling van enkele bestaande panden en de toevoeging van nieuw bouwprogramma.
- Nieuw bouwprogramma aan de rand van het bouwblok realiseren: bijvoorbeeld, de kavel van de Goede Rede op de hoek rond Kerkstraat-Schoolwerf-Torensteeg gedeeltelijk herontwikkelen en met woonprogramma intensiveren; bij verleggen van verkeer, gaten in het bouwblok met woonvolume ontwikkelen.
- Nieuw bouwprogramma in diepe volumes realiseren om, gezien de grote afmetingen van het bouwblok, de ruimte maximaal te benutten.
- Voorkanten van de bebouwing en entrees van het nieuwe bouwprogramma consequent aan de buitenzijde van het bouwblok oriënteren/leggen.
- De hoofdfietsverbinding omleiden aan de oostzijde

van het bouwblok langs het water.

- Torensteeg aan westzijde van de Goede Rede opnemen in herinrichtingsplannen als voetgangersroute naar de Havenkom.
- Maatschappelijke functies van de Goede Rede (kerkgemeenschappen en cultuur) als belangrijke ontmoetingsplek behouden.

Aanbevelingen

- Onderzoeken of de entree van het woon/zorgcomplex Redewaard omgedraaid kan worden (nu naar binnen gericht, straks naar de buitenrand van het bouwblok).
- Herbestemming van het bestaande pand Kerkstraat 79-99 onderzoeken en als architectonisch erfgoed waarderen.
- Bij sloop van het bestaande pand Kerkstraat 79-99, nieuw bouwprogramma niet in het binnenterrein realiseren maar aan de randen van het bouwblok.
- Bij de sloop van het bestaande pand Kerkstraat 79-99, de historie van de plek in de herinrichting van de openbare ruimte zichtbaar maken: bijvoorbeeld wel groen, maar geen parkeerterrein realiseren.

5. ESSENTIE EN ADVIES OP KORTE TERMIJN

De essentie van de ruimtelijke visie voor Haven 2040 bestaat uit een herwaardering van de bestaande groen- en waterstructuur, het behouden van het dorpse woon- en leefklimaat, het aanbrengen van nieuwe stedenbouwkundige accenten en het verbeteren van verbindingen. Dit wordt gedaan vanuit het besef dat Almere een schatkist in handen heeft met het volgroeide Haven. Voor zowel het groen als het water ligt het accent op meer kwaliteit en beleving, wat de leefbaarheid in het hele gebied ten goede komt.

Het buitendijkse gezicht van Haven wordt door de verbinding van het Kustgebied, Centrumgebied en de Havenkom met een Dijkpark, een plek die voor heel Almere zijn waarde heeft voor recreatie vanwege het groen, de terrassen, en de buitenevenementen.

Het binnendijkse water transformeert naar 2040 tot een Singelgracht die ontmoeten, bewegen, ecologie en wonen faciliteert.

De bereikbaarheid van, en in het hart van het Centrumgebied, wordt voor autoverkeer en fietsers verbeterd, wat zowel economie als leefbaarheid ten goede komt. De voetgangers hebben in dit gebied voorrang; ook dat draagt bij aan leefbaarheid.

Het veranderende woonklimaat, onder meer door 2.500 nieuw toe te voegen woningen (zie themadocument Wonen&Vastgoed), is welbewust gesitueerd in vijf zones (en niet op 'willekeurig' beschikbare lege plekken) om zo de aanwezige kwaliteit van Haven te behouden, te versterken en zodoende het prettige woonklimaat van Haven voort te zetten:

1. Singelgracht (diverse vormen van wonen aan groen en water),
2. Wijken (behoud van de beschutte woonvorm van de hoven, met meer eigentijdse uitstraling),
3. Centrum (wonen in het levendige voorzieningsgebied, met aandacht voor het afmaken van 'open' hoven/wegwerken van 'achterkanten'),
4. Kust (binnen- en buiten de dijk, met meer hoogte en openheid),
5. Transformatiegebieden (wonen en werken).

De prioritering van ingrepen voor de periode 2020-2024 start met het meer beleefbaar maken en een schoon, opgeruimd openbaar gebied. Dit kan b.v. door middel van de Buitenruimte website (zie thema-document Samenleven) waar Havenaren zelf het heft in handen krijgen om gewenste aanpassingen in de buitenruimte aan te dragen, en zij ook het beschikbare budget van de gemeente kunnen prioriteren.

Daarnaast is het advies om in de periode 2020-2024 binnen de drie kenmerkende zones van Haven de volgende prioriteiten te stellen:

5.1. BUITENDIJKSGEBIED

Investeren in de ruimtelijke kwaliteit van het haven- en kustgebied en de verbindingen met het centrumgebied

De havens en de kust vormen het visitekaartje van Haven, oftewel dit is het openbare gezicht van Almere Haven. Het haven- en kustgebied is een aantrekkelijke bestemming voor zowel Havenaren als bezoekers en moet beter tot zijn recht komen.

- De Havenkom als verblijfsgebied inrichten: de kades vergroenen, de terrassenzone vormgeven, het water beter ‘beleefbaar’ maken, de gevelaanzichten van de bebouwing verbeteren (in de context van het beoogde Dijkpark en de verbinding met het kustgebied).
- De uitstraling en toegankelijkheid van de bestaande voetgangersroute winkelstraat-Havenkom verbeteren.
- De Havenkom in de zomermaanden voor verkeer afsluiten en in event-programmering te voorzien (zodra in het Centrumgebied een autoroute mogelijk is via een westverbinding).
- Met het Kustzone-project de eerste stap zetten om wonen en recreatie in het kustgebied te realiseren.

5.2. BINNENDIJKSGEBIED

Focus op de Singelgracht: transformatie naar een ruimtelijke structuur waar in de toekomstige ontwikkelingen ruimte is voor recreatie, ecologie, wonen, klimaatadaptatie en energietransitie

- De kavel van de Meergronden als eerste bouwsteen voor de Singelgracht ontwikkelen en als één opgave (samen met Bivak 1) herontwikkelen: school en buurtfuncties, woningen, vergroening van de gracht, doortrekken van het water, routes en verbindingen naar de omgeving, en west-verbinding om het Centrumgebied realiseren.
Langs dit stukje gracht (onderste punten gelden ook voor de hele Singelgracht):
- De waterkwaliteit verbeteren door meer stroming.
- Het groen herbestemmen voor stadsecologie en voor recreatie.
- Het recreatief groen beter toegankelijk en bruikbaar maken.
- Een doorgaande route voor wandelaars en fietsers langs het water realiseren: deze vormt de nieuwe ontmoetingsstructuur tussen de wijken.

5.3. CENTRUMGEBIED

Focus op kwaliteit van Marktstraat, bushalteplein en Kruisstraat, bereikbaarheid en vindbaarheid, en meer heldere scheiding tussen parkeren- en voetgangersgebieden

Leefbaarheid en bereikbaarheid zijn m.b.t. de functies die samenkomen in het Centrumgebied, belangrijke kwaliteiten om te verbeteren.

- Het primaire winkelgebied (Marktstraat, bushalteplein, Kruisstraat) herinrichten om leefbaarder te worden en aan beeldkwaliteit te winnen: openbare ruimte, gevel-aangezicht, reclame-uitingen en verlichting.
- De voetganger heeft, ook qua beleving, voorrang in het Centrumgebied: het parkeren voor bezoekers wordt geconcentreerd in de binnengebieden. De openingen in hoven, die veel ‘achterkanten’ veroorzaken, worden waar mogelijk dichtgebouwd.
- Heldere en aantrekkelijke auto-ontsluitingen naar en om het centrum aanleggen: de oost-verbinding naar het centrum en de west-verbinding om het centrum onderzoeken en gefaseerd uitvoeren.
- Een parkeervoorziening realiseren die de Meerstraat kan verlichten: onderzoeken of dit geïntegreerd kan worden in de gecombineerde ontwikkeling van Meergronden (zie boven) en Bivak 1.