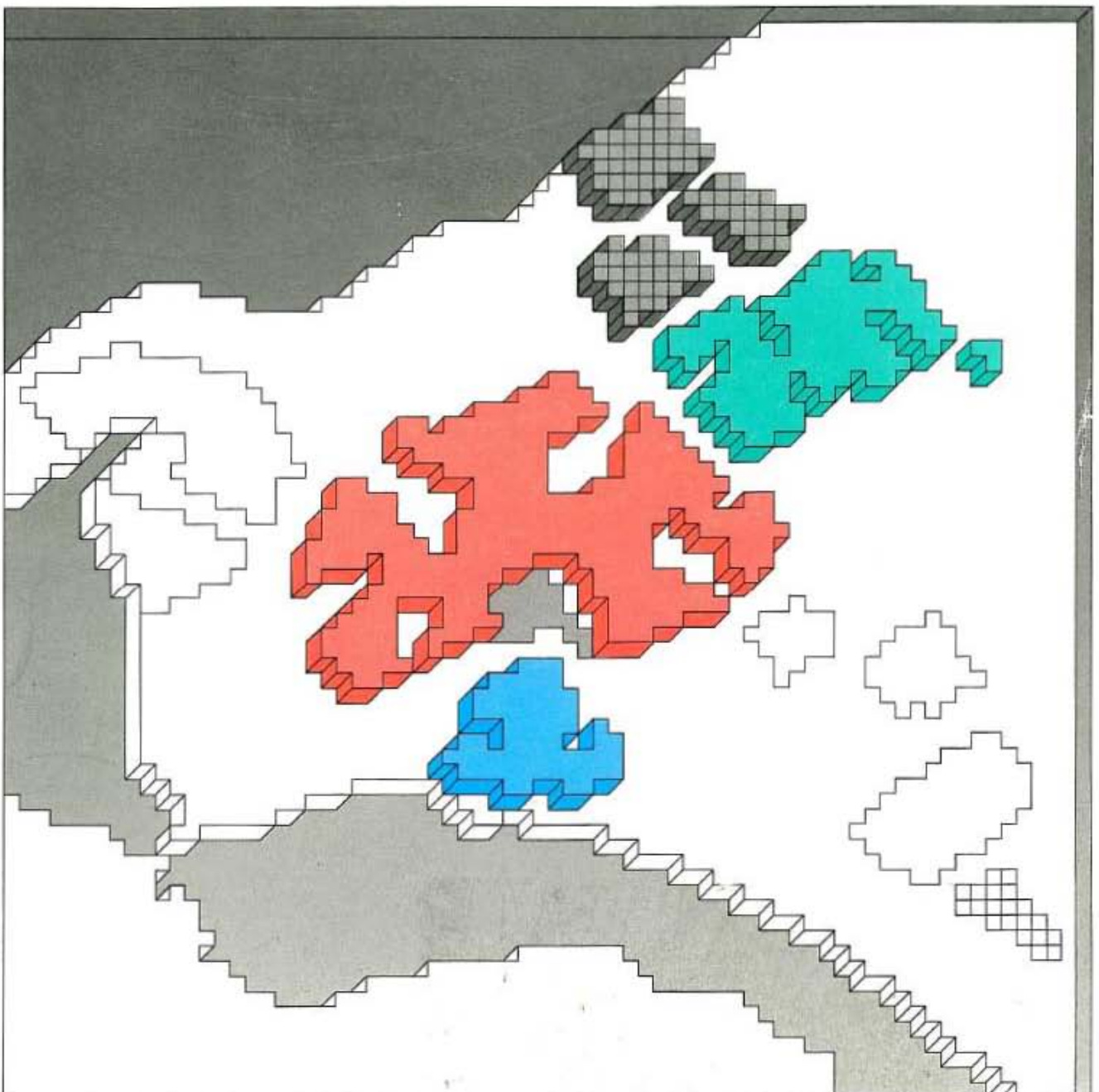


# structuurplan almere

I

flevobericht nr. 243

- deel I: structuurplan Almere
- deel II: aanvullende nota
- deel III: nota van commentaar
- deel IV: antwoord op het bestuurlijk commentaar van het Openbaar Lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders
- deel V: advies v.d. Raad van Waterstaat en toelichting
- deel VI: nota van wijzigingen



Bijlage bij:

### **Structuurplan Almere 1983**

- Opp. Van structuurplan Almere vergeleken met convenant
- Ontwerp structuurplan Almere [kaart]
- Overzicht van diverse voorzieningen behorende bij het structuurplan Almere
- Structuurplan Almere [kaart oktober 1983]

Klik op titelbijlage om de link te activeren



# structuurplan almere

flevobericht nr. 243

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



## Voorwoord

## Deel I: ontwerp structuurplan Almere

<b>Samenvatting</b>	S1 t/m S20
<b>1. Inleiding</b>	
1.1 Algemene overwegingen	3
1.2 Korte voorgeschiedenis	3
1.3 Randvoorwaarden	8
1.4 Werkwijze en inhoud	12
<b>2. Het regionale kader</b>	
2.1 Hoofdpijnen van ontwikkeling	15
2.2 Specifieke vraagstukken	19
<b>3. Bevolking en kernen</b>	
3.1 Inleiding	25
3.2 Sociaal-ruimtelijke programma's	27
3.3 Ruimtelijke aspecten	38
<b>4. Beroepsbevolking en bedrijfslokaties</b>	
4.1 Inleiding	45
4.2 Prognose van de toekomstige beroepsbevolking	48
4.3 Woon- en werkforensisme	51
4.4 Verdeling van arbeidsplaatsen over bedrijfsklassen	52
4.5 Terreinquotiënten	56
4.6 Verdeling van arbeidsplaatsen per bedrijfsklassen (catogorie) over de lokaties	57
4.7 De ruimtebehoefte per lokaties	63
<b>5. De buitenruimte</b>	
5.1 Inleiding	67
5.2 Enkele aspecten van het fysische milieu	69
5.3 De functies van de buitenruimte	75
5.4 Ruimtelijke aspecten, landschapontwikkelingszônes	101
<b>6. Kommunikatie</b>	
6.1 Inleiding	109
6.2 Inventarisatie van randvoorwaarden	109
6.3 Prioriteitenstelling en uitgangspunten	113
6.4 Aspecten	115
6.5 Voetgangers, fietsers en bromfietzers	116
6.6 Openbaar vervoer	117
6.7 Autoverkeer	123
6.8 Beroepsscheepvaart	125
<b>7. Nutsvoorzieningen</b>	
7.1 Inleiding	127
7.2 Gas	128
7.3 Elektriciteit	130
7.4 Telefoon	132
7.5 Centrale antenne-inrichting	134
7.6 Drinkwater	136
7.7 Riolering en vuilafvoer	138
7.8 Leidingstraten	140
<b>8. Fasering</b>	143
<b>9. Planbeschrijving</b>	147
<b>10. Milieuhygiëne</b>	
10.1 Inleiding	153
10.2 Milieuhygiëne en het Structuurplan voor Almere	154

<b>11. Stedelijke voorzieningen</b>	
11.1 Samenvatting	159
11.2 Algemene inleiding	161
11.3 Winkelvoorzieningen en horeca	166
11.4 Welzijn en zorg	176
11.5 Onderwijs	186
11.6 Kunst en cultuur	193
11.7 Recreatie	197

<b>Literatuur/Bronnen</b>	201
---------------------------	-----

<b>Bijlagen</b>	207
-----------------	-----

## Deel II: aanvullende nota

<b>1. Herziening ontwerp Structuurplan Almere</b>	
1.1 Algemeen	221
1.2 Samenvatting vigerend ontwerp Structuurplan Almere (O.S.A.I)	223
1.3 Regeringsstandpunt	243
1.4 Verwerking Regeringsstandpunt	
<b>2. Plantoelichting</b>	
2.1 Algemeen	249
2.2 Kernen	249
2.3 Buitenruimte	256
2.4 Verkeer en vervoer	262
2.5 Reserveringen	263
2.6 Legenda toelichting + plankaart	264
<b>3. Fasering</b>	267

## Deel III: nota van commentaar

<b>1. Algemene beschouwingen</b>	275
<b>2. Hoofdpunten van het commentaar en reacties</b>	
2.1 Relatie ontwerp Structuurplan met Convernant	277
2.2 Problematiek inzake hoeveelheid bos	277
2.3 Lepelaarsplassen en Noorderplassen	278
2.4 Overgangszône Almere-Oostvaardersplassen	279
<b>3. Commentaren en reacties</b>	
3.1 Rijkswaterstaat, directie Zuiderzeewerken	281
3.2 Provincie Noord-Holland	282
3.3 Gemeente Amsterdam	284
3.4 Hoofddirecteur voor Landinrichting Grond- en Bosbeheer in Overijssel (Min. van Landbouw en Visserij)	286
3.5 Inspecteur Natuurbehoud en Openluchtrecreatie Inspectie Noord-West (Min. van Landbouw en Visserij)	289
3.6 Heer J. v. Kleef, Almere	295
3.7 Koninklijke Nederlandse Natuurhistorische Vereniging, afd. Lelystad	296
3.8 N.V. Samenwerkende Electriciteitsproductie Bedrijven Arnhem	298
3.9 Landbouwschap, Gewestelijke Raad voor de IJsselmeerpolders, Emmeloord	300
3.10 Stichting Recreatie, Den Haag	305
3.11 Boschap, Bedrijfsschap voor de Bosbouw en de Houtteelt, Den Haag	308
3.12 Vereniging van Nederlandse Papier en Kartonfabrieken, Haarlem	312
3.13 Stichting Natuur en Milieu	314
3.14 Nederlandse Vereniging van Boseigenaren, 't Harde	316
3.15 Federatief Verband Nederlandse Houtindustrie, Den Haag	318
3.16 Actiegroep "Redt de Oostvaardersplassen", Amsterdam	320
3.17 Nederlandse Golf federatie, Hilversum	322
3.18 Stichting Bos en Hout, Wageningen	324

3.19 Algemene Vereniging Inlands Hout, Hardenberg	327
3.20 Gewest Gooi- en Vechtstreek	329
<b>4. Standpunt Openbaar lichaam “Zuidelijke IJsselmeerpolders”</b>	<b>331</b>
<b>Deel IV: antwoord op het bestuurlijk commentaar o.l. Z.IJ.P.</b>	
<b>1. Bestuurlijk standpunt van het Openbaar lichaam “Zuidelijke IJsselmeerpolders”</b>	
1. Inleiding	335
2. Aan de adviesraad	336
<b>Deel V: advies van de raad van waterstaat en toelichting</b>	
<b>1. Het advies van de Raad van de Waterstaat</b>	<b>345</b>
<b>Bijlagen</b>	
Bijlage Z 124/83	353
Bijlage 2 + 3 (bij Z 124/83)	357
<b>2. Toelichting op de relatiekaart Structuurplan-Convenant</b>	<b>359</b>
Tabel V3.1 opp. verdeling naar hoofdbestemming per ex. art. 11 plan van Almere	360
<b>Deel VI: nota van wijzigingen</b>	
<b>nota van wijzigingen</b>	
1. Plankaart toelichting	365

#### **Kaarten:**

Kaart opp. van structuurplan Almere vergeleken met Convenant  
 Ontwerp Structuurplan Almere, januari 1977  
 schaal 1 : 25.000  
 Structuurplan Almere, oktober 1983  
 Schaal 1: 25.000





## Voorwoord

Voor u ligt het Structuurplan Almere. Dit plan geeft de ontwikkelingmogelijkheden aan van de meerkernige stad Almere in de polder Zuidelijk Flevoland.

Almere zal in zijn uiteindelijke opzet plaats kunnen bieden aan ca. 250.000 inwoners. Als eerste bouwplaats is indertijd Almere-Haven aangewezen, die nu zijn voltooiing nadert en plaats zal bieden aan 20 à 25.000 inwoners. In Almere-Stad wonen nu zo'n 11.000 inwoners. Deze kern zal in de toekomst plaats kunnen bieden aan 100 à 112.000 inwoners.

Voor de derde kern, Almere-Buiten is onlangs de eerste paal geslagen. Hier zullen zich midden 1984 de eerste bewoners vestigen als aanzet voor een groei naar 40 à 50.000 inwoners.

Zowel aan de oostzijde als aan de westzijde van het gebied is ruimte gereserveerd om op langere termijn een vierde en vijfde kern te realiseren.

Het voorliggende Structuurplan is jarenlang onderwerp van overleg geweest met tal van instanties zoals de Rijks Planologische Dienst, de meest betrokken Diensten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, met het Openbaar Lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders en met de Zuiderzeecommissie als onderdeel van de Raad van de Waterstaat.

Over deel I (verschenen in 1978) is in oktober 1981 een regeringsstandpunt ingenomen. Hieromtrent werd in februari 1982 breed bestuurlijk overleg gevoerd.

De uitkomsten hiervan werden verwerkt in Ontwerp Structuurplan Almere deel II, Aanvullende nota, met herziene ontwerpplankaart (O.S.A. II). Deel I en deel II met O.S.A. II plankaart werden van 22 november 1982 tot en met 22 januari 1983 ter visie gelegd en aan betrokken instanties toegestuurd. De reacties die hierop zijn binnengekomen en het antwoord van de R.I.J.P. zijn integraal opgenomen in deel III, Nota van Commentaar, verschenen in maart 1983.

Op dit totaal pakket heeft midden april 1983 het Openbaar Lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders een bestuurlijkcommentaar geleverd, weergegeven in deel IV. Na intensief overleg, resulterend in overeenstemming over de oppervlakteverdeling naar hoofdbestemmingen van het plangebied voor de periode tot 1990, volgens het zogeheten Convenant, en na behandeling in de Zuiderzeecommissie, volgde in november 1983 het advies van de Raad van de Waterstaat, zoals weergegeven in deel V. Op basis van dit advies is deel VI opgesteld, omvattende een nota van wijzigingen en de Structuurplankaart in zijn uiteindelijke vorm.

De per 1 januari 1984 in te stellen gemeente zal met dit plan en de inmiddels beschikbare deelplannen en bestemmingsplannen over het noodzakelijke kader beschikken om de verdere ontwikkeling van Almere vorm en inhoud te geven.

De hoofddirecteur van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders



prof. dr. R.H.A. van Duin

Lelystad, december 1983

MINISTERIE VAN VERKEER  
EN WATERSTAAT

RIJKSDIENST VOOR DE  
IJSELMEERPOLDERS

No. A 44791

29 december 1983



## DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Gelet op artikel 11 van de Wet van 10 november 1955 (Stb. 521) tot instelling van een openbaar lichaam "Zuidelijke IJsselmeerpolders";

gezien het bij nota van 19 december 1983 nr. 44177 van de hoofddirecteur van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders overgelegde ontwerp "Structuurplan Almere",

gezien het bij brieven van 15 november 1983 nrs. R 351/83, Z 206/83 uitgebrachte advies van de Raad van de Waterstaat;

gehoord de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;

### B E S L U I T :

goed te keuren het door de hoofddirecteur van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders op 18 mei 1983 vastgestelde "Structuurplan Almere" vervat in de bij dit besluit horende nota's en kaart onder te verdelen in

- Deel I, ontwerp "Structuurplan Almere", januari 1978; waarbij behoort de kaart ontwerp "Structuurplan Almere", gedateerd 5 september 1977;
- Deel II, ontwerp "Structuurplan Almere", aanvullende nota, november 1982;
- Deel III, ontwerp "Structuurplan Almere", nota van commentaar, februari 1983;
- Deel IV, ontwerp "Structuurplan Almere", antwoord op het bestuurlijk commentaar;
- Deel V, ontwerp "Structuurplan Almere", advies van de Raad van de Waterstaat en toelichting, november 1983;
- Deel VI, nota van wijzigingen, waarbij behoort de kaart "Structuurplan Almere". gedateerd oktober 1983; alsmede de kaart genaamd "oppervlakte van Structuurplan Almere vergeleken met het convenant".

's-Gravenhage, 29 december 1983

DE MINISTER VOORNOEMD,

## **deel 1; ontwerp structuurplan almere**



# Samenvatting

## Vooraf

Een structuurplan is een belangrijk instrument bij de bouw van een nieuwe stad. Het geeft richting aan de ruimtelijke ontwikkeling op basis van onderzoek en beleidsvoornemens inzake de verschillende vormen van stedelijke occupatie in hun onderlinge samenhang. Behalve een directe functie in het kader van de ruimtelijke ordening heeft het structuurplan ook een informatieve functie ten behoeve van belanghebbenden en geïnteresseerden in en buiten Almere.

De ligging van Almere tegen de noordvleugel van de Randstad en tegelijkertijd in het nieuwe land van de Zuidelijke IJsselmeerpolders geeft bijzondere voorwaarden en mogelijkheden. Met een oppervlakte van 22.000 ha (inclusief randmeren) omvat het structuurplan voor Almere evenveel ruimte als de gemeente Amsterdam of het gewest Gooi- en Vechtstreek. Bij een dergelijke omvang van het plangebied ligt de essentie van de vraagstelling bij vraagstukken van spreiding en communicatie.

Dit structuurplan bouwt voort op 'Almere 1985' en moet worden gezien in samenhang met 'ontwerp Almere - Haven' en het structuurplan voor Almere - Stad. In onderstaande wordt de volgorde van behandeling van de verschillende onderwerpen in het rapport gevolgd.

## 1. Inleiding

In de Verstedelijkingsnota is Almere evenals Lelystad aangeduid als 'groeikern met een verhoogde taakstelling'. Kwantitatief is dit tot uitdrukking gebracht door een bouwtempo van 20.000 woningen tussen 1980 en 1990 in tenminste twee kernen buiten Almere - Haven, waar tussen 1976 en 1986 ruim 7.000 woningen worden gebouwd. Na 1990 zou in Almere ruimte beschikbaar moeten zijn voor nog eens 30.000 woningen. Het voorgaande komt erop neer, dat tussen 1980 en 1990 ongeveer de helft van de Noordhollandse woningbehoefte in Almere (24.000) en Lelystad (1 4.000) zal moeten worden gerealiseerd (38.000) en voor de periode daarna lijkt het aandeel eerder te zullen stijgen dan dalen.

De korte voorgeschiedenis van het planologisch denken over de noordvleugel van de Randstad sedert de jaren vijftig heeft duidelijk gemaakt dat de nu voorgestelde concrete taakstellingen geheel in de lijn van voorziene ontwikkelingen liggen. Dat daarbij een accentverschuiving optreedt naar opvang ten behoeve van stadsvernieuwing (Amsterdam) en van behoud en verbetering van de inrichting van het buitengebied (Gooi- en Vechtstreek, Utrechtse Heuvelrug, Veluwe), in plaats van ten behoeve van bevolkingsgroei door natuurlijke aanwas, tast de essentie van de ruimtelijke ontwikkeling in de vorm van urbanisatie in de Zuidelijke IJsselmeerpolders niet aan. De huidige taakstelling voor Almere ligt - bij handhaving van het bouwtempo van de jaren tachtig na 1990 - vrijwel midden tussen de in 'Verkenningen' becijferde woonruimtebehoefte voor 125.000 à 250.000 inwoners in 2000.

Dit gegeven was voldoende reden om een structuurplan met een capaciteit van 250.000 inwoners met alle bijbehorende voorzieningen te vervaardigen.

Bij de samenstelling van het structuurplan hebben eerdere besluiten en studies als basis gediend:

- de meerkernige opzet van het stedelijk gebied
- het structuurplan voor Almere - Haven
- de plaats van de tweede en die van de derde kern
- de doelstellingen en randvoorwaarden neergelegd in 'Almere 1985'
- de rentabiliteitsstudie van de railverbinding.

Grensstellend zijn ook in hoge mate de reeds in het veld uitgevoerde en in uitvoering zijnde werken, die soms van nationale aard zijn (rijkswegen, 380 kV - hoogspanningsleiding, leidingenstrook), soms van regionale aard (stranden, verkeersaansluitingen), maar meestal van lokale aard (Almere - Haven, terreinophoging Almere - Stad, bedrijvenpark De vaart,

enz.). Bovendien moet met in voorbereiding zijnde werken rekening worden gehouden.

Voorts is het structuurplan voor Almere - Stad vrijwel tegelijk en in samenhang met het structuurplan voor geheel Almere tot stand gekomen. Dit is tevens een reden waarom in de structuurplannota weinig of geen aandacht wordt geschonken aan aspecten van wonen en allerlei (sociaal-culturele) voorzieningen. In nadere studies zullen deze en andere onderwerpen moeten worden belicht; zoals ook de randmeren en in het bijzonder het IJmeer vanwege de gecompliceerde transportfuncties nog veel aandacht vragen. Anderzijds zijn de resultaten beschikbaar van een onderzoek onder de belangstellenden voor een woning in Almere (92% wil een eengezinshuis, 85% komt uit Amsterdam) en die van de rentabiliteitsstudies railverbinding Almere (bedrijfseconomisch in 1988 een positief resultaat bij maximale groeitempo; sociaal-economisch, vanaf het vroegst denkbare openingsjaar, een goede zaak in vergelijking met een busverbinding).

In hoofdzaak is een werkwijze gevolgd waarbij per facet behoeften, wetmatigheden en doelstellingen eerst zijn bepaald, waarna randvoorwaarden en ordeningsprincipes voor structurering en lokatie zijn verzameld. In aansluiting daarop en in samenhang daarmee zijn de mogelijkheden van het gebied ruimtelijk gezien. Ten slotte zijn de wenselijke structuren en ruimtelijke mogelijkheden tot een synthese gebracht: het structuurplan.

## 2. Het regionale kader

Essentieel voor de toekomstige ontwikkeling van Almere is de sociaal-economische en ruimtelijke ontwikkeling van Amsterdam. Het omgekeerde is echter evenzeer het geval. Hoe zou de stadsvernieuwing in betekende mate van de grond moeten komen? Welke mogelijkheden tot ingrijpende herstructurering en tevens tot compensatie van activiteiten op grote schaal en dicht bij, zijn voorhanden zonder Almere?

Gegeven de diverse nota's die de problematiek in de regio Amsterdam behandelen, is hier uitgegaan van een mogelijkheid waarbij:

- Amsterdam, als exponent van de westnederlandse steden, door de verdere ontwikkeling van een aantal specifieke functies op het gebied van research, handel en toerisme, haar identiteit tussen de Europese steden kan behouden en uitbouwen,
- de daarvoor benodigde ruimte zowel in de stad zelf als in de groeikernen kan worden gevonden en gepaard gaat met een niet onaanzienlijke migratie van mensen en bedrijven zowel Amsterdam uit als in; het saldo zal voorshands voor Amsterdam negatief kunnen zijn wil er van vernieuwing en niveauverhoging sprake kunnen zijn,
- bovendien een essentiële voorwaarde is, dat de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de centrale stad vanuit de Amsterdamse conurbatie zeer goed zijn; hiervoor is railinfrastructuur noodzakelijk. Op deze wijze kunnen de centrale functies van Amsterdam worden behouden en versterkt, terwijl de conurbatie als totaliteit aan kwaliteit en mogelijk kwantiteit wint.

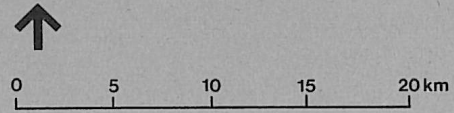
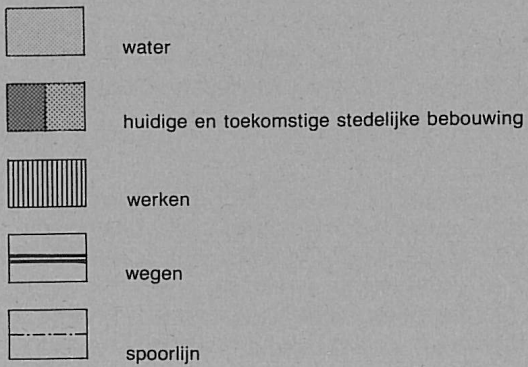
Het zal duidelijk zijn, dat de wederzijdse relaties tussen de centrale stad en de groeikern Almere intensief zullen zijn op het punt van het werken, diverse gespecialiseerde voorzieningen, recreatie en op sociaal en economisch gebied.

De relatie tot Gooi- en Vechtstreek, Utrecht, de Veluwe en de Gelderse Vallei bestaat met name hierin dat Almere als opvang kan dienen voor vestigingen, die daar tot verdere bebouwing aanleiding zouden kunnen geven, terwijl het beleid juist gericht is op consolidatie en zo mogelijk verbetering.

Binnen de Zuidelijke IJsselmeerpolders kan Lelystad het regionale centrum worden, dat beter tot ontwikkeling komt naarmate het "ommeland"



**Almere in de regio**





zich sterker ontwikkelt (Almere, Zeewolde, Dronten en de Markerwaard). Zoals ook blijkt uit de rentabiliteitsstudie van de railverbinding zullen Almere en Lelystad elkaar stimuleren in de ontwikkeling; dit geldt overigens ook voor een aantal voorzieningen (RW 6) en de arbeidsmarktstructuur en -omvang in Flevoland.

Puntsgewijs worden nog enkele specifieke regionale "vraagstukken" onder de loep genomen:

#### *1. Draagvlak Amsterdam*

Het niveau van "bestedingen" en attractie van Amsterdam kan alleen in stand worden gehouden en vergroot worden als voor korte reistijden met de regio (opvanggebieden) kan worden gezorgd. De bouw van Almere dicht bij Amsterdam en de aanleg van een railverbinding tussen Amsterdam en Almere kan een dergelijk perspectief bieden. Doortrekking naar Lelystad en aansluitingen op de lijn naar Schiphol, Hilversum en Amersfoort vergroot het stedelijk niveau van de Amsterdamse conurbatie.

#### *2. Gedwongen mobiliteit*

Mede ter beperking van onnodige mobiliteit wordt een beleid gevoerd waarbij inwoners, arbeidsplaatsen en voorzieningen zoveel mogelijk tegelijkertijd een plaats kunnen krijgen in Almere; naarmate het inwonertal toeneemt en daarmee het arbeidspotentieel zal de werkgelegenheid en aantal en variatie van voorzieningen toenemen. De plaats van Almere houdt goede verwachtingen in ten aanzien van de vestiging van bedrijven, zowel van lokale- als regionale betekenis. Het hoge groeitempo van Almere biedt goede kansen op een relatief snel afnemen van de gedwongen verplaatsingen.

#### *3. Discrepantie werkgelegenheid/huisvestingsmogelijkheden in het zuiden van Noord-Holland*

Het tekort aan (kwalitatief goede) woonruimte in het Noordzeekanaalgebied gevoegd bij het toenemend ruimtegebrek zowel voor het wonen als voor het werken maakt het gewenst, werkgelegenheid uit dit gebied of bedrijven die zich hier willen vestigen - zo mogelijk - in de groeikerren op te vangen en tegelijkertijd extensiever te gebruiken werkterreinen met specifieke lokatievoordelen te (blijven) bestemmen voor sterk hierop aangewezen bedrijven.

#### *4. De druk op het Gooi*

De ontwikkeling van de oeverrecreatie en de watersport (jachthavens, aanlegplaatsen etc.) in Almere alsmede van de landgebonden recreatievormen met name ook in het oostelijk deel van Zuidelijk Flevoland, maken het aannemelijk dat de recreatieve druk vanuit Almere op 't Gooi niet van "storende invloed" zal zijn op het recreatieve klimaat in het Gooi.

#### *5. Aanleg Almerespoorlijn in een vroeg stadium*

Gezien de omvangrijke relaties, die tussen Amsterdam, het Gooi, Utrecht en de Zuidelijke IJsselmeerpolders zullen ontstaan en de aanwezige verkeerscapaciteit op het oude land met name om en in Amsterdam, is het wenselijk de structuur van Almere en de ontwikkeling van het railvervoer af te stemmen op dit tekort. In eerste instantie kan de Almerelijn van Lelystad via Almere met aansluiting op de lijn Amsterdam - Amersfoort/Utrecht (tweezijdig) soelaas bieden. Bij voortgaande snelle groei in de Z.I.J.P.-steden kan een tweede openbaarvervoerslijn met een hoge capaciteit nodig zijn via het IJmeer.

#### *6. Tweede nationale luchthaven*

Voorshands moet ervan worden uitgegaan, dat van Schiphol positieve impulsen kunnen worden verwacht op de ontwikkeling van Almere, zowel t.a.v. de arbeidsmarkt als de woningmarkt. Daarom zijn aansluiting van de Almerelijn op de Schiphollijn, de aanleg van het deel van rijksweg 6 tussen r.w. 1 en r.w. 2 essentieel. Mocht worden besloten tot de reservering van terrein voor een luchthaven in de Markerwaard dan dient

daarbij in aanmerking te worden genomen, dat de ontwikkeling van de arbeidsmarkt en woningmarkt in de Noordhollandse groeikernen en de IJsselmeerpoldersteden tot aanleg van infrastructuur heeft geleid die tevens voor de relaties van een vliegveld met het westen kunnen dienen.

### *7. Suburbaan versus (groot)stedelijk?*

In Almere wordt ruimte geboden voor de ontwikkeling van stedelijke milieus, Almere-Stad met name, maar ook voor suburbane en rurale milieus waaraan ook een duidelijke behoefte is geconstateerd. Geënt op de fysieke kwaliteiten van het gebied ligt hier een mogelijkheid voor een boeiende variatie in milieus. In het algemeen is het beleid ten aanzien van de dichtheden gericht op variatie en niet op een trend tot dichtheidsverlaging.

Het structuurplan voor Almere en de feitelijke ontwikkeling van Almere hangen nauw samen met de situatie in de regio; het oude land en het nieuwe land om Almere. Een directe relatie tussen herkomstgebied en een bepaalde kern in Almere kan vooralsnog niet worden gelegd; tendensen zullen er wel zijn.

## **3. Bevolking en kernen**

Gegeven het besluit om Almere uit meerdere kernen op te bouwen is één van de hoofdvragen: Hoe zal de bevolking en daarmee tal van zeer direct hieraan gekoppelde voorzieningen over het gebied zijn verspreid, in welke eenheden, waar en hoe zal de fasering zijn in relatie tot een efficiënt gebruik van de ruimte? Nauw hiermee samen hangt de aard en opbouw van bestemmingen en de landschapsvorming van de tussen en rond de kernen gelegen buitenruimte (zie hoofdstuk 5).

In "Almere 1985 zijn zogenoemde sociaal-ruimtelijke programma's ontwikkeld, inhoudende welk kernenpatroon, welke spreiding van stuwende (= afzet voornamelijk buiten Almere) werkgelegenheid en welke dichtheid in het bebouwd gebied (netto stedelijk gebied) zou kunnen worden aangehouden. Van de vier hoogst scorende programma's was er één die voor drie van de vier onderscheiden categorieën gebruikers als "beste" naar voren kwam. Voor achtereenvolgens de laagste inkomensgroepen, de forensen en bedrijven alsmede de categorie, die kan worden omschreven als "gemiddelde" gebruikers (in welke rol dan ook) bleek de beste oplossing te zijn het programma met een kernpatroon van: 1 x 90.000, 2 x 50.000 en 3 x 20.000 inwoners, een concentratie van stuwende werkgelegenheid in de drie grootste kernen en een dichtheid van 60 inw./ha in het netto stedelijk gebied. Toetsing van deze voor namelijk structurele gedachtegang aan de reële ontwikkeling van de functies in de kernen gaven aanleiding in het programma uit te gaan van spreiding van de stuwende werkgelegenheid over de kernen in gelijke mate als de beroepsbevolking. Het argument daarbij is, dat langdurige reservering van met name centraal gelegen vrij grote oppervlakken terrein bestemd voor de huisvesting van werkgelegenheid in de grootste kernen en in het bijzonder in de centrale kern te weinig rekening houdt met a) het risico van na-ijling van de werkgelegenheid of althans het stuwende deel daarvan en b) de noodzakelijke oriëntatie op en dichtheid van bewoning rond regionale openbaar-vervoershalthes (stations voor rail en bus).

Ter nadere toelichting van het gehanteerde kernenpatroon is de relatie gelegd tussen de kerngrootte en de in één kern aanwezige voorzieningen. Voor de hoofdkern van Almere kan een vergelijking worden getrokken met de regionale centra in de stadsgewesten rond Amsterdam, daarbij blijkt minstens 40% van de inwoners van het verzorgingsgebied in de hoofdkern te wonen (Zaandam, Haarlem, Hilversum, Amersfoort). De centrumfunctie maakt het kennelijk nodig, dat een bepaald minimum van de koopkracht, bezoekersaantallen e.d. op korte afstand/reistijd

van het centrum woont. Ook gezien vanuit het oogpunt van bereikbaarheid is een vrij grote centrale kern te verdedigen, zowel gezien vanuit de perifere kernen als de centrale kern; dit geldt met name voor minder frequent te gebruiken voorzieningen.

De grootte-afstand tussen de hoofdkern, de 50.000 kernen en de 20.000 kernen is zodanig dat wezenlijk verschillende voorzieningenniveaus ontstaan. Hoewel de grenzen in dit opzicht niet altijd scherp zijn te trekken leert de economische praktijk van vestiging en exploitatiesaldi dat duidelijk wetmatigheden op dit punt aanwezig zijn. Kernen met een omvang van 20 - 25.000 inwoners hebben een voldoende draagvlak voor de dagelijkse en wekelijkse voorzieningen (Almere - Haven).

In de range van kerngroottes bleek het gewenst ook aan kernen van 5 à 10.000 inwoners te denken, met voorzieningen in de dagelijkse sfeer en een meer ruraal karakter, in aansluiting bij een natuurlijk of fysiek gegeven. Een aantal van deze kleinere kernen tesamen kunnen een wat groter centrum dragen met het niveau van een middelgrote kern indien ze bij elkaar worden gesitueerd zoals op de plankaart is aangegeven. Ter bepaling van de onderlinge afstand tussen de kernen in het algemeen hebben overwegingen van bereikbaarheid met name van het centrum van de hoofdkern en dat van de andere kernen een grote rol gespeeld. Als grensvoor de samenhang binnen Almere is een reistijd (bus) tussen hoofdcentrum en subcentra van 15 à 20 minuten aangehouden. Daarnaast zijn overwegingen van landschappelijke en verkeerstechnische aard bepalend voor de exacte ruimtebepaling tussen kernen.

De meerkernige opzet van Almere biedt de ruimte om het groeitempo in betekende mate te verhogen of te verlagen. Afhankelijk van de dan bestaande situatie zal voor een bepaald alternatief moeten worden gekozen. Bij verhoging, maar ook bij verlaging van het geplande tempo is het noodzakelijk rekening te houden met geldende drempelwaarden (= inwonertal nodig om een voorziening te kunnen exploiteren), benutting infrastructuur, gewekte verwachtingen, opgespoten terrein, ingeplant groen, de totale structuur van het gebied enz.

In het kader van de behoefte aan verschillende woonmilieus is een voorstel gedaan voor een indicatieve verdeling van de netto - dichtheden van de woongebieden naar kerngrootte en fase van ontwikkeling van Almere.

Daarbij springt naar voren dat:

- met een geleidelijk oplopende netto - dichtheid in de zuivere woongebieden wordt gerekend naarmate de kern groter is: gemiddeld 25 won./ha bij 5 à 10.000 inwoners tot gemiddeld 40 won./ha bij 80 à 100.000 inwoners.
- 60% van de woningen in Almere wordt gebouwd binnen de in de verstedelijkingsnota voor nieuwe woongebieden aangegeven marge van 35 - 45 won./ha; ruim 20% valt eronder en ruim 15% erboven.
- bij een gemiddelde netto - woningdichtheid van 33 won./ha, zal de gemiddelde brutodichtheid in de woongebieden ca. 25 won./ha zijn en de dichtheid van het netto stedelijk gebied 20 woningen/ha bebouwd stedelijk gebied, hier exclusief de extensieve bedrijvenparken. Het complex van kleinere kernen in het oostelijk deel van Almere zal circa 25 won./ha in het netto woongebied tellen (gemiddeld).
- in de loop van de ontwikkeling ware te streven naar een vrij constante verdeling van de verschillende dichtheden, tenzij zich geheel nieuwe verschijnselen van blijvende aard aankondigen.

Bij deze opstelling is onder meer rekening gehouden met de alom geconstateerde grote belangstelling voor een eengezinswoning en woningen op de begane grond. Voorshands wordt hierbij uitgegaan van 75 à 80% eengezinswoningen en 20 à 25% gestapelde bouw waarvan circa eenderde op de begane grond en circa tweederde daarboven.

Alvorens de ligging van de verschillende kernen is bepaald, is een overzicht gemaakt van (rand)voorwaarden en situatieve gegevens, die grensstellend zijn op dit punt. De Randmeren, het Oostvaardersdiep, de aan te leggen spoorlijn, Rijksweg 6 en 27 alsmede de bestemmingen in Zui-

delijk Flevoland rond Almere van het noordwesten naar het zuidoosten: natuurgebied, landbouw en recreatie (in hoofdlijnen), zijn sterk richtinggevend. Voorts zijn de eerder genomen besluiten omtrent Almere - Haven en de ligging van de tweede en derde kern alsmede reeds gerealisceerde werken als gegeven beschouwd. De centrale ligging van de tweede kern is gemotiveerd door:

- de behoefte bij te dragen aan een gelijkmatige verdeling van het verkeer in Almere
- beperking van de gemiddelde ritafstand
- de ook in regionaal opzicht gunstige verkeersgeografische ligging die een snelle ontwikkeling van het hoofdcentrum zal kunnen bevorderen.

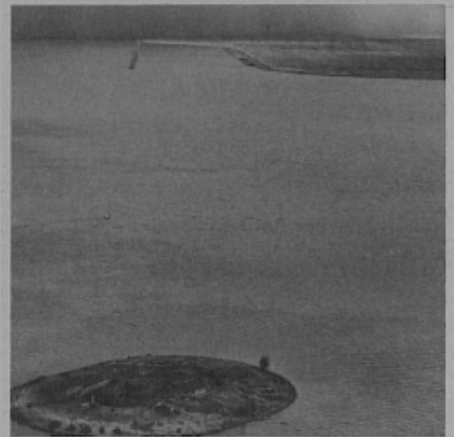
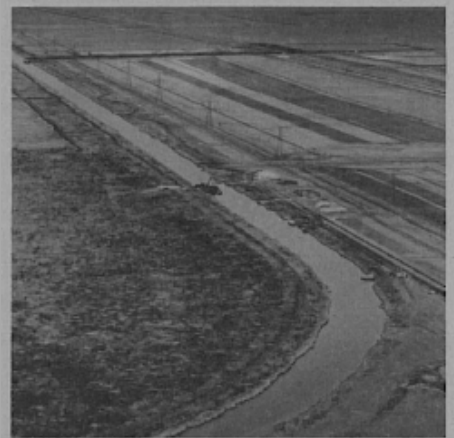
De omvang van de derde kern (35 à 40.000 inwoners) is ingegeven door redenen van differentiatie tussen kernen, voeding van de raillijn en fysieke mogelijkheden. De plaats van Almere - Buiten is geargumenteed vanuit de ligging aan de raillijn (gestrekt tracé door Almere en Zuidelijk Flevoland), ondersteuning van het hoofdcentrum van Almere - Stad en in relatie met het bedrijvenpark De Vaart.

Bij de situering van de tweede middelgrote kern is overwogen dat:

- ligging aan één van de Randmeren wenselijk zou zijn
- de verdeling van de inwoners over het gebied en de verdeling t.o.v. het hoofdcentrum van Almere een zekere gelijkmatigheid moet laten zien i.v.m. benutting van de infrastructuur
- ligging "loodrecht op" de eerste verstedelijkingsas te prefereren is
- een compacte middelgrote kern tussen Almere - Stad en Amsterdam een tweede openbaar vervoerverbinding met een hoge capaciteit tussen Flevoland en Amsterdam dicht bij de realisatie brengt.

Derhalve is Almere - Pampus – zoals deze kern voorlopig wordt genoemd - met een capaciteit voor 50 à 60.000 inwoners aan het IJmeer gesitueerd. De ligging t.o.v. de Randmeren, het Oostvaardersdiep en Amsterdam lijkt een kleine toevoeging (circa 950 ha) aan de bestaande dijk te rechtvaardigen. Ten slotte is in het oostelijk deel van Almere een kernen complex geprojecteerd bestaande uit meerdere kleine kernen (5 à 10.000 inwoners), ten dele aansluitend op het meer landelijke- en recreatieve deel van Zuidelijk Flevoland, ten dele tegemoetkomend aan de vraag naar het wonen in kleinere kernen en ook inspelend op (semi)-agrarische vestigingen, die uit de Randstad worden verdrongen. Het gaat hierbij om 35 à 45.000 inwoners.

De samenhang tussen de kernen van Almere en met name die tussen de hoofdkern en de overige kernen wordt tot uitdrukking gebracht door de verschillen - en daarmee aanvulling - op het punt van voorzieningen waarvoor een draagvlak nodig is dat de betreffende kerngrootte te boven gaat. Het netwerk van infrastructuur en de tussen de kernen gelegen gemeenschappelijke recreatieve bestemmingen vervullen een belangrijke rol in deze samenhang. Naast deze samenhang is gepoogd onder meer doorverschillen in grootte - en daarmee functie - en door lokatie van de kernen voorwaarden te bieden voor de ontwikkeling van een eigen identiteit binnen het stadsgewest Almere.



#### 4. Beroepsbevolking en bedrijfslokaties

In dit hoofdstuk, dat uitmondt in een ruimtebehoefte-prognose voor twee typen bedrijfslokaties, worden de achtergronden geschilderd van een mogelijke ontwikkeling van de beroepsbevolking, de samenstelling van de werkgelegenheid en de behoefte aan verschillende bedrijfslokaties in het stadsgewest Almere.

In alle beschrijvingen van de werkgelegenheid in Almere is van belang dat:

- deze groeikern met verhoogde taakstelling dicht bij Amsterdam ligt en gemakkelijk kan worden gekoppeld aan de hier aanwezige internationaal georiënteerde infrastructuur en communicatie
- de aanwezigheid van beslissingscentra van grote ondernemingen alsmede van een sterk ontwikkelde arbeidsmarkt in de Amsterdamse agglomeratie ongetwijfeld sterke impulsen veroorzaakt op het punt van de werkgelegenheid in Almere
- de nieuw in te richten ruimte op deze plaats op zichzelf een belangrijke attractiefactor vormt met een relatief voordeel t.o.v. "moeilijker" gelegen plaatsen; deze ruimtelijke mogelijkheden gelden overigens voor het gehele IJsselmeerpoldergebied
- de tijd waarin Almere ontstaat een krachtig stempel zal drukken op de verdere ontwikkeling (smogelijkheden); hierbij kan worden gedacht aan enkele processen zoals bijv. nadruk op produkt-ontwikkeling en produktie van hoogwaardige goederen in Nederland, toenemend aanbod van gehuwde vrouwen op de arbeidsmarkt, groei van de deelarbeid, opwaardering arbeidsplaats t.g.v. toenemend opleidingsniveau, milieuvriendelijker produktieprocessen etc.

Voor de bepaling van de ruimtebehoefte, nodig voor de werkgelegenheid, is als volgt te werk gegaan:

##### 1e. *prognose van de toekomstige beroepsbevolking*

Op basis van de (taakstellende) leeftijdsopbouwprognoses en met toepassing van de deelnemingspercentages per leeftijdsgroep is de omvang van de beroepsbevolking te berekenen per jaar en naar geslacht. De landelijke deelnemingspercentages van het Centraal Planbureau zijn toegepast op de leeftijdsopbouw van Almere. De aldus berekende beroepsbevolking is met 2% vermeerderd (de mannen met 0,5% en de vrouwen met 1,5%) ter correctie in deze regio voor deelarbeid en bestaand gebruik van hogere deelneming in het herkomstgebied.

##### 2e. *raming van de omvang van het woon- en werkforensisme*

De preciese omvang van het toekomstig in- en uitgaand forensisme is niet te geven. De hypothese, dat zowel het niveau van het in- als uitgaand forensisme relatief hoog zal zijn kan worden verdedigd met: geringe reistijd tot werkgelegenheidsconcentraties, grote mobiliteit van bewoners, grote bouwactiviteit, bedrijfsverplaatsingen waarbij een deel van het personeel wel in dienst blijft maar niet mee verhuist. Bij de cijferopstelling is gerekend met een afnemend percentage woonforensen van 50 in 1980 tot 35 in 2000 bij een eveneens afnemend percentage werkforensen (t.o.v. de ter plaatse wonende beroepsbevolking) van 40 in 1980 tot 25 in 2000. Voor de geprognoseerde periode "resulteert" een constant negatief saldo van 10%. Ook dit percentage bevat nog een taakstellend element:

Eerder (Almere 1985) is gesteld, dat het aantal arbeidsplaatsen in Almere niet meer dan 10% mag afwijken van het aantal beroeps personen. De hier gehanteerde veronderstelling, die tot een saldo van -10% leidt, geeft dus de ondergrens van de taakstelling aan. In concreto betekent een en ander dat, bij het gereedmaken van terreinen en hiermee samenhangende infrastructuur en andere voorzieningen, voorlopig een redelijk ruime marge in de tijd kan worden aangehouden. Het aantal beroeps personen verminderd met het forensensaldo levert het aantal arbeidsplaatsen waarvoor ruimte beschikbaar moet zijn.

3e. *verdeling van de arbeidsplaatsen over bedrijfsklassen*

Rekening houdend met nationale tendensen in de verschuiving tussen de sectoren, met ontwikkelingen in op vergelijkbare afstand van de Randstadprovincies zich voordoende verschijnselen in de groei van bedrijfstakken en met verplaatsingstendenties in de noordvleugel van de Randstad is een aantal veronderstellingen gedaan over de ontwikkeling van de vijf sectoren in Almere. Voor tijdstippen met een interval van 5 jaar is een verdeling gegeven van aanwezige arbeidsplaatsen over de sectoren land- en tuinbouw, bouwnijverheid, industrie en ambacht, onderzoek en ontwikkeling en ten slotte overige diensten. De betekenis van deze raming is gelegen in de ruimtelijke consequenties die een dergelijke ontwikkeling met zich meebrengt, indien een en ander zich voltrekt zoals "voorspeld". Ter wille van de berekening van de ruimtebehoefte is ook een indicatieve verdeling gegeven van arbeidsplaatsen voor bedrijfsklassen-(combinaties). In dit verband zij opgemerkt, dat de economische motor voor Almere wordt gezocht in een veelzijdige (economische) structuur van de werkgelegenheid. Bij de inrichting wordt hierop ingespeeld door verschillende typen lokaties vanaf het begin aan te bieden.

4e. *bepaling van terreinquotiënten per bedrijfsklasse*

Een terreinquotiënt geeft het aantal m<sup>2</sup> grond (en eventueel water) aan dat per werkzame persoon in gebruik is, onderverdeeld naar bedrijfsklasse-(combinatie). Bij de gehanteerde terreinquotiënten is rekening gehouden met waargenomen ontwikkelingen in het ruimtegebruik (sterke toeneming) van bedrijven. De veronderstelling is gedaan dat aanvankelijk meer ruimte wordt gevraagd dan strikt genomen nodig is; daarbij is gerekend met een terreinquotiënt, die in 1980 25%, in 2000 5% boven het huidige normale niveau ligt en daarna op het huidige niveau is gestabiliseerd. Bovendien is onderscheid gemaakt tussen de extensieve (grote)- en intensieve (kleine) bedrijvenparken; de terreinquotiënten op de intensieve bedrijvenparken liggen 30 à 60% onder die op de extensieve bedrijvenparken.

5e. *toedeling van de arbeidsplaatsen per categorie bedrijfsklassen aan typen bedrijfslokatie*

Alvorens deze toedeling plaatsvindt, wordt ingegaan op de consequenties van de meerkernige opbouw van Almere voor (de spreiding van) de werkgelegenheid. Tevens zijn vanuit verschillende categorieën betrokkenen, op drie niveaus doelstellingen, uitgangspunten en overwegingen naar voren gebracht. Met name aan de bereikbaarheid van de arbeidsplaatsen en de integratie wordt aandacht geschonken. Bij de spreiding over de kernen is in hoofdstuk 3 opgemerkt, dat een evenredige verdeling naar beroepspersonen de voorkeur geniet, met name uit een oogpunt van ontwikkeling. Gedetailleerde berekeningen inzake de mogelijke spreiding van de stuwende arbeidsplaatsen over de kernen zal moeten aantonen in hoeverre hieraan op structurele gronden nog bezwaren (bijv. grotere ritafstanden dan nodig) kunnen zijn verbonden, die tot een ander accent in de spreiding aanleiding geven. In eerste instantie is onderscheid gemaakt wat betreft de lokaties tussen:

- verspreide lokaties van vestigingen in de woongebieden
- kleine terreinen (< 10 ha) grenzend aan en in woongebieden
- intensieve bedrijvenparken, 30-50 ha groot, aan de rand van de kernen
- lokaties in (sub)centra van de kernen
- het hoofdcentrum van Almere in Almere - Stad
- extensieve bedrijvenparken, droog, aan vaarwater en hoofdinfrastructuur, perifeer.

Voor dit structuurplan is het voldoende de verdeling van de arbeidsplaatsen te beperken tot de kleine- en grote bedrijvenparken en

een categorie overig, d.w.z. in de kernen. Dit is gedaan per bedrijfsklasse - (combinatie) en ontwikkelingsfase, waarbij voor de verschillende peiljaren de verandering bestaat uit een absolute toename en een verschuiving tussen bedrijfstakken/klassen, maar voorts niet uit een andere verdeling over de onderscheiden lokatietypen. Opgemerkt zij dat (bij de gemaakte veronderstellingen):

- ca. 80% van de industrie plus bouwnijverheid zich, in arbeidsplaatsen gemeten, op de grote- en kleine bedrijvenparken zal bevinden
- ca. 60% van de arbeidsplaatsen bij onderzoek en ontwikkeling zich in de kleine bedrijvenparken zal vestigen
- 25 à 30% van de dienstenarbeidsplaatsen in de bedrijvenparken zal zijn gehuisvest
- 40 à 50% van de totale werkgelegenheid (excl. land- en tuinbouw) in de kernen is gelegen en nog eens ca. 35% aan de rand ervan (kleine bedrijvenparken)
- in verband met verschuivingen tussen bedrijfsklassen qua vertegenwoordiging in Almere van een grote dynamiek in de werkgebieden sprake zal zijn.

#### 6e. berekening van de ruimtebehoefte per lokatie

De arbeidsplaatsen verdeeld naar lokatie en bedrijfsklasse vermenigvuldigd met de terreinquotiënten levert de netto-terreinbehoefte in de verschillende peiljaren. Bij 250.000 inwoners(plan) is aldus 300 ha netto nodig voor de kleine bedrijvenparken (130m<sup>2</sup>/arbeidsplaats). Wordt hier nog 40 à 50% aan toegevoegd voor infrastructuur en een aantrekkelijke groenaankleding dan resulteert een bruto behoefte van circa 435 ha. Voor de extensieve bedrijvenparken zijn de benodigde netto- en bruto-oppervlakken respectievelijk 365 en 525 ha.

Zoals in het structuurplan is aangegeven ligt ongeveer eenderde hiervan bij Rijksweg 27 en tweederde in het noordwesten van Almere, gedeeltelijk aan het Oostvaardersdiep, gedeeltelijk aan de Lage Vaart en ten dele als droog terrein.

Tot slot zij vermeld, dat in de regio alleen het gewest Gooi- en Vechtstreek op korte termijn een aantoonbaar tekort zou kunnen hebben aan uitgeefbare bedrijfsterreinen. Mede om deze reden is een bedrijvenpark in het oosten van Almere gepland.

De belangrijkste verschillen tussen grote- en kleine bedrijvenparken zijn resumerend:

- de extensieve bedrijvenparken(grote) zullen over het algemeen grotere kavels hebben, hoewel er ook kleine in voorkomen
- in de grote bedrijvenparken worden grotere eenheden qua oppervlak aangetroffen, waarbinnen zoning naar dichtheid van arbeidsplaatsen, milieu-overwegingen, transportwijze etc. kan plaatsvinden
- de terreinquotiënten zullen gemiddeld aanzienlijk hoger zijn in de grote bedrijvenparken
- voor de kleine bedrijvenparken gelden zo nodig strengere milieu- en esthetische normen
- de grote bedrijvenparken worden gedomineerd door industriële bedrijven
- de kleine bedrijvenparken liggen aan de rand van de kernen, terwijl de grote bedrijvenparken perifeer in het gebied liggen.

### 5. De buitenruimte

Een van de meest kenmerkende trekken van de stedenbouwkundige opzet van Almere is de tussen en om de kernen liggende buitenruimte. Binnendijs omvat deze buitenruimte - na aftrek van infrastructuur, civiele werken - extensieve bedrijvenparken en onvoorzien vestigingen, aanvankelijk 13.400 ha; in een fase van verstedelijking bij 250.000 inwoners ± 8.000 ha. Buitendijs is 7.1 00 ha water aanwezig binnen het

plangebied in de randmeren en het Oostvaardersdiep. Dit water is van structurerende betekenis ten aanzien van de ligging van de kernen, recreatieve concentratiepunten, bedrijvenparken en daarmee een deel aan de infrastructuur. De betekenis van de binnendijkse groene ruimte bestaat onder meer uit:

- de directe en gemakkelijke bereikbaarheid vanuit de woongebieden
- de relatief grote randzone tussen bebouwing en buitenruimte
- het aanbod van recreatieterreinen dichtbij; kan (op lange termijn) de recreatiemobiliteit afremmen
- de vergroting van de belevingswaarde van het stedelijk landschap.

De binnen de stad gelegen buitenruimte kan overigens geen reden zijn het buurt- en wijkgroen in de kernen weg te laten.

Het binnendijkse water vervult behalve de belangrijke rol van berging en afvoer, ook die van transport, recreatie, natuurgebied en landschappelijk element.

De functies in de buitenruimte zullen van velerlei aard zijn; ze zullen het landschap vormen en hervormen. Naast de, mede vanuit een regionaal oogpunt, in te richten intensieve recreatiegebieden zullen terreinen worden ingericht voor landbouwkundig en bosbouwkundig gebruik evenals natuurlijke terreinen, alle met een extensief recreatief gebruik. Bovendien worden oppervlakken gereserveerd voor bijzondere bestemmingen en infrastructuur (Rw 6, 27, stadsautowegen, raillijn e.d.).

Een plan voor de buitenruimte is gegrondvest op:

- de mogelijkheden en beperkingen van de inrichting samenhangend met het fysische milieu
- de vraag naar ruimte, lokatie en inrichting ervan voor diverse functies
- confrontatie van vraag en aanbod tot uitdrukking komend in de toepassing van ordeningsprincipes en een ontwikkelingsstrategie.

Enkele hoofdpunten van het fysische milieu zijn:

- het uit zand en dikke kleipakketten bestaande Pleistoceen vertoont aan de bovenzijde een golvend verloop met verscheidene meters hoogteverschil; naar het noorden worden de hierop liggende slappe kleilagen steeds dikker
- de bovengrond in het Almere-gebied bestaat uit ondoorlatende, humeuze kleilagen van wisselende dikte
- daar waar zand van vereiste kwaliteit in voldoende hoeveelheden in de grond aanwezig is, kan winning - mits op voldoende afstand van de dijk (kwel) - plaatsvinden tot niet te grote diepte
- de waterhuishouding in het Almere-gebied, die aanvankelijk is afgestemd op landbouwkundig gebruik, vergt bij overgang op stedelijk gebruik (veel snellere afstroming van regenwater) aanpassing in de zin van meer bergingscapaciteit. Dit noopt - gegeven de geringe toelaatbare peilfluctuatie - tot het maken van open water met een oppervlakte ter grootte van 2,5 à 3,5% van het stedelijk gebied.

Achtereenvolgens zal nu aandacht worden geschonken aan de natuur, de land- en bosbouw, de openluchtrecreatie en ruimtelijke aspecten, inclusief de landschapontwikkelingszones.

### **Natuur**

Binnen het plangebied zijn vijf typen terrein te onderscheiden, die elk hun eigen flora en fauna hebben. De biologische karakterisering van de kale, natte moddervlakten en plassen, de rietlanden, de ontginningsgebieden en de droge zandige gebieden wordt beschreven. Aan het water van de Randmeren wordt elders aandacht besteed.

Vervolgens worden de mogelijkheden voor de natuur in het bodemkundig vrijwel homogeen gebied en gebied met een waterhuishouding, die geheel kunstmatig is, geïnventariseerd. Het Almere-gebied heeft potenties voor bosvorming en voor de ontwikkeling van natuurlijke graslanden en water- en moerasgebieden, deze milieutypen passeren de revue. Suggesties worden gedaan om met behulp van soms kleine ingrepen



een grotere rijkdom aan natuurlijk milieu te verkrijgen, b.v. oeverafwerking, graven van plassen, beheer van graslanden en aanplant van bossen van het fluitekruidrijke essenbostype.

Voor zuivere natuur is blijvend 5% van het oppervlak (675 ha) van het binnendijs gedeelte van het plangebied gereserveerd; daarbij moet worden opgemerkt, dat grenzend aan dit zuivere natuurgebied een overgangsgebied (875 ha) is gepland, dat als (extensief) recreatiegebied, respectievelijk landbouwgebied kan worden aangemerkt.

Twee uitgangspunten zijn van belang:

- de "natuur" dichter bij de woongebieden brengen
- het scheppen van optimale voorwaarden voor de totstandkoming van een zo rijk mogelijke variatie in milieus.

Deze uitgangspunten worden verder uitgewerkt voor: 1) water- en moerasgebieden, 2) gebieden met natuurlijke bosontwikkeling, 3) aangeplante bossen en 4) weidevogelgebieden. Daarbij worden voorstellen gedaan over de omvang, ligging en beheersmaatregelen.

- Een water- en moerasgebied (50 ha) ten zuidwesten van het gemaal de Blocq van Kuffeler kan in relatie worden gebracht met plassen, die worden gegraven ten behoeve van de zandwinning tussen Almere – Stad en het gemaal. Tussen de intensiever te gebruiken plassen en oevers aan de Almere - Stadzijde van dit natuurgebied kan een overgangsgebied worden gereserveerd (75 ha).

- Een gebied met natuurlijke bosontwikkeling (75 ha) kan ten dele binnen de op de kaart als bijzondere bestemming bij het gemaal aangegeven oppervlakte, ten dele daarbuiten een plaats vinden met aangrenzend een overgangsgebied (50 ha) waarin extensieve recreatie voorkomt.

- Voor een oppervlak ten behoeve van bos met een zekere omvang (300 ha) is onder andere ruimte gereserveerd ten noordoosten van Almere - Buiten uitgroeiend in de richting van het natuurgebied Oostvaardersplassen en tussen Almere - Haven en het oostelijk kerncomplex. Kleinere eenheden worden gesitueerd op plaatsen waar recreatief bezoek is te verwachten, zij het niet altijd in zeer grote aantallen.

- Een weidevogelgebied kan worden gereserveerd tegen de huidige Oostvaardersdiepdijk (250 ha) en grenzend aan het water- en moerasgebied. Overgangsgebieden liggen hier tegen de stadsautowegen. Overigens zullen de hier aangegeven voorstellen nog nader moeten worden uitgewerkt, ook in relatie tot aangrenzende bestemmingen.

- Land- en tuinbouw. Landbouwkundige exploitatie in de buitenruimte van Almere is om meerdere redenen wenselijk of noodzakelijk. De rijping van de bodem, de ruimtelijke flexibiliteit, de milieuvorming in ruime zin en de opbrengsten, die inherent zijn aan het landbouwkundig gebruik van de bodem, zijn feiten, die een aantal landbouwkundige bestemmingen tot uitstekende dragers van het landschap in de buitenruimte maken. Met de toenemende urbanisatie in Almere zal het oppervlak beschikbaar voor landbouwkundige exploitatie geleidelijk afnemen; tussen 1980 en 2000 met 4.500 ha van 11.700 ha tot 7.200 ha. Bij een inwonertal van 250.000 zou nog 3.700 ha overblijven voor landbouwkundig gebruik. Voorshands is deze oppervlakte als maximaal te beschouwen in verband met de ligging en kavelvorm. Aandacht is gechonen aan mogelijke vormen van agrarische exploitatie in geval van tijdelijke- en in geval van voortgezette landbouwkundige exploitatie. Als bruikbare vormen bij tijdelijke exploitatie kunnen gelden: a) onderdeel van het staatslandbouwbedrijf (R.I.J.P.), b) zelfstandige eenheid binnen het grootlandbouwbedrijf (z.g. gesloten bedrijf), c) gesloten graanbedrijf, d) gesloten graan- en hakvruchtenbedrijf. Bij een permanente agrarische occupatie kan worden gedacht aan akkerbouwbedrijven (40 à 80 ha), weidebedrijven (40 à 150 ha) en tuinbouwbedrijven; voor laatstgenoemde categorie is het het moeilijkst om positieve bedrijfsresultaten te verkrijgen.

Zowel voor de tuinbouw als voor alternatieve landbouwwormen lijkt Almere echter een gunstige vestigingsplaats i.v.m. de nabijheid van een

belangrijke afzetmarkt en i.v.m. de mogelijkheid het bedrijf in te richten naar de meest recente inzichten. Tenslotte zij hier opgemerkt, dat de recreatieve functies van dat deel van de buitenruimte, dat landbouwkundig wordt geëxploiteerd, van zeer grote betekenis kunnen zijn.

### **Openluchtrecreatie**

Alvorens vooruitberekeningen te maken zijn enkele achtergronden behandeld, waartegen de diverse overwegingen en veronderstellingen kunnen worden gezien. Daarbij speelt het te creeëren aanbod, de stedenbouwkundige opzet en de fysieke omstandigheid van de aanwezigheid van de Randmeren en de vaarten een belangrijke rol. De mogelijke consequenties van 4 alternatieven m.b.t. de ontwikkeling van de vrije tijd zijn gezien.

Wijzigingen in leefstijl in de richting van milieuvriendelijker opereren kunnen van ingrijpende invloed zijn op de vrijetijdsbesteding en daarmee op de openluchtrecreatie. Vooral nog rijzen hier veel vragen.

Een belangwekkend feit, waarop de stedenbouwkundige conceptie ten dele berust is het toenemend gebruik van recreatieve voorzieningen bij afnemende afstand ten opzichte van de woning. Binnen Almere is dit principe ook toegepast vanuit de kernen.

Met betrekking tot de behoeftenraming is het van belang, zo mogelijk bij de realisering, vooruit te lopen op het bereiken van het normatieve draagvlak, zeker in de beginfase wanneer tekorten op allerlei terrein zich voordoen, terwijl regionale behoeften zijn aangetoond (watersport, golf, sportieve recreatie).

Op grond van vergelijkende cijfers en rekening houdend met eerder gestelde hypothesen is een verdeling gemaakt van de dagrecreatie in de openlucht naar gebied (tabel 20). Hierbij kwam naar voren, dat 15% van de bevolking op een mooie zondag in de buitenruimte van Almere zal vertoeven. Op basis van dit getal is de ruimtebehoefte voor de bevolking van Almere in de buitenruimte berekend. Onderscheid is gemaakt tussen concentratiepunten, stille landgebonden voorzieningen en stille oevergebonden voorzieningen. Via een toedeling en berekening van het maximummomentbezoek kon de netto ruimtebehoefte alsmede de bruto ruimtebehoefte worden bepaald op 830 ha bij 85.000 inwoners, 1.300 ha bij 125.000 inwoners en 2.600 ha bij 250.000 inwoners (structuurplan). Vergelijking van deze cijfers met de door Maas ontwikkelde normen leert, dat voor stadspark plus stadsgewestspark bij 250.000 inwoners 2.375 ha nodig zijn. Aangezien een deel van de stadsdeelparken (Maas: 400 ha) in de groene wiggen ligt, die de kernen penetreren, kan worden gesteld, dat de voor de Almerenaren gereserveerde oppervlakte openluchtrecreatieterreinen niet overdadig is. Het spreekt vanzelf dat de oppervlakten, die een recreatieve bestemming krijgen 10 à 15 jaar eerder, voor zover ze moeten worden ingeplant, aan het landbouwkundig gebruik worden onttrokken.

Ten behoeve van de recreanten van het oude land, die vooral de stranden van Almere en overigens vooral de Zuidlob van Zuidelijk Flevoland zullen bezoeken, werd een ruimtebehoefte voor de middellange termijn van 300 ha becijferd en van 400 ha op lange termijn. In Almere zal een klein deel hiervan (5%) voor drukke oeverrecreatie worden uitgevoerd.

Per saldo is een totale oppervlakte voor recreatief gebruik van 3.425 ha berekend, waarvan 800 ha voor regionaal gebruik (400 ha extensief als overgangsgebied tot natuurterrein en 400 ha met een weinig intensief karakter) en 2.625 ha voor lokaal gebruik, waarvan 225 ha als extensief terrein (overgang tot natuurterrein).

Met betrekking tot de watersport is, uitgaande van gematigde verwachtingen t.a.v. het botenbezit en rekening houdend met de attractie van de Randmeren en de mogelijkheden voor jachthavencapaciteit aan de oude landzijde (11 jachthavens) een behoefte geraamd aan de nieuwe-landkusten van Gooi-, IJ- en Markermeer van 11 jachthavens gemiddeld 700 à 750 ligplaatsen), waarvan 6 voor regionale recreanten en 5 voor een maximale bevolking van Almere. Binnendijks zouden in Almere nog enige kleinere jachthavens (300 boten) nodig zijn t.b.v. de

bevolking van Almere (250.000 inwoners). Op de plankaart zijn reeds 6 jachthavenlokaties aangegeven.

### Bijzondere bestemmingen

Onverwachte vestigingen met een specifiek karakter of uitzonderlijke groei van bepaalde activiteiten maken het wenselijk in Almere op zeer verschillende lokaties ruimte te reserveren. Op de plankaart is dit gedaan tot een oppervlak van 650 ha.

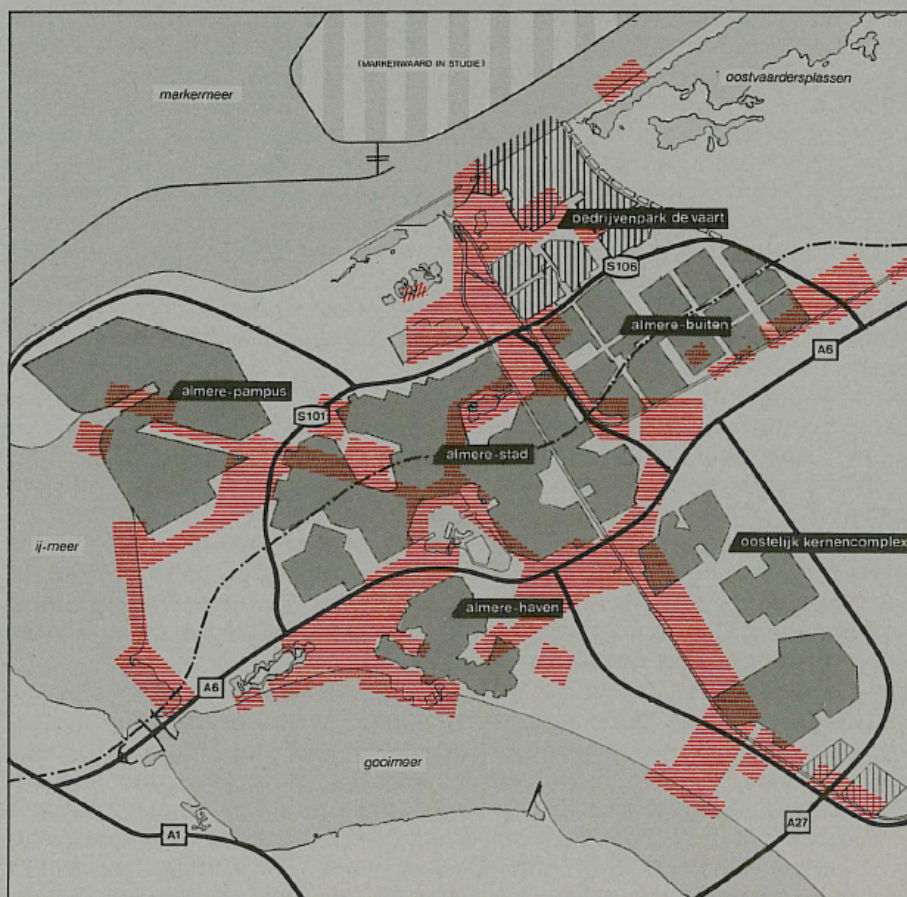
### Ontsluiting

Zowel de infrastructuur als afgeleide van bestemmingen in de buitenruimte als in geval van trekker van nieuwe ontwikkelingen krijgt aandacht. Daarna is aandacht gegeven aan een ordening van meer en minder intensief te gebruiken delen van de buitenruimte. Tevens worden mogelijkheden besproken voor bundeling van enkele verkeerssoorten, met name het fietsverkeer behoeft aandacht.

### Ruimtelijke aspecten, landschapontwikkelingszones

Nu de bestemmingen, die in de buitenruimte een plaats moeten krijgen en de functies die daarbij zullen worden vervuld nader zijn Bepaald, kan iets verder worden ingegaan op de ruimtelijke ordening. Van belang is daarbij op te merken, dat in eerste instantie een ontwikkelingsstrategie is ontworpen met de betekenis een eerste pakket richtlijnen te bieden voor nadere ordening en detaillering. Daarbij wordt gewerkt met een zoneringsplan. Karakteristiek hierbij is, dat de watergangen en langzaam verkeersinfrastructuur hierin bepalend zijn. De zones met een hoge gebruiksintensiteit zijn aangeduid als landschapontwikkelingszones, dat geldt voor alle erin voorkomende bestemmingen. Hierbuiten liggen extensieve zones. De op de kaart aangegeven intensieve recreatiege-

Landschapontwikkelingszônes



bieden maken deel uit van de landschapsonwikkelingszones; ze worden met name gevonden rond de kernbebouwing, langs de Hoge Vaart en aan het IJmeer, kortom op plekken met een grote recreatiedruk of grote potentie voor intensiever gebruik. Duidelijk is dat het zoneringsplan staat of valt met het netwerk van infrastructuur.

Binnen het kader van het zoneringsplan wordt aandacht geschonken aan een gedifferentieerde ontwikkeling (beheersmaatregelen, fysische milieufactoren, de functies van het water). Een belangrijke doelstelling blijft tot een vervlechting te komen van bebouwd stedelijk gebied en buitenruimte. De landschapsonwikkelingszones spelen hierbij een belangrijke rol. Elementen als voet- en fietspaden, langzaam gemotoriseerd verkeer en watergangen zijn de "dragers" van deze relaties. Ten slotte worden concrete bestemmings- en inrichtingsvoorstellen gedaan wat betreft de landschapsonwikkelingszones, zowel voor de totaliteit als binnen en buiten de kernen. Ook de daarbuiten liggende extensieve zones worden nader aangeduid.

Ten aanzien van de binnendijkse buitenruimte kan resumerend worden gesteld, dat de hoofdlijnen zijn gegeven en hier en daar een aanzet tot nadere uitwerking is gedaan. Voor de buitendijkse vraagstukken is nog aanmerkelijk veel studie nodig.

## 6. Communicatie

Het ontwerpen van de toekomstige verkeers- en vervoersstelsels voor Almere vereist een eigen aanpak.

De filosofie en de methode van werken, die speciaal voor Almere ontwikkeld zijn, worden beschreven in het Compendium Verkeer en Vervoer Almere dat is geschreven door het Bureau Goudappel en Coffeng b.v. te Deventer. De indruk kan wellicht worden gewekt, dat als men bezig is met een "stad - van - de - toekomst" er rekening moet worden gehouden met de meest futuristische transportmiddelen.

Voor alle duidelijkheid wordt hier de stellingname geformuleerd:

- Het wordt onverantwoord geacht Almere eenzijdig te structureren op één hoofdmiddel van vervoer.
- Aan welk futuristisch middel van vervoer ook wordt gedacht, het zal "ergens" zijn plaats moeten krijgen in het gamma van oude en nieuwe transportmogelijkheden.
- De bestaande stadsstructuren zullen in zo hoge mate bepalend zijn voor ieder nieuw vervoerstype, dat voor Almere geen bijzondere ontsluitingsvormen behoeven te worden gereserveerd.

Bij het ontwerpen van het verkeers- en vervoersstelsel voor Almere zijn de volgende ruimtelijke en planologische uitgangspunten geformuleerd:

1. Het inwonertal van Almere zal liggen tussen 125.000 en 250.000
2. Almere dient in samenhang met de (wijde) omgeving te functioneren.
3. Belangrijke regionale en nationale hoofdverbindingen kunnen zowel hun plaats als hun prioriteit ontleenen aan onder meer de ontwikkelingen in de IJsselmeerpolders.
4. De ruimtelijke geleding van Almere komt tot uitdrukking in een hiërarchische structuur van één dominerende hoofdkern met een aantal daarop georiënteerde kleinere kernen van uiteenlopende omvang. De ruimte tussen en rond de kernen, de buitenruimte, smeedt het geheel tot een stedelijk organisme.
5. De hoofdkern met hoofdcentrum ligt centraal in het stedelijk gebied.
6. De hiërarchische ruimtelijke opbouw behoeft niet noodzakelijk tot hantering van een soortgelijke geleding in de communicatiestructuren te leiden.
7. De infrastructuur moet het hoofdcentrum in zijn functioneren als hiërarchisch hoogstgeplaatste kern schragen.
8. Er wordt gestreefd naar maximale veiligheid tegen nog juist aanvaardbare kosten.

De te ontwikkelen verkeers- en vervoersstelsels in Almere zullen alle aansluiting moeten vinden op de stelsels in het omringende gebied.

Voor het interlokale wegennet zijn dit de wegen:

- Amstelveen - Emmeloord (A6)
- Breda - Almere (A27)
- IJmeerverbindingen
- Ede - Zuidelijk Flevoland (A30)
- Almere - Dronten.

Voor het openbaar vervoer zijn dit de railverbindingen:

- Amsterdam - Amersfoort/Utrecht waarop de Almerespoorlijn wordt aangetakt en ook een koppeling met de Schiphollijn bij Diemen plaatsvindt en
- IJmeerraillijn, die via het oostelijk havengebied aansluit op Amsterdam C.S. (de ontwikkeling van Almere - Pampus (start, grootte) is hiervan afhankelijk).

Bij de opbouw van een verkeers- en vervoersstructuur hebben de volgende aspecten meegespeeld:

- een goede bereikbaarheid van zoveel mogelijk bestemmingen voor iedereen
- de kwaliteit van een vervoerssysteem zoals comfort, reistijd, vervoertransport, overstappen, veiligheid etc.
- de individuele voorkeur bijv. de emotionele betrokkenheid bij het eigen vervoermiddel
- de invloed op het milieu o.a. geluidshinder, luchtverontreiniging, visuele vervuiling van stad en land
- energieverbruik
- ruimterendement
- bijdrage in de economie door het mogelijk maken van goederenstromen en woon- en werkverkeer en door stimulering van vestiging aan bevolking en bedrijven
- kosten, zowel puur economisch als maatschappelijk economisch
- de topografische en geologische situatie, de natuurlijke gesteldheid en bestaande elementen.

Na afweging van de verschillende vervoerswijzen naar de hiervoor genoemde aspecten en vanuit een sociaal rechtvaardigheidsgevoel is gekozen voor het geven van prioriteiten aan typen vervoer binnen de kernen, tussen de kernen en van en naar Almere, waarbij de volgorde te voet, per fiets, per openbaar vervoer en per auto is gehanteerd. Daarna worden de karakteristieken van de verschillende vervoerswijzen behandeld. Een en ander heeft geleid tot verkeers- en vervoersstelsels die als volgt zijn te typeren.

Het voet- en fietspadenstelsel is een dicht net van verbindingen waarin hoofdroutes en nevenroutes worden onderscheiden. De tracering is rechtstreeks en radiaal t.o.v. de centra van de kernen en tussen deze centra onderling. Er bestaat een nauwe relatie tussen de ligging van de bushalte in de buurt en het fiets- en voetpadennet. Het openbaar vervoer is als volgt opgebouwd: de Almerespoorlijn is de ruggesgraat van het stelsel. Daarop geënt is in Almere een stelsel van busbanen, die door tracering en dwarsafmetingen later ook geschikt zijn voor trolleybussen en trams (en eventueel geavanceerde openbaar-vervoerssystemen). Tevens worden (rail)verbindingen gereserveerd via het IJmeer naar Amsterdam en naar de Markerwaard. De routes zijn rechtstreeks evenals de voet- en fietspaden radiaal t.o.v. de centra geprojecteerd. Bij de tracering van de openbaar-vervoerbanen zijn aspecten als voor- en natransport, loopafstand, frequentie, wachttijd, rijtijd, overstappen, aansluiting op het spoorwegennet, invloedsgedebied van een halte en integratie van lokaal en regionaal openbaar vervoer aan de orde geweest. Bij de opbouw van het autowegennet is uitgegaan van het drieslagprincipe. Slag 1-wegen zijn de wegen van en naar Almere; slag 2-wegen, die tussen de kernen en slag 3-wegen, de hoofdonthutingswegen in de

kernen.

Het beloop van de wegen is tangentieel.

Ten slotte krijgt de beroepsscheepvaart aandacht. De vaarten in Flevoland kunnen schepen tot 600 ton verwerken. Het Oostvaardersdiep laat schepen tot 2000 ton toe.

Vanuit deze toegankelijkheid wordt aan de havenontwikkelingen in Almere vorm gegeven.

## 7. Nutsvoorzieningen

Een stad heeft een groot aantal nutsvoorzieningen. Daarom wordt aandacht besteed aan gas, elektriciteit, telefoon, centrale-antenne-inrichting, drinkwater, riolering en vuilafvoer.

Al deze onderdelen hebben dezelfde systematische analyse ondergaan. Onderscheid is gemaakt tussen de hoofdopzet en de detaillering per gebied. Alleen de hoofdopzet wordt in het structuurplan behandeld. Gezien de grote hoeveelheid kabels en leidingen, die in Almere te verwachten zijn, is besloten de hoofdkabels en de hoofdleidingen in de leidingenstraten onder te brengen. Hieraan zijn aanmerkelijke voordelen verbonden voor wat betreft het tegengaan van versnippering, bereikbaarheid, onderhoud en veiligheid. De leidingenstraten volgen in de regel tracés van de stadsautowegen. Tevens is een leidingenstrook van bovenregionaal karakter geprojecteerd langs en ten westen van stadsautoweg 1 (SAW 1). Ten slotte wordt opgemerkt, dat de leidingen ten behoeve van stadsverwarming in het leidingenstratensysteem kunnen worden ondergebracht.

## 8. Fasering

De ontwikkeling van Almere in tijd en ruimte, wordt in de eerste plaats getoetst aan uitvoerbaarheid, doelmatigheid en leefbaarheid.

Dat verklaart de volgorde van start in Almere - Haven, Almere - Stad en op niet te lange termijn de derde kern ten noorden van de Lage Vaart. Daarmee zijn tevens de prioriteiten gegeven ten aanzien van infrastructuur, bedrijvenparken ("De Vaart") en inrichting en beplanting van de buitenruimte.

Het woningbouwtempo tot 1990 is in onderstaande tabel aangegeven.

Woningen per kern, per jaar op 31 december (afgerond); Almere

	Almere-Haven		Almere-Stad		Almere-Buiten		Almere-4		Totaal Almere	
	p.j.	cum	p.j.	cum	p.j.	cum	p.j.	cum	p.j.	cum
1977	600	700	-	-	-	-	-	-	600	700
1978	900	1.600	-	-	-	-	-	-	900	1.600
1979	1.500	3.100	-	-	-	-	-	-	1.500	3.100
1980	1.200	4.300	800	800	-	-	-	-	2.000	5.100
1981	1.000	5.300	1.000	1.800	-	-	-	-	2.000	7.100
1982	1.000	6.300	1.000	2.800	300	300	-	-	2.300	9.400
1983	600	6.900	1.400	4.200	400	700	-	-	2.400	11.800
1984	400	7.300	1.500	5.700	600	1.300	-	-	2.500	14.300
1985	200	7.500	1.700	7.400	900	2.200	-	-	2.800	17.100
1986	-	7.500	1.700	9.100	900	3.100	100	100	2.700	19.800
1987	-	7.500	1.700	10.800	900	4.000	200	200	2.800	22.600
1988	-	7.500	1.700	12.500	900	4.900	300	300	2.900	25.500
1989	-	7.500	1.700	14.200	900	58.000	400	400	3.000	28.500
										20.000

Op de lange termijn is een fasering over de kernen denkbaar zoals de volgende opstelling laat zien.

#### Fasering kernen Almere, groei inwonertal

	85.000 (1990)	125.000	200.000	250.000
1. Almere-Haven	20 - 25.000	20 - 25.000	20 - 25.000	20 - 25.000
2. Almere-Stad	40 - 45.000	55 - 60.000	80 - 90.000	90 - 100.000
3. Almere-Buiten (3e kern)	14 - 15.000	25 - 30.000	35 - 40.000	35 - 40.000
4. Almere-Oost* (kleine kernen- complex)	5 - 6.000*	15 - 20.000*	30 - 35.000*	35 - 45.000*
5. Almere-Pampus	-	-	20 - 25.000	50 - 60.000

\* Opgebouwd uit kernen van 5 à 10.000 inwoners

Het ontwikkelingstempo van de beroepspersonen en arbeidsplaatsen alsmede van de terreinbehoefte (bruto) in kleine- en grote-bedrijvenparken bij een lage taakstelling qua omvang van de werkgelegenheid (woonforensensaldo van 10%) is weergegeven in de volgende tabel.

#### Fasering beroepspersonen, arbeidsplaatsen en terreinbehoefte in bedrijvenparken

	Beroepspersonen	Arbeidsplaatsen (-10%)	Kleine- bedrijvenparken	Grote- bedrijvenparken
1980	4.250	3.800	32 ha	41 ha
1985	16.870	15.200	122 ha	156 ha
1990	29.440	26.500	204 ha	254 ha
1995	43.850	39.400	280 ha	339 ha
2000	57.400	51.700	340 ha	410 ha
2000+	67.000	60.300	366 ha	428 ha
2000++	83.700	75.300	436 ha	522 ha

Rekening houdend met onttrekking aan de buitenruimte gemiddeld 5 jaar vóóordat de stedelijke occupatie begint (netto stedelijk gebied, bedrijvenparken en infrastructuur) is beschikbaar voor functies in de buitenruimte in:

1980	13.435 ha
1990	11.640 ha
2000	10.425 ha
2000++	8.450 ha

Hiervan is in 1980 respectievelijk op lange termijn 1925 en 3425 ha bestemd voor de openluchtrecreatie; een deel van dit oppervlak vervult overigens ook andere functies (waterberging, landbouw, overgang naar natuurgebieden).

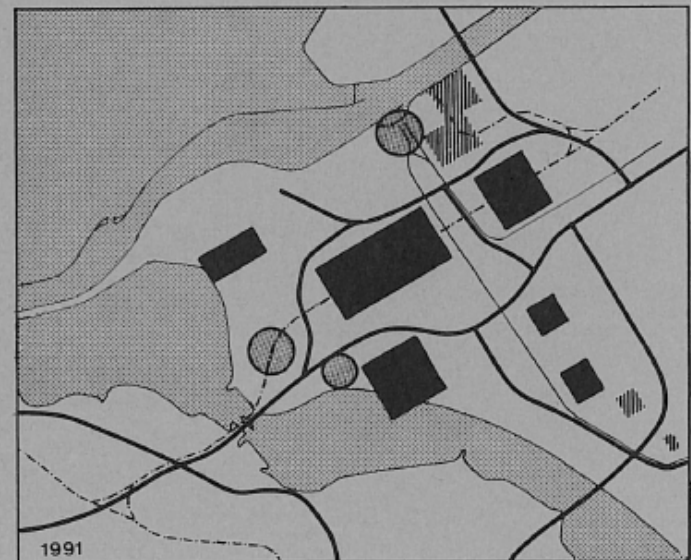
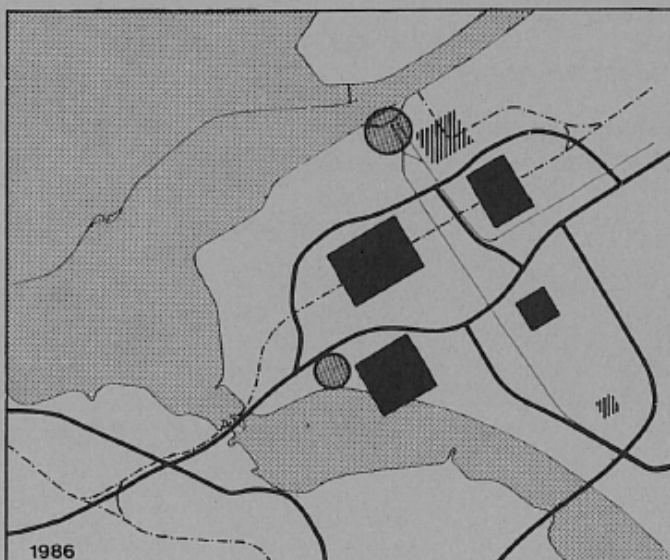
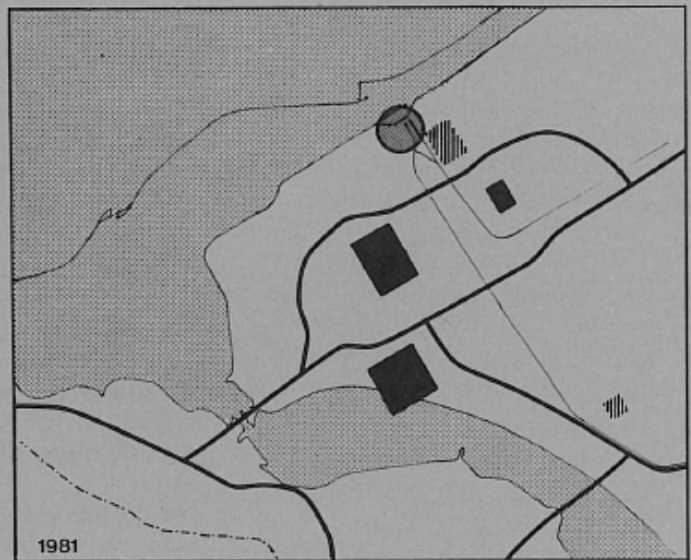
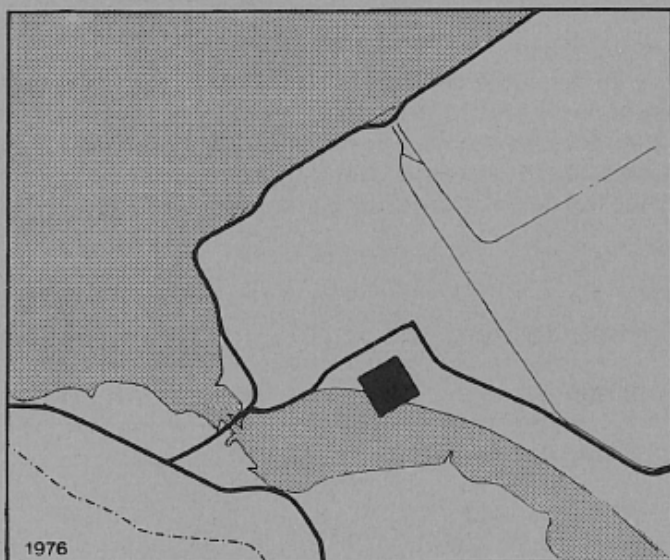
In grote lijnen wordt de ontwikkeling van Almere aanvankelijk in noordelijke richting geleid, gekoppeld aan Rijksweg 6, stadsautoweg 1 en de spoorlijn naar Lelystad. Een tweede ontwikkelingsas ligt in oost-west richting en brengt Almere op langere termijn via het IJmeer in relatie met het hart van Amsterdam. Gedurende deze ontwikkeling blijft het hoofdcentrum van Almere centraal liggen in het web van openbaarvervoerslijnen met transversaal karakter. Enigszins afzijdig hiervan vindt ontwikkeling van de IJ- en Gooimeerkust plaats, aanknopen bij de toegangspunten, Almere - Haven en de aanwezige potenties van het milieu alhier.

Duidelijk in relatie tot de eerste kernen wordt de centrale buitenruimte ingericht, daarnaast worden enkele andere intensief te gebruiken recreatiegebieden binnen de landschapsontwikkelingszone vroegtijdig aangepakt, ten dele in relatie met zandwinning en ter geleiding van regionale behoeften (recreatietuinen, campings, golfterrein, open recreatiesportpark, watersportgebied, jachthavens en bosbad).

### 9. Het plan

Het meest kenmerkend van het structuurplan voor Almere (250.000 inwoners) is de opbouw uit meerdere kernen met daartussen en er omheen landelijk gebied met recreatieve, agrarische en natuurlijke bestemmingen. De kernen waarin in principe alle functiesvoorkomen, zijn van verschillende grootte (van 5 à 10.000 tot 80 à 100.000 inwoners) en hebben door deze verschillen en door de ligging de mogelijkheid een eigen inzicht te krijgen. De structuur is opgebouwd om een centrale kern - Almere - Stad - met een capaciteit voor 80 à 100.000 inwoners en centrumfuncties boven het 50.000 inwoners-niveau voor geheel Almere. Het hoofdcentrum van Almere ligt in deze kern nabij het hoofdstation.

- kern
- bijz. bestemming
- ▨ bedrijven
- auto (snel) weg
- - - railverbinding





Ter weerszijden van Almere - Stad liggen Almere - Haven (20-25.000 inwoners) aan het Gooimeer en Almere - Buiten (35-40.000 inwoners) richting Lelystad aan de raillijn en hoofdwegen. Ten westen en oosten van Almere - Stad treft men respectievelijk aan Almere - Pampus (50-60.000 inwoners) aan het IJmeer en het kleine kerncomplex met kernen van 5 à 10.000 inwoners tesamen een capaciteit hebbend van 35 à 45.000 inwoners. De kernbebouwing wordt aangevuld door twee perifeer gelegen bedrijvenparken met een meer extensief karakter aan de Lage Vaart en Oostvaardersdiep en bij Rijksweg 27 en de Gooiseweg alsmede reserveringen voor bijzondere bestemmingen.

De samenhang in deze structuur wordt bewerkstelligd door transversale openbaarvervoerslijnen via het hoofdcentrum en door stadsautowegen die de kernen tangentieel ontsluiten. Daarenboven wordt de samenhang bevorderd door, fiets- en voetpaden alsook langzaam verkeer en waterwegen gedragen, landschapsonwikkelingszones. De laatste vormen de intensief geoccupeerde dragers van de buitenruimte.

Door middel van een spoorlijn (Almerelijn) zijn Almere - Stad en Almere - Buiten verbonden met Amsterdam en 't Gooi en via Hilversum met Utrecht en Amersfoort alsmede Lelystad en eventueel verder. Aan een tweede openbaarvervoersverbinding met vergelijkbare capaciteit is gedacht via Almere - Pampus en het IJmeer naar het centrum van Amsterdam vanuit Almere - Stad en mogelijk verder. De omvang van Almere - Pampus wordt hierdoor bepaald.

Een andere hoofdverbinding met de regio vormt de tussen Almere – Stad en Almere - Haven door getraceerde Rijksweg 6; Rijksweg 27 verbindt Almere met Midden-Nederland.

Een eveneens belangrijk hoofdelement in de structuur wordt gevormd door de verschillende typen buitenruimten met uiteenlopende bestemmingen van urbane plas tot zuivere natuur en de randmeerkusten met jachthaven-, strand- en andere recreatieve mogelijkheden.

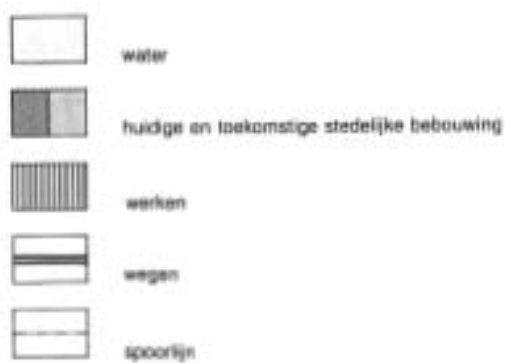
De oppervlakte ingenomen door de belangrijkste bestemmingen is als volgt:

- Randmeren en oostvaardersdiep	7.100 ha
- Stedelijk gebied Almere	14.900 ha
<hr/>	
Totale bebouwing en infrastructuur	6.900 ha
waarvan:	
- stedelijke bebouwing (incl. kleine bedrijvenparken)	4.400 ha
- extensieve bedrijvenparken)	500 ha
- bijzondere bestemmingen	650 ha
- civiele werken	400 ha
Buitenruimte:	
waarvan:	
- land- en bosbouw	3.700 ha
- bosbouw	1.800 ha (incl.recreatie)
- natuur	700 ha
- recreatie	1.800 ha (ten dele waterberging)
<hr/>	
Totaal plangebied:	22.000 ha





Figuur 1: Almere in de regio



## 1. inleiding

### 1.1. Algemene overwegingen

Nu de regering zich in de verstedelijkingsnota nog eens in alle duidelijkheid heeft uitgesproken over de ontwikkeling van Almere, in het bijzonder tot 1990, en haar intentie bovendien heeft aangegeven voor de periode daarna, is het zaak goed in te spelen op dit nationaal ruimtelijk beleid. **(1)** \* Dat gebeurt onder andere met behulp van het structuurplan voor Almere.

De vestiging van de eerste bewoners in Almere - Haven en de planvorming met betrekking tot de tweede kern - Almere - Stad - zijn eveneens goede redenen nu een structuurplan in discussie te brengen. **(2)**

Het doel van het structuurplan, dat bestaat uit een nota en een kaart, is de ontwikkeling van de belangrijkste functies in Almere in hoofdlijnen aan te geven, zowel in tijd als in ruimte. Daarmee wordt een kader geschapen voor de beleids- en planvorming op onderdelen. Tevens wordt de mogelijkheid geboden tot toetsing van het werk aan het regionaal en nationaal beleid. Na een periode van overleg, waarin ruimte wordt geboden voor aanpassingen, wordt het structuurplan door de Minister van Verkeer en Waterstaat vastgesteld.

De betekenis van het beschikbaar zijn van een bruikbaar pakket richtlijnen van hoofdzakelijk ruimtelijke aard kan niet hoog genoeg worden gewaardeerd bij een stad in opbouw. In de dagelijkse praktijk van het werk moeten kleine en grotere beslissingen worden genomen, die moeten passen in een groter kader qua tijd en ruimte. Indien dit ontbreekt wordt het risico verhoogd op - naar later zal blijken - tegenstrijdige besluiten. In dit licht beschouwd is het noodzakelijk - in verband met de lange-termijnwerking van bebouwde gebieden en hoofdinfrastructuur - te trachten zo goed mogelijk ramingen te maken van toekomstige ontwikkelingen met name in het ruimtegebruik.

Ook externe claims op het gebied, die voornamelijk van nationale aard zijn, zoals rijkswegen (nr. 6 en 27), een spoorlijn, een hoogspanningsleiding (380 kV) en een leidingenstrook, alsmede meer regiogebonden infrastructuur zoals b.v. een sneltram en andere openbaar vervoerlijnen, moeten in harmonie zijn met de overige bestemmingen in het structuurplan.

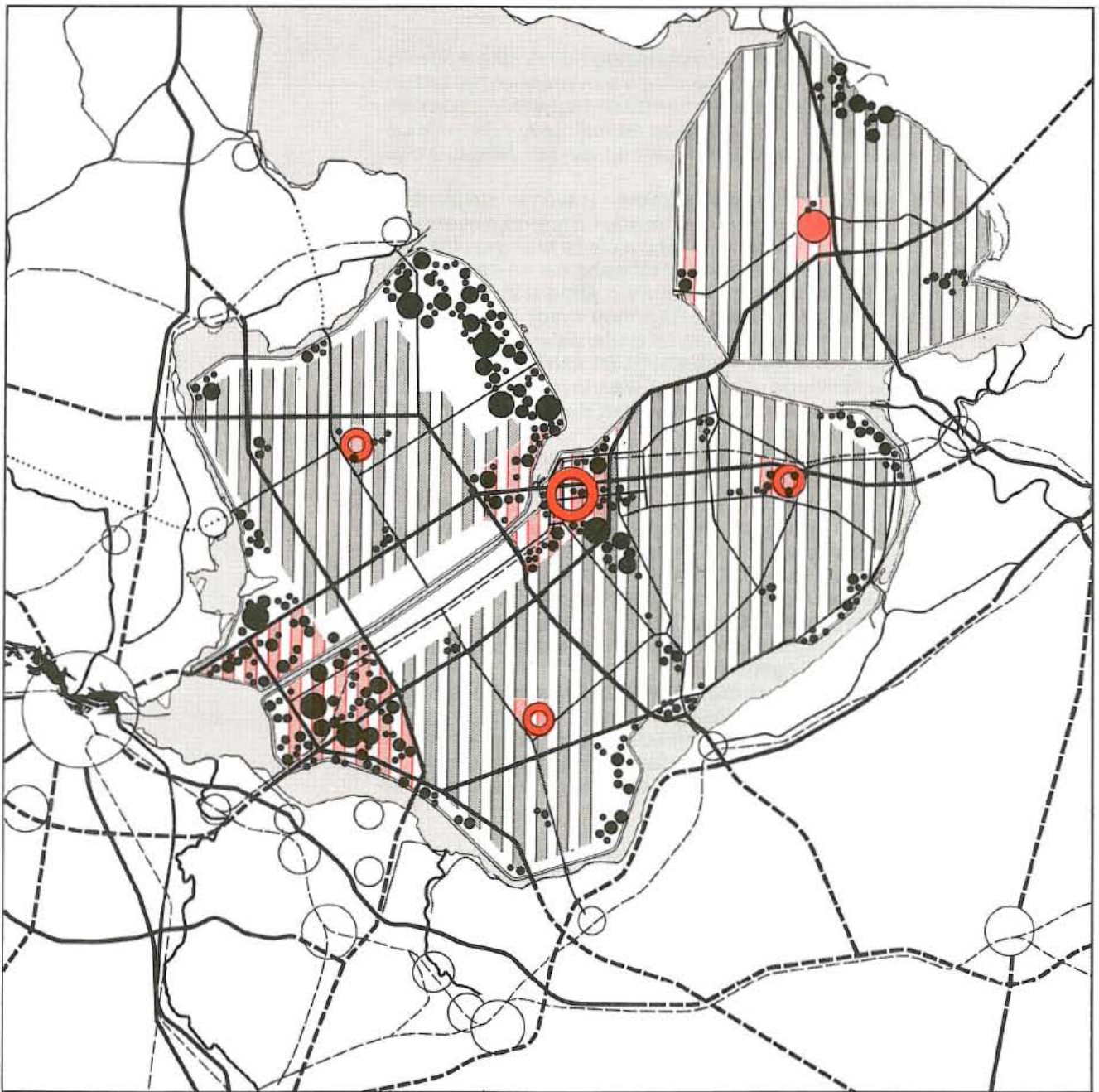
In verband met deze belangrijke betekenis, die aan het structuurplan moet worden toegekend, wordt de aandacht gevraagd voor een diepgaande en constructieve discussie en vruchtbaar overleg tussen de betrokkenen met het doel de voorspoedige ontwikkeling van stad en regio te bevorderen. Het zal duidelijk zijn, dat Amsterdam en de Gooi- en Vechtstreek hierbij evenals Lelystad en het overige IJsselmeerpoldergebied een belangrijke plaats innemen.

### 1.2. Korte voorgeschiedenis



Reeds sedert de jaren vijftig worden de Zuidelijke IJsselmeerpolders op nationaal niveau gezien als onderdeel van de uitwaartse groei van de Randstad. De werkcommissie Westen des Lands rapporteerde in 1958, dat het aanbeveling verdiende een deel van de overloop van het Gooi en Amsterdam in de Zuidelijke IJsselmeerpolders op te vangen. **(3)** Naast Lelystad en een stedelijke woonkern in de Markerwaard werd toen gedacht aan één of twee steden in Zuidelijk Flevoland. Deze nieuwe steden werden beschouwd als een belangrijk toekomstig onderdeel van nieuwe en uit te breiden steden aan de buitenzijde van de Randstad. Het voorstel tot uitwaartse expansie van de Randstad vloeyde - gegeven de destijds verwachte bevolkingsontwikkeling - voort uit de door de Werkcommissie geformuleerde wenselijkheden van:

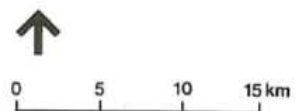
- het bewaren van ruimte in de Randstad voor latere groei
- het behoud van een centrale open ruimte van formaat en
- geleiding van de stedelijke ring waarbij aan  $\pm 4$  km brede zones tussen de steden werd gedacht.

\* Literatuurverwijzingen zijn, per hoofdstuk, opgenomen in de bijlage.



**Figuur 2: Structuurplan Zuidelijke IJsselmeerpolders, 1961**

-  bestaande stad
-  toekomstige stad waarvan de plaats bepaald is
-  gebied binnen stedelijke sfeer (vooralsnog ten dele agrarisch)
-  overgangsgebied (vooralsnog agrarisch)
-  bos
-  water



Zowel in de eerste als de tweede nota over de ruimtelijke ordening in Nederland vormde de uitgroei van de Randstad naar buiten een essentieel onderdeel van het nationaal ruimtelijk beleid. **(4)** De ontwikkeling van het "stedelijk gebied in de Zuidwesthoek van de IJsselmeerpolders" en Lelystad werd als een urgent punt beschouwd ter oplossing van de planologische problematiek in het noordelijk deel van de Randstad. Daarnaast werden de Zuidelijke IJsselmeerpolders genoemd in het kader van een gelijkmatiger bevolkingsspreiding over het gehele land.

De regionale vertaling van het nationale beleid vond plaats door middel van een in 1961 gepubliceerd structuurplan voor de Zuidelijke IJsselmeerpolders (figuur 2). **(5)** Op dit structuurplan was Lelystad geprojecteerd en was in de zuidwesthoek van Zuidelijk Flevoland en in de zuidpunt van de Markerwaard ruimte gereserveerd voor stedelijke ontwikkeling. Een gedeeltelijke uitwerking van het structuurplan vond plaats door middel van het verkavelingsplan voor het oostelijk deel van Zuidelijk Flevoland, dat in 1966 verscheen en 1968 werd vastgesteld. **(6)** Het voor urbanisatie bestemde gebied, dat nu Almere heet, werd buiten beschouwing gelaten in dit plan, maar wel werd een tweetal belangrijke randvoorwaarden meegegeven voor een te vervaardigen structuurplan voor Almere nl. Rijksweg 6 en een raillijn; deze verbindingen moesten als een gegeven voor het te maken plan worden beschouwd.

In 1971 vond de publikatie plaats van het rapport "Verkenningen omtrent de ontwikkeling van de nieuwe stad Almere in Flevoland", waarin de basis werd gelegd voor de eerste regeringsbesluiten over Almere. **(7)** Deze hielden in, dat de nieuwe stad tegen het jaar 2000 125.000 a 250.000 mensen zou moeten kunnen huisvesten, dat de stad zou worden opgebouwd uit verschillende kernen met tussenliggende onbebouwde ruimten en dat de eerste kern tegenover Naarden en Huizen aan het Gooimeer zou worden gesitueerd. Op basis hiervan kon met een aantal voorbereidingen in het terrein worden begonnen.

In de nota Volkshuisvesting 1972 wordt de ontwikkeling van Almere en Lelystad, tot resp. 250.000 en minimaal 100.000 inwoners tegen het einde van deze eeuw, evenals die van Purmerend, Alkmaar en Hoorn in direct verband gebracht met het Noordhollandse deel van de noordvleugel van de Randstad. **(8)** Op langere termijn zullen ook voor het Utrechtse deel van de noordvleugel bouwmogelijkheden in de IJsselmeerpolders moeten worden gevonden. Nationaal blijft een "geïntensiveerd spreidingsgebied" van kracht, tot uitdrukking komend in de selectieve investeringsregeling en vergunningenstelsel in het westen, spreidingsbeleid van Rijksdiensten en stimuleringsmaatregelen voor met name het Noorden van het land, als dus deze nota.

Een tweede stap in de besluitvorming werd genomen op basis van de in 1974 gepubliceerde rapporten "Almere 1985" en Ontwerp Almere – Haven (figuur 3). **(9)** Na overleg met de regio werd de plaats van de tweede kern - de grootste kern van Almere - vastgesteld en werden ook het Structuurschema Almere - Haven alsmede de in het bijbehorende rapport neergelegde richtlijnen als uitgangspunten aanvaard voor de realisering van de eerste kern. Tevens werd door de regio en de Raad voor de Waterstaat instemming betuigd met de in 'Almere 1985' opgenomen doelstellingen een aangedrongen op voortvarendheid m.b.t. de aan te leggen raillijn van het oude naar het nieuwe land.

De bedrijfseconomische rentabiliteitsstudie van de railverbinding toonde aan, dat bij een maximaal groeitempo in 1988 een positief resultaat mag worden verwacht, dat nog wordt vergroot bij doortrekking van de lijn naar Lelystad en Hilversum, gegeven een overheidssubsidie van 50% in de aanlegkosten van de infrastructuur. **(10)**

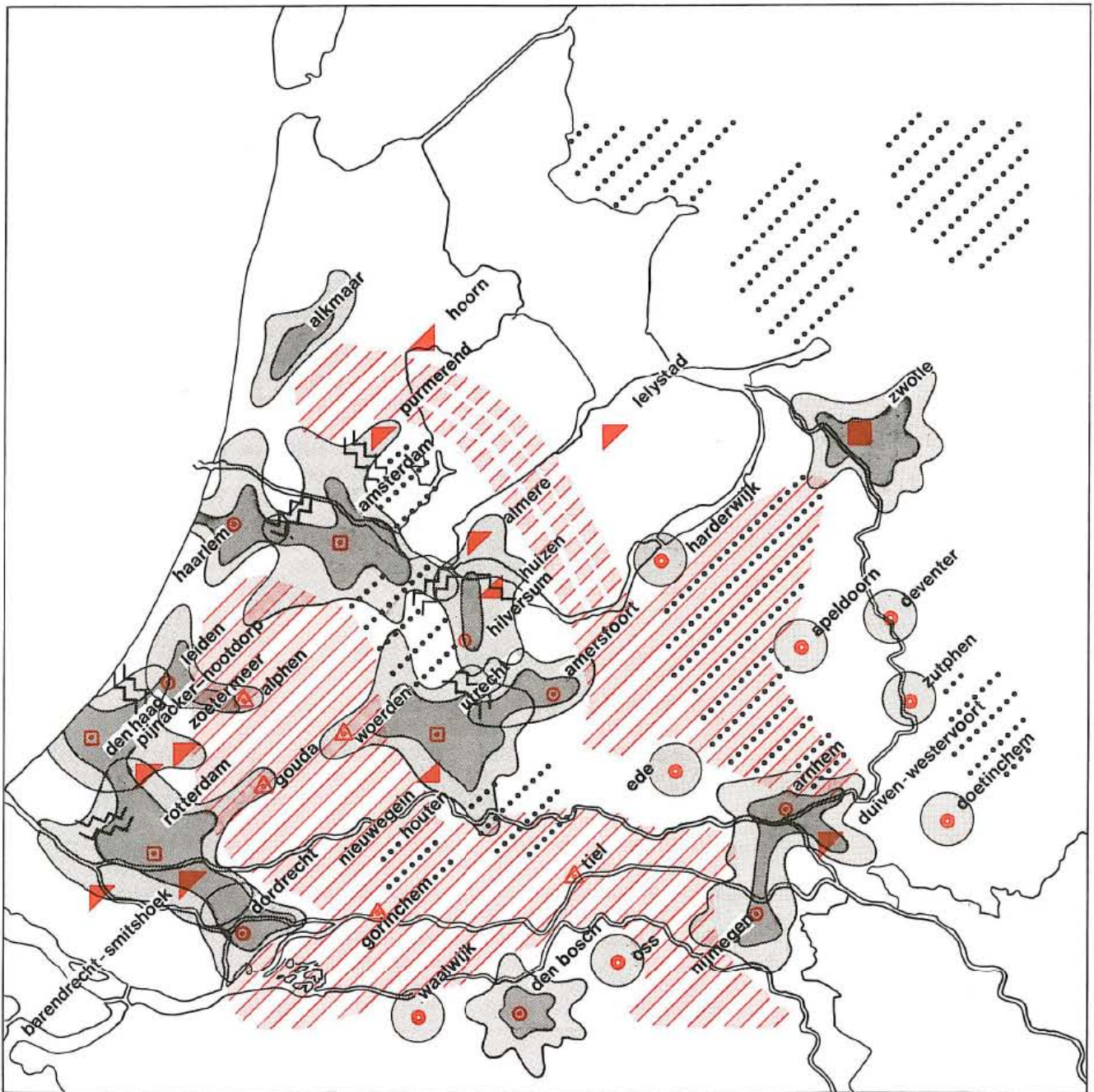
Een nieuwe ontwikkeling in de informatieoverdracht m.b.t. het werken aan de nieuwe stad Almere werd ingeluid door het rapport 'Almere 250.000 mensen in 25 jaar?'. **(11)** Centraal in dit rapport staat de vraag hoe de ontwikkeling zich op allerlei gebied zal kunnen voltrekken in de allereerste fase van vestiging. Het betoog geeft de intentie weer waarmee wordt gewerkt, uitgaande van de mensen en hun activiteiten en resulterend in een korte - termijn - programma.



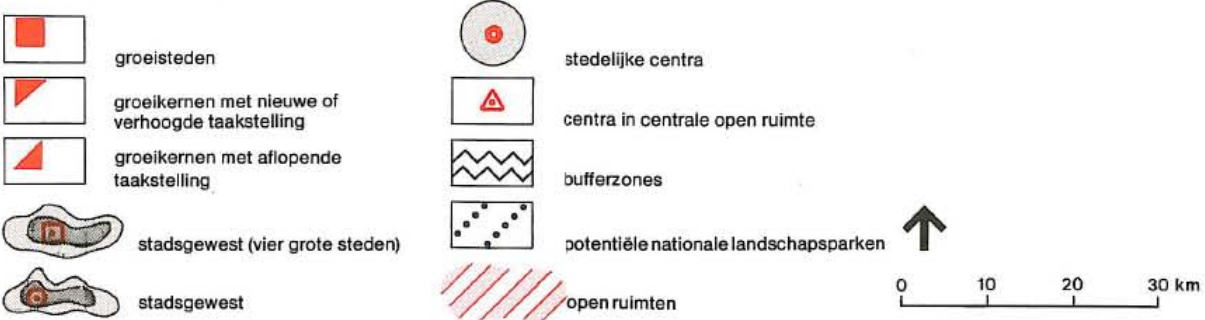
Figuur 3: Ontwerp structuurplan Almere - Haven

Inmiddels hadden zich in korte tijd vele woningzoekenden - voor meer dan 85% in Amsterdam wonend - voor Almere aangemeld. Uit deze populatie (8000 in mei 1975) is een steekproef getrokken met het doel één en ander te weten te komen over de samenstelling van het belangstellendenbestand, de wensen van deze mensen en een vergelijking mogelijk te maken met de eerder geformuleerde taakstellingen t.a.v. de bevolkingssamenstelling in de eerste jaren in Almere. **(12)** Duidelijk is geworden, dat op korte termijn geen bijstelling van de taakstellingen t.a.v. leeftijd, huishoudensgrootte, inkomen en sociale beroepscategorie noodzakelijk is. Wil dit ook op middellange termijn het geval zijn, dan is gerichte voorlichting aan ondervertegenwoordigde categorieën wellicht noodzakelijk. Met behulp van dit soort onderzoeken wordt gepoogd consistentie van beleid te verkrijgen en een basis te verschaffen voor zowel een verantwoorde toewijzing van woningen als een programmatisch zo recent mogelijke inbreng t.b.v. ruimtelijke ontwerpen van woonomgeving en woning.

Ten slotte verscheen begin 1976 de Verstedelijkingsnota als onderdeel van de Derde Nota over de ruimtelijke ordening met daarin als taakstelling voor Almere een woningproductie van 20.000 woningen extra buiten Almere - Haven (7000 woningen) tot 1990; te realiseren in tenminste 2 kernen. **(13)** Na 1990 kunnen nog 30.000 woningen in Almere worden gebouwd. Almere werd daarbij aangeduid als 'groeikern met een verhoogde taakstelling', evenals Lelystad (fig. 4). Overigens is de procedure van de planologische kernbeslissing bij het afronden van dit structuurplan nog niet beëindigd met een definitief besluit inzake de gedane voorstellen. Hiermee blijft dus voorshands toch de oorspronkelijk geformuleerde taakstelling van 125 - 250.000 inwoners in 2000 van kracht zij het dat het in de rede ligt, dat de feitelijke ontwikkeling in 2000 dichter bij het minimum dan bij het maximum zal liggen. Niettemin



**Figuur 4: Strukturschets voor de verstedelijking**





is het raadzaam bij het maken van het structuurplan met de hoogst-genoemde omvang rekening te houden; de mogelijkheden en onmogelijkheden in het gebied zullen dan beter en eerder worden onderkend. Bovendien blijkt uit een reactie van de gemeente Amsterdam op de Verstedelijkingsnota, dat het aantal tot 1990 in het gewest benodigde woningen t.b.v. de stadsvernieuwing van de hoofdstad bijna 2x zo hoog wordt berekend (30.000) als in de genoemde nota (16.000), zodat het tijdstip nog lang niet is aangebroken om verantwoord op het minimum-tempo over te gaan.

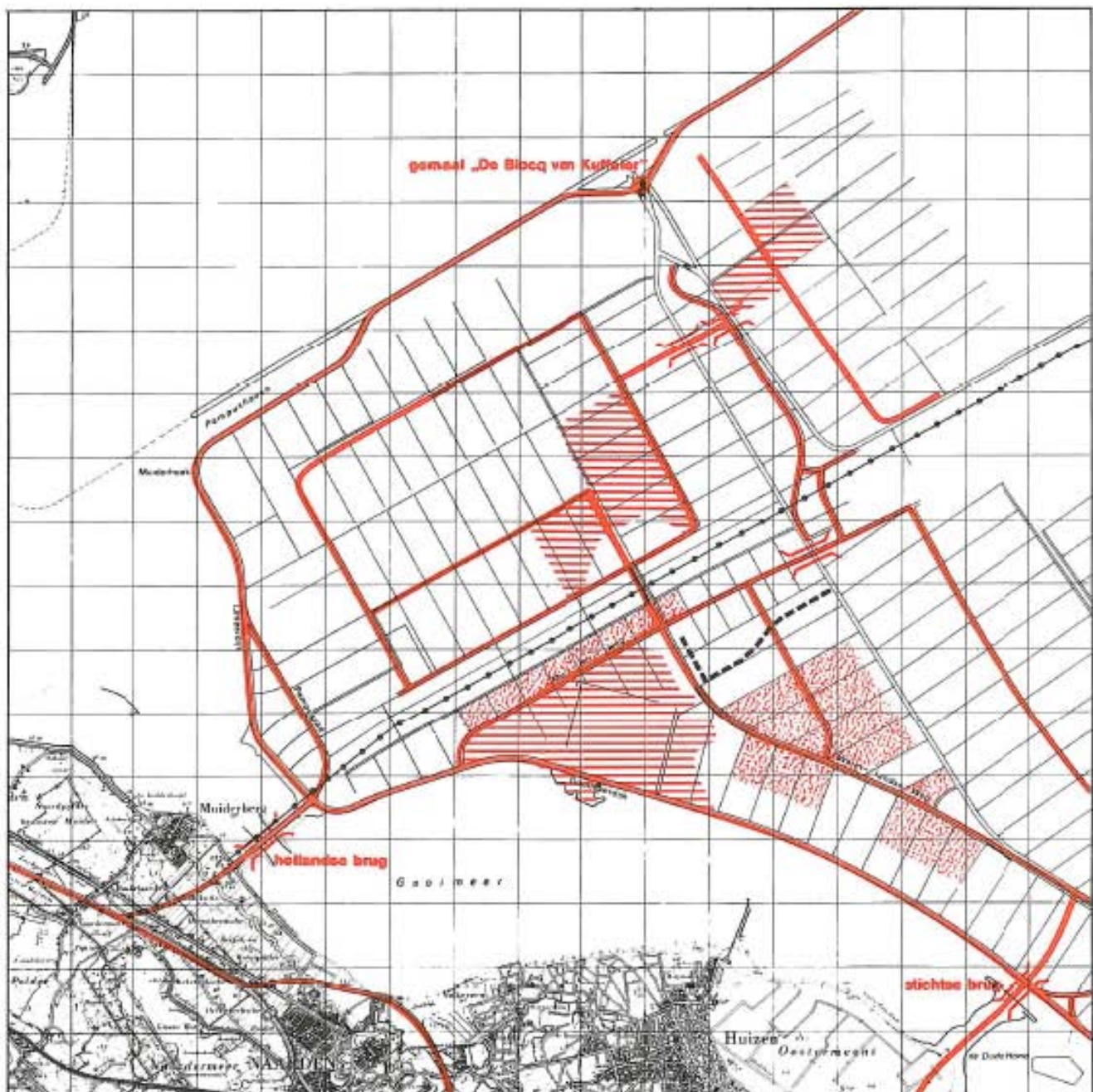
Het in het voorgaande weergegeven nationale beleid en de daarop gevolgde acties in het gebied van Almere zelf hangen ten nauwste samen of vloeien regelrecht voort uit behoeften in de aangrenzende regio op het oude land. **(14)** Dat daarbij verschuivingen optreden tussen het gewicht van de redenen waarom Almere wordt gebouwd, is belangrijk voor de uitwerking van het (ruimtelijk) beleid op onderdelen, maar veel minder voor de hoofdlijnen. Wel betekent b.v. een verminderde bevolkingsaanwas door geboorte en sterfte, dat er meer aandacht kan worden geschonken aan de kwaliteit van het milieu in en buiten de steden.

De korte voorgeschiedenis van het planologisch denken over Almere leert dus, dat de reeds in de jaren vijftig ontwikkelde gedachten over de urbanisatie in dit deel van de Zuidelijke IJsselmeerpolders de tand des tijds tot nu toe hebben doorstaan. Thans is de eerste fase van de uitvoering in volle gang en vragen de discussies over het structuurplan voor het gehele stedelijke gebied en meer uitgewerkte plannen voor Almere - Stad de aandacht.

### **1.3. Randvoorwaarden**

De randvoorwaarden waarvan hier sprake is, liggen hoofdzakelijk op het niveau van het structuurplan: soms werken echter ook schijnbare detailgegevens door tot structuurplanniveau terwijl in andere gevallen een element van nationale of regionale aard sterk structuurbepalend kan zijn. De hardheid van de verschillende randvoorwaarden als ook de aard ervan kan sterk uiteenlopen. Waar mogelijk zijn de randvoorwaarden in kaart gebracht (figuur 5) of anders worden ze hier genoemd ten einde een indruk te geven van de marges die beschikbaar waren bij de totstandkoming van het structuurplan voor Almere. In de verschillende hoofdstukken zal blijken hoe ze zijn verwerkt in programma en plan. Van de fysieke randvoorwaarden kunnen worden genoemd:

- de dijken, de randmeren en de vaargeul
- het Oostvaardersdiep en de vaarten
- het gemaal de Blocq van Kuffeler
- de 380 kV - leiding
- 2 straalpaden
- de wegen op de dijken en in het gebied
- de Hollandse Brug en de bruggen in het gebied
- de in een verschillend stadium van uitvoering verkerende werken in Almere - Haven
- de zandopspuiting en aanvullende werken t.b.v. de tweede kern Almere Stad
- de zandophoging van het bedrijvenpark 'de Vaart'
- het zandlichaam van Rijksweg 6
- de situering van de brug bij Huizen over het Gooimeer
- de bodemkundige- en waterhuishoudkundige toestand in het gebied, waarbij in het bijzonder kan worden vermeld de 'slechte' ondergrond in een gebied rondom de Hoge Vaart ten oosten van de hoofdkern en de zandwinningsmogelijkheden ten zuiden van het gemaal
- de verschillende stadia van de ontginning met de mogelijkheid nabij het gemaal de Blocq van Kuffeler een gebied in 'natuurlijke' staat te laten
- het Oostvaardersplassengebied ten noorden van Almere



**Figuur 5: Randvoorwaarden en beperkingen voor het plan**

-  zandopspuitingen
-  beplantingen
-  wegen
-  hoogspanningsleiding
-  leidingstraat
-  bruggen



- het Muiderstrand ten noordwesten van de Hollandse brug
- de beplanting ten noordwesten en oosten van Almere - Haven
- het moeraspark ten noordoosten van de Hollandse Brug
- de nationale leidingenstrook, die langs het tracé van een stadsauto-weg voert
- diverse nutsvoorzieningen

Nog niet aanwezige, maar in voorbereiding of in studie zijnde elementen, waarover al dan niet besluitvorming heeft plaatsgevonden en die hun invloed op het plan zullen hebben, zijn:

- het tracé van de raillijn Amsterdam/Bussum - Lelystad
- het tracé van R.W. 27
- het tracé van de zuidelijke Markerwaarddijk ten noorden van het gemaal de Blocq van Kuffeler alsmede een mogelijke oeververbinding tussen de Markerwaard en Zuidelijk Flevoland ten zuiden van het Oostvaardersplassengebied
- de tracées van de eventuele dammen door het IJmeer resp. voor waterhuishoudkundige - en/of verkeersdoeleinden
- de plaats van de 3e kern in relatie tot het railtracé en de 2e kern
- de definitieve begrenzing van het stedelijk gebied Almere, zowel op het land als in de randmeren
- de definitieve bestemmingen van de buiten het plangebied liggende gronden en wateren, die aan Almere grenzen of waarvan de invloed over grote afstand werkzaam is.

Voorts zal het duidelijk zijn, dat zowel de ontwikkeling van de capaciteit van de infrastructuur op het aangrenzende oude land als overwegingen van rentabiliteit m.b.t. de exploitatie van de railverbinding invloed uitoefenen op zowel de structuur als de fasering van het plan.

Ten slotte lijkt het goed in herinnering te roepen, dat de eerder in 'Almere 1985' geformuleerde doelstellingen, die, hoewel ze niet allemaal even exact omschreven werden als richtinggevend kunnen worden beschouwd en als zodanig deel uitmaken van het pakket van randvoorwaarden. Hieronder volgen voor de volledigheid zowel de doelstellingen als de ruimtelijke middelen. (15)

### **1. Almere moet een directe bijdrage leveren aan het oplossen van de regionale problemen van vandaag:**

de stadsvernieuwing van Amsterdam, de overbelasting van het Gooi, de in versneld tempo optredende suburbanisatie en de toenemende verkeerscongestie, m.n. in de stedelijke concentraties op het oude land.

ruimtelijke consequenties:

- woon - werkstad
- goed regionaal openbaar vervoer
- aantrekkelijke woonvorm: veel laagbouw
- woningdifferentiatie naar grootte en huur afstemmen op regionale taak.

### **2. Almere moet mogelijkheden openhouden voor morgen:**

veranderingen in de directe omgeving van Almere zoals de Markerwaard, het vliegveld, het IJmeer, maatschappelijke veranderingen zoals wijziging in de inkomensverdeling en in de verhouding opleiding - vrije tijd - werken.

technologische veranderingen zoals nieuwe stedelijke vervoerssystemen en wijzigingen in de productie, distributie en consumptie van energie, alsmede veranderingen in het planologisch beleid onder invloed van de bevolkingsontwikkeling en ruimteconsumptie per hoofd.

ruimtelijke consequenties:

- flexibel plan: polynucleaire opzet
- landschap inrichten op veelzijdig recreatief gebruik
- doorgaande verbindingen mogen de samenhang van het stedelijk gebied niet verstoren

- kwaliteit van de bebouwing en infrastructuur moeten aan de te verwachten toekomstige eisen voldoen dan wel daaraan eenvoudig aanpasbaar zijn.

### **3. Almere moet plaats bieden aan iedereen:**

een volledige samenleving waarin van meet af aan alle leeftijdsgroepen, inkomensklassen, beroepscategorieën en leefstijlen zijn vertegenwoordigd; een verzameling van meerderheden en minderheden.

ruimtelijke consequenties:

- vervlechting van kleinschalige, qua leefstijl homogene woongebieden tot een sociaal gedifferentieerd woonmilieu
- voorzieningen voor hen, die in de nieuwbouw normaliter zijn ondervertegenwoordigd zoals b.v. bejaarden, minder mobiele en jongeren van 12 tot 18 jaar.

### **4. Almere moet de individuele ontplooiing van hen die er verblijven stimuleren:**

de geestelijke en lichamelijke gezondheid, de aanwezigheid en bereikbaarheid van de voor de individuele ontplooiing noodzakelijke voorzieningen, de gelegenheid inkomen te verwerven, de mogelijkheid invloed uit te oefenen op het eigen woon- en leefmilieu. Speciale aandacht is daarbij nodig voor hen die op één of andere wijze in de ontplooiing worden belemmerd.

ruimtelijke consequenties:

- milieudifferentiatie in de bebouwde omgeving en de stedelijke parklandschappen
- goed gelokaliseerde bedrijventerreinen tussen en buiten de woonbebouwing
- gezond milieu door handhaven van strenge normen t.a.v. geluiden en geuren en de kwaliteit van de bodem, water en lucht
- gevarieerd en op de groei afgestemd pakket van onderwijsvoorzieningen
- veilig milieu door scheiding van verkeerssoorten, aandacht voor de minst beschermde verkeersdeelnemers, voetgangers, fietsers en bromfietzers
- goede verbindingen met de regio en tussen de kernen, lokaal en regionaal openbaar vervoer m.n. voor hen die niet over een auto kunnen of willen beschikken zoals kinderen, bejaarden, huisvrouwen, lagere inkomensgroepen en anderen
- marge in woningen en woonmilieu tot eigen inrichting en aanpassing

### **5. Almere moet een bijdrage leveren aan het ontstaan en behoud van een gezond natuurlijk milieu:**

beeldvorming omtrent plaats en betekenis van het natuurlijk milieu dus van zijn ecologische diversiteit en differentiatiemogelijkheden, vermijden van milieunivellering en geleidelijkheid en consequentheid t.a.v. ontwikkeling en beheer van bestaande en toekomstige elementen.

ruimtelijke consequenties:

- traceren van regionale en lokale verbindingen rekening houdend met het behoud van gebieden van hoge landschappelijke en/of natuurlijke waarde
- scheppen van een gevarieerd landschap in en om Almere, dat aansluit op de natuurlijke gesteldheid van het gebied en dit verrijkt
- waterhuishouding en zandwinning met het oog op verbetering van zowel het stedelijk als het natuurlijk milieu.

### **6. Almere moet een bijdrage leveren aan het behoud en de verdere ontwikkeling van een stedelijke cultuur:**

de aanwezigheid van een in allerlei opzichten gedifferentieerde bevolking, de bereidheid nieuwe waarden en normen te aanvaarden, de mate van directheid en spreiding van de interacties tussen mensen en

bedrijven onderling, het inbouwen van de tegenstelling tussen privaatheid en openbaarheid, de aanwezigheid van een gedifferentieerde arbeidsmarkt in de secundaire en tertiaire sector.

ruimtelijke consequenties:

- integratie van functies
- het creëren van een duidelijk hoofdcentrum waarin voor het wonen een belangrijke plaats wordt gereserveerd
- het bouwen van woongebieden met hoge netto dichtheden (laagbouw)
- concentratie van voorzieningen die bij elkaar behoren en grote aantallen mensen aantrekken.

#### **1.4. Werkwijze en inhoud**

De werkwijze die bij de totstandkoming van dit structuurplan is gevolgd, bestaat in hoofdzaak uit:

- a. per facet nagaan wat de behoeften en wetmatigheden zijn, alsmede welke doelstellingen worden aangehouden op dit punt,
- b. randvoorwaarden en ordeningsprincipes voor structurering en lokatie verzamelen,
- c. kenmerken van het gebied inventariseren op mogelijkheden,
- d. voorlopige structuur per facet aangeven inclusief de preciese lokaties.

In principe zijn deze stappen voor elke functie of verzameling van functies gezet met uitzondering tot op zekere hoogte van de communicatie - en nutsvoorzieningen waardoor enerzijds harde randvoorwaarden worden gesteld aan b.v. de lokatie en minimumdichtheid van een woongebied, maar waarbij zich anderzijds een meer afhankelijke situatie voordoet.

De volgorde waarin de functies zijn behandeld - overigens met inachtneming van allerlei randvoorwaarden, die vanuit andere, later te behandelen functies werden gesteld - blijkt uit de opzet van de nota en de volgorde waarin het renvooi is opgebouwd. De ordening van de verschillende functies t.o.v. elkaar is een proces geweest, dat zich meer continu afspeelde; daarbij vond terugkoppeling en herziening plaats, ook naar andere niveaus dan van het structuurplan.

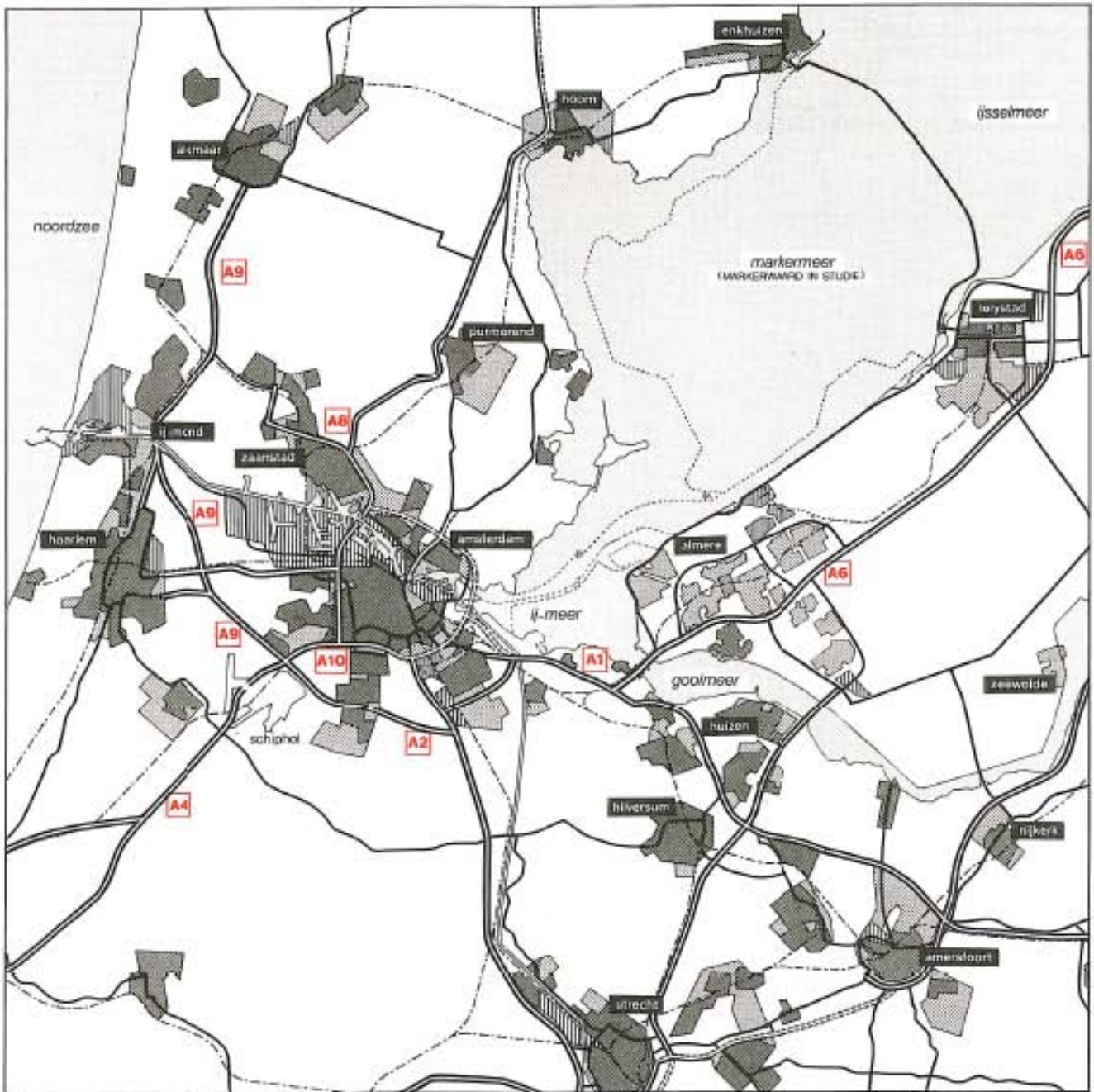
Hoewel de faseringsproblematiek -juist van bijzondere betekenis bij de polynucleaire opzet van Almere- in een afzonderlijk hoofdstuk is ondergebracht, heeft ze een duidelijke rol gespeeld bij de totstandkoming van de structuur, zodat bepaalde aspecten al in andere hoofdstukken aan de orde moesten worden gesteld.

Voorafgaand aan de behandeling van de onderdelen is in kort bestek (hoofdstuk 2) het regionale kader aangegeven waarbinnen Almere een plaats zal gaan innemen. De essenties van de regionale problematiek worden aan de orde gesteld en in verband gebracht met de daaruit voortvloeiende taakstellingen en randvoorwaarden voor Almere. Op een aantal plaatsen in de nota wordt overigens -waar nodig - meer specifieke aandacht besteed aan bepaalde facetten van het regionale kader.

Achtereenvolgens komen aan de orde:

- bevolking en kernen (hoofdstuk 3)
- beroepsbevolking en bedrijfslokaties (hoofdstuk 4)
- de buitenruimte met natuurlijke terreinen land - en tuinbouw, recreatie een bijzondere bestemmingen (hoofdstuk 5)
- communicatie (hoofdstuk 6)
- nutsvoorzieningen (hoofdstuk 7)
- fasing (hoofdstuk 8)
- korte toelichting bij de structuurplankaart (hoofdstuk 9)
- en een samenvatting.

Ook deze structuurnota met plankaart vormt uiteraard een standpname van de vorderingen tot het moment van 'voor publikatie geree maken' (najaar 1977). Hopelijk wordt de lezer op zijn ontdekkingsreis door het plan steeds enthousiaster en worden hem de grote mogelijkheden duidelijk, die de rijk geschakeerde stad Almere heeft te bieden aan bewoners en anderen, die er zich zullen vestigen.



**Figuur 6: Infrastructuur rondom Amsterdam plus groeikernen**

## 2. het regionale kader

### 2.1. Hoofdpijnen van ontwikkeling

Normaliter wordt bij de behandeling van het regionale kader eerst een meer of minder uitvoerige analyse verricht van de zich voordoende processen in het studiegebied. In dit geval wordt verwezen naar rapporten en artikelen, die eerder zijn verschenen. (1) Met name in de Verstedelijingsnota en de Nota van Uitgangspunten voor het Amsterdam - Noordzeekanaalgebied zijn de hoofdpijnen al vrij scherp omschreven. (2) Daarom wordt in deze structuurnota een aanzet van een toekomstschildering van de regio waarin Almere ligt ter discussie gesteld. Het doel van deze benaderingswijze is vooral los te komen van een aantal trends in het verleden en duidelijker naar voren te brengen in welke toekomstige regio Almere zal zijn geplaatst. Indien het streefdoel scherp wordt getekend, kan de discussie zich toespitsen op de concrete middelen om dit doel ook werkelijk te bereiken. Aanvullend passeren in het kort enige regionale vraagstukken de revue.

Centraal in de regionale context staat uiteraard Amsterdam, de hoofdstad van een klein, dichtbevolkt land met een relatief hoog geschoolde bevolking, die haar bestaan voornamelijk in hoogwaardige industrieën en dienstverlenende bedrijven zal moeten vinden, die hun afzet in hoofdzaak in de Europese Economische Gemeenschap en op lange termijn in de grondstof - exporterende landen zullen hebben. In een dergelijke constellatie zal het nodig zijn, dat Amsterdam - als exponent van de Westnederlandse steden - een aantal specifieke functies op het gebied van research, handel en toerisme tot (verdere) ontwikkeling heeft gebracht, die de stad en haar omgeving een eigen identiteit verschaft in de rij van Europese steden. Dat daarbij het gemeentelijk inwonertal en het aantal arbeidsplaatsen kwantitatief vrij fors zal zijn afgenomen t.o.v. de toestand anno 1976 is veel minder belangrijk dan het feit, dat de hoofdstad in functionele zin een aanzienlijke schaalvergroting en een specialiseringsproces heeft ondergaan. Veranderingen die gepaard zijn gegaan met een grondige en zorgvuldig uitgewerkte vernieuwing van de structuur in bouwkundige, stedenbouwkundige en infrastructurale zin.

Essentieel in deze nieuwe structuur is, dat de bereikbaarheid van en de toegankelijkheid in de centrale stad met name door middel van railinfrastructuur zeer goed is, zozeer zelfs dat het bijv. minder tijd kost om van het centrum van Almere naar de city van Amsterdam te reizen dan thans vanuit de periferie van de stad naar het centrum per eigen vervoermiddel. Door de grote mate van onderlinge bereikbaarheid van onderdelen van de conurbatie (gebied om Amsterdam tot een straal van 30 á 50 km) en van de agglomeratie (het aaneengesloten bebouwde oppervlak van Amsterdam en aangrenzende gemeenten) zal declustering van bepaalde bedrijven en instellingen kleiner kunnen zijn dan thans soms het geval is, hoewel zich een dergelijk verschijnsel in een enkel geval heel goed zal kunnen voordoen en er ook ruimte voor moet worden geschapen om de ontplooiing mogelijk te maken. Bij een zodanige situatie zal eerder een internationale of nationale toets moeten worden gehanteerd dan een (sub) - lokale. Almere of Purmerend kunnen en zullen een belangrijk deel van de functies van Amsterdam overnemen: activiteiten vooral die niet noodzakelijk aan de centrale stad zijn gebonden. Daardoor is het gemakkelijker ruimte te vinden in Amsterdam, voor specialistische en meer op de city of de centrale stad aangewezen bedrijven en instellingen. Dat wil echter nog niet zeggen, dat Almere en Purmerend en ook Alkmaar, Lelystad en Hoorn geen nieuwe vestigingen zullen herbergen, die eenmalig zijn in de Amsterdamse conurbatie, evenals dit nu bijv. in het Gooi het geval is. Met name tamelijk ruimte - extensieve en zich in een snel tempo ontwikkelende vestigingen vinden in de nieuwe steden een goede voedingsbodem. In dit kader is het denkbaar, dat een dependance van de Amsterdamse universiteit in Almere wordt gehuisvest, terwijl Amsterdam een internationale universiteit of faculteit op haar grondgebied krijgt. Een soortgelijke situatie kan zich ontwikkelen



t.a.v. de relatie het Gooi - Almere in geval van de telecommunicatie, waarbij overigens Amsterdam een belangrijke plaats in de relatiestructuur inneemt.

Met de snelle bereikbaarheid van de Amsterdamse city is ook het niveau van dienstverlening aldaar, in tegenstelling tot tendenzen, die zich nu voordoen, weer op een hoger plan te brengen. **(3)** Dit kan o.a. doordat het verlies aan bevolking in de directe omgeving van de city ruimschoots wordt gecompenseerd door de aanwezigheid op korte afstand van groeikernen zoals Almere en Purmerend; van waaruit men in korte tijd (30 á 40 minuten) een bestemming in Amsterdam kan bereiken. Naar verwachting zal Amsterdam in de toekomst in deze regionale conceptie meer dan nu aan topfuncties in alle schakeringen een plaats bieden, terwijl het niveau daaronder, dat in het bijzonder een lokaal verzorgende functie vervult aan betekenis zal inboeten. De overlopende bevolking neemt een deel van zijn dienstverleners tot een bepaald niveau van specialisatie immers mee naar de nieuwe steden.

In het voorgaande is de veranderde functie van Amsterdam in de conurbatie en de plaats van Almere daarin, zij het nog summier, in onderling verband gebracht. Ontontbeerlijk voorde realisering van een dergelijke conceptie is de snelle aanleg van railinfrastructuur tussen de city van Amsterdam en Almere. Dit laatste niet alleen uit economische overwegingen. De bevolking, die de stad verlaat, moet in korte tijd de afstand kunnen overbruggen tussen de nieuwe woonplaats en de 'oude' stad, waarbij zowel de vernieuwde wijk waarin men vroeger woonde als de city van belang is evenals overigens het adres van de arbeidsplaats, indien men die zou willen behouden of in Amsterdam zou gaan werken.

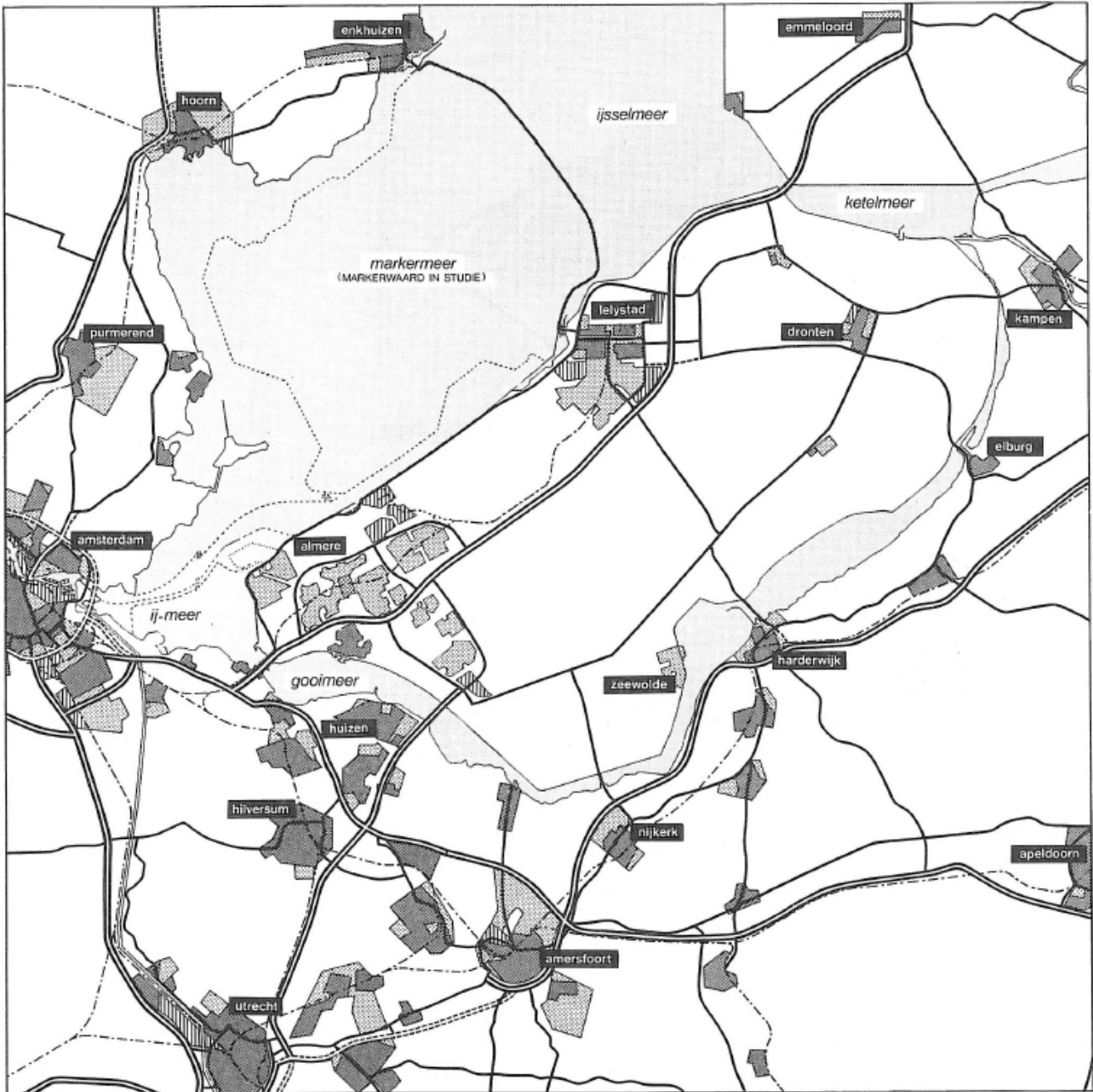
De plaats van het Gooi in de toekomstige regionale context is tot op zekere hoogte vergelijkbaar met de positie van Almere t.o.v. Amsterdam hoewel er in sociaal - economische zin ongetwijfeld vrij grote verschillen zullen zijn tussen het Gooi en Almere onderling, verband houdend met de huidigestructuur van het Gooi. Juist hierdoor kunnen sterke onderlinge relaties ontstaan, die eenzijdigheden in de structuur compenseren. Daarom is de aantakking van Almere aan de railverbinding Amsterdam - Hilversum bijzonder belangrijk. Hiermee wordt trouwens ook de relatie gelegd met het centrum van het land, Utrecht en Amersfoort en daarmee met de andere landsdelen, inclusief de rest van de Randstad. Door de realisering van Almere kan het Gooi erin slagen de voortgaande aantasting van het buitengebied een halt toe te roepen en om te buigen tot een beleid van herstructurering in de bebouwde gebieden, waarbij mogelijk relatief meer bedrijven worden uitgestoten dan inwoners (fig. 7). Het in de Verstedelingsnota ontwikkelde beleid met betrekking tot de Veluwe en de Gelderse Vallei, dat bestaat uit openhouden van het gebied en dus afremmen van de groei van de bevolking en werkgelegenheid alsmede kwalitatieve verbeteringen aanbrengen in de sociaal - economische structuur en het milieu, vereist, dat in de Zuidelijke IJsselmeerpolders, in Lelystad en ook in Almere deze druk wordt opgevangen. Dit lijkt ook mogelijk gezien de hoofdrichting van waaruit deze druk wordt uitgeoefend, n.l. het westen.

De Zuidelijke IJsselmeerpolders kunnen tegen de eeuwwisseling een gebied vormen met een in alle opzichten relatief moderne structuur, een gebied, dat infrastructureel is ingepast in de rest van het land, ten dele door middel van verbindingen over het IJmeer en de Markerwaard. Hoewel de exacte begrenzing van de Markerwaard nog niet definitief vastgesteld is, wordt het steeds duidelijker dat de inpolderingswerken tot een imposante vergroting van mogelijkheden voor landbouw, natuurbouw en recreatie leiden, zoals ook in Flevoland het geval is. **(4)** In het IJsselmeergebied zal Lelystad de centrale stad zijn, die een zwakkere relatie tot de noordvleugel van de Randstad heeft, maar centrumfuncties vervult voor de IJsselmeerpolders en bovendien een tamelijk autonome werkgelegenheidsontwikkeling kan doormaken, ten dele voortbouwend op het thans reeds aanwezige potentieel in de natuurwetenschappelijke researchsector. **(5)** Zonder twijfel zou de vestiging van een nationale luchthaven in de Markerwaard voor Lelystad zeer ingrijpende gevolgen hebben voor de sociaal - economische en ruimtelijke structuur. Gege-



**Figuur 7: Almere en het Gooi**

ven de ruimtelijke mogelijkheden voor Lelystad mag worden aangenomen, dat de taakstelling 100.000 inwoners in 2000 zonder veel problemen zal worden gehaald, ook zonder een luchthaven in de Markerwaard (fig. 8). De bouw van Almere zal een positieve bijdrage leveren aan deze ontwikkeling, onder meer door de snellere realisering van railinfrastructuur tussen Lelystad en de Randstad en de vergroting van de arbeids- en woningmarkt in Flevoland. In het algemeen kan overigens worden gesteld, dat de ontwikkeling van nieuwe projecten in dit nog lege gebied deze elkaar (zullen) stimuleren. De verhouding Lelystad - Almere is dan ook primair als een complementaire te beschouwen en niet als een concurrerende. Eenheid in de bestuursstructuur van het IJsselmeergebied kan hiertoe overigens ook bijdragen.



**Figuur 8: Almere in Flevoland**

Tot slot kan een zekere parallel worden getrokken tussen Rotterdam en de ontwikkeling van het Deltagebied en Amsterdam en de ontwikkeling van het IJsselmeergebied. De parallel zit in de expansiekracht - sociaal, economisch en ruimtelijk - die van de grootsteden uitgaat. Het fa-verschil tussen Delta-gebied en de IJsselmeerpolders alsmede structuurverschillen tussen de oude agglomeraties zelf en verschillen met betrekking tot het achterland, dat wordt bediend, zullen voor uiteenlopende ontwikkelingen zorgen.

Eén van de lessen, die uit de ontwikkeling van het Deltagebied kan worden getrokken, is de sterke invloed op de sociaal-economische en ruimtelijke structuur, die van de aanleg respectievelijk bouw van infra-

structuur uitgaat. Een andere les zou kunnen zijn, dat een planmatige aanpak van de regionale herstructurering tot aanzienlijk effectiever resultaten leidt dan incidentele, te weinig in één visie passende acties.

## **2.2. Specifieke vraagstukken: Amsterdam, 't Gooi, Schiphol**

In de discussies die worden gevoerd over de herinrichting van grote urbane en rurale gebieden in het westen en de daarmee samenhangende overloop, speelt een aantal vraagstukken, die hier in het kort naar voren worden gebracht om te laten zien, vanuit welke invalshoek in dit structuurplan hierop wordt gereageerd. Overigens blijkt ook reeds uit de in par. 1.3. opgenomen doelstellingen, in welke richting wordt gedacht op een aantal punten.

### **1. Draagvlak Amsterdam**

De stelling wordt wel gehoord, dat met het teruglopen van het inwonertal en het vertrek van bedrijven uit de Gemeente Amsterdam het draagvlak van allerlei voorzieningen (= het aantal gebruikers en de mate waarin er gebruik van de betreffende voorziening wordt gemaakt) dermate wordt verkleind, dat ook andere functies uit de stad zullen verdwijnen of er niet meer naar toe zullen komen. Daardoor zou een proces in werking worden gezet, dat niet meer af te remmen of om te keren is, maar leidt tot (verdere) verpaupering en neergang in plaats van tot verbetering en nieuw elan in de stad.

In de eerste plaats moet worden opgemerkt, dat voor het stadsherstel tijdelijk en permanent ruimte elders nodig is, een behoefte die gepaard gaat met een vertrekoverschot mensen en bedrijven. Gebeurt deze actie niet planmatig dan vertrekken de bewoners eigener beweging omdat het oude milieu hen niet meer aanspreekt. Vertrekoverschotten zijn dan ook onvermijdelijk. Van groot belang is waar de mensen blijven.

Het draagvlak wordt namelijk vooral bepaald door aantal afnemers, de gemiddelde 'bestedingen' en de gemiddelde reistijd tussen de woning en een bepaalde (set) voorziening(en). Een onzekerheid blijft de verandering in het bestedingspatroon bij gelijke reistijd, maar grotere afstand bij specialistische goederen en diensten. Indien het produkt van consumenten en gemiddelde bestedingen binnen een bepaalde straal om Amsterdam en de gemiddelde reistijd niet veranderen is het draagvlak niet ernstig in gevaar. Wat is er nu in de regio Amsterdam aan de hand? De gemiddelde reistijd neemt de laatste jaren toe, met name samenhangend met en ten gevolge van massaal autogebruik. Met behulp van snel openbaar vervoer kan die reistijd zowel voor openbaar - als voor het privé - vervoer sterk worden verminderd. Nodig is derhalve openbaar vervoer met grote capaciteit: trein, sneltram of metro. Indien in de Amsterdamse regio en met name ten noorden en noordoosten van de stad aan deze voorwaarde wordt voldaan behoeft het draagvlak van de oude stad niet in gevaar te komen op het punt van de specialistische goederen en diensten.

Deze stelling gaat ook op voor de bereikbaarheid van de city van Amsterdam vanuit Amstelveen en Schiphol. Radiale en continue openbaar - vervoersystemen vragen om onderlinge contacten en niet alleen in het centrum. Daarom is het zeer zinvol de Almerespoorlijn via de lijn Amsterdam - Hilversum te koppelen met de Schiphollijn. In een dergelijke situatie van goede bereikbaarheid kunnen ondernemers en arbeidskrachten ook opereren in een groter arbeidsmarktgebied en derhalve beter slagen. Als geheel wint de regio erdoor aan aantrekkingskracht. De conclusie van deze overwegingen is dan ook dat voor het handhaven van het draagvlak van Amsterdam aanleg van de railverbinding naar Almere met door trekking naar Lelystad onontbeerlijk is.

## **2. Gedwongen mobiliteit**

Het overloopbeleid dwingt mensen tot grotere mobiliteit met betrekking tot het overbruggen van de afstand tussen de woning enerzijds en het werk en voorzieningen, vooral minder frequent bezochte, anderzijds; zo wordt gesteld. Op korte termijn blijkt die stelling voor vrij veel mensen, die zich in een groeikern hebben gevestigd en hun arbeidsplaats trouw zijn gebleven, juist. Bedacht moet daarbij wel worden, dat nog maar juist een begin is gemaakt met deze grote operatie, nog weinig ervaring aanwezig is en nauwelijks over effectieve middelen kon worden beschikt. Bovendien kan niet worden gesteld, dat de verhuizing naar de groeikernen zonder instemming **van de betrokkenen** plaats vond. Het ging om een keuze, zij het vaak uit weinig en ongelijkwaardige mogelijkheden. Tekorten aan werkgelegenheid in de vooralsnog kleine groeikernen en ook het ontbreken van bepaaldevoorzieningen brachten de mensen tot grotere mobiliteit, althans het gedeelte van de nieuwe woonbevolking dat geen werk kan krijgen of wilde aanvaarden in de nieuwe woonplaats. Naarmate zich meer inwoners in de groeikernen hebben gevestigd, wordt het voor ondernemers interessanter zich aldaar te vestigen i.v.m. het grotere beschikbare arbeidspotentieel. Met de groei van het inwonertal zal ook het aantal voorzieningen toenemen en meervariatie gaan vertonen. De gedwongen mobiliteit die zich voordoet kan na verloop van tijd relatief afnemen. Uit het voorgaande wordt overigens niet de conclusie getrokken, dat naijlen van werkgelegenheid en voorzieningen een wetmatigheid is waarbij men zich moet neerleggen, maar integendeel dat alle mogelijke maatregelen moeten worden getroffen om deze discrepantie te voorkomen.

In Lelystad is het mogelijk gebleken het aantal arbeidsplaatsen gedurende de eerste ontwikkelingsfase (1967 - 1976) groter te doen zijn dan het aantal ter plaatse wonende beroepspersonen; afgezien overigens van moeilijk exact vast te stellen latente vraag bij vrouwen. (6) In de verstedelijkingsnotazijn instrumenten aangereikt ter ondersteuning van de doelstelling de mobiliteit te beperken. In de nota over de Economische structuur worden de uitstralingsgebieden van de Randstad goede groeikansen t.a.v. de werkgelegenheid toegedacht, de groeikernen zijn een belangrijk deel van deze uitstralingsgebieden. (7)

## **3. Discrepantie werkgelegenheid/huisvestingsmogelijkheden**

In de 'Nota van Uitgangspunten voor het Amsterdam - Noordzeekanaalgebied' wordt als één van de grote knelpunten gesignaleerd het structurele tekort aan woonruimte t.o.v. de aanwezige werkgelegenheid. Een tweede probleem is deveroudering van een groot deel van het woningbestand. Gegeven nu het toenemend ruimtegebruikzowel t.a.v. het wonen en het woonmilieu, als t.a.v. het werken, kan worden aangenomen, dat dit probleem zich eerder zal voortzetten of zelfs versterken dat dat het vraagstuk in omvang afneemt. Daarom ligt het voor de hand de werkgelegenheidsontwikkeling in de Noordhollandse groeikernen en in de Zuidelijke IJsselmeerpolders krachtig te stimuleren en ook aan verplaatsing binnen de beschouwde regio te denken. Hierbij moet zeker selectief te werk worden gegaan. Tegelijkertijd zij grote voorzichtigheid geboden met het wijzigen van bestemmingen van extensief te gebruiken terrein in intensief te gebruiken terrein in het Noordzeekanaalgebied, teneinde het functioneren van de woningmarkt niet te bemoeilijken als het bestaan van extensieve bedrijven, die zijn aangewezen op specifieke vestigingsplaatsen en wellicht een bijzonder produktiemilieu niet onmogelijk maken.

## **4. De druk op 't Gooi**

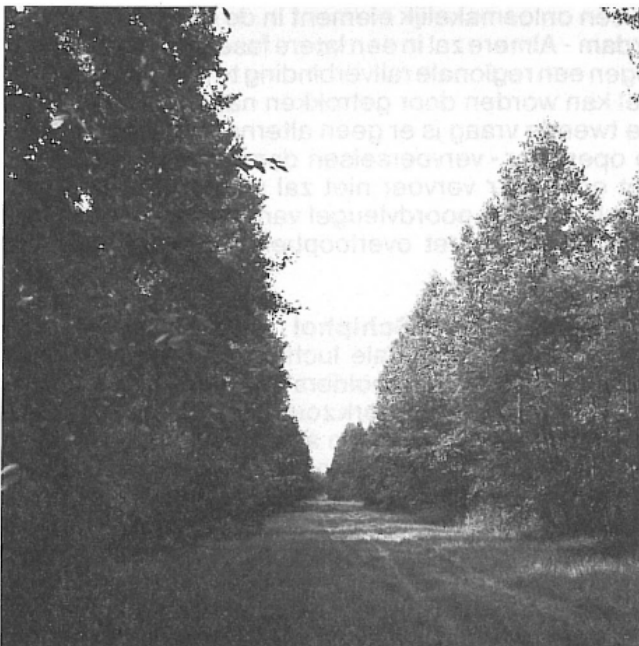
Een gangbaar misverstand is, dat met de bouw van Almere voornamelijk de recreatieve -en verkeersdruk op 't Gooi wordt vergroot. Dat het landschappelijk mooie Gooi grote aantrekkingskracht op recreanten

uitoefent, staat vast. Dat de ruimten waar recreatie en natuurbeleving plaatsvindt steeds verder wordt versnipperd en bebouwd evenzeer. Veel genietters in deze buitenruimten komen uit het Gooi zelf en Amsterdam.

(8)

Nu is het aannemelijk, dat Amsterdammers, die voor hun recreatie op het zuid - oosten zijn georiënteerd, ook sneller naar Almere als nieuwe woonplaats zullen uitzien. Daarmee kan dan de vraag worden gesteld of de additionele toeloop van recreanten uit Almere, dievoorheen niet naar het Gooi gingen zo groot is.

**Figuur 9: Bos in Flevoland**



Tegelijkertijd moet echter worden bezien in hoeverre in Almere en Flevoland als geheel aantrekkingskracht wordt uitgeoefend op recreanten die voorheen frequent in 't Gooi verbleven. Het aanbod van met name Oever - en watersportrecreatiemogelijkheden zal zonder twijfel van invloed zijn op de toekomstige verdeling van de recreanten in de regio. Nauwkeurig kunnen de effecten thans nog niet worden bepaald; zeker in de tijd gezien is dit moeilijk. In Oostelijk Flevoland is duidelijk te zien hoe na  $\pm 10$  jaar voor de recreatie aantrekkelijke bossen aanwezig kunnen zijn (figuur 9). Met andere woorden: de eigen recreatieve mogelijkheden in Almere zullen er borg voor staan dat het Gooi niet vanuit Almere wordt 'vertrapt'.

Dat er verkeersrelaties zullen zijn tussen Almere en 't Gooi is vanzelfsprekend. De indruk bestaat, dat met name op het punt van de wegen nabij de belangrijkste stad in het Gooi reeds is vooruitgelopen op een sterke groei van het autoverkeer via rijksweg 27 en de brug over het Gooimeer. De bouw van deze brug vangt dit jaar aan. Hiermee wordt het westelijk deel van het Gooi minder belast.

De conclusie is dan ook voorlopig, dat indien maar gebruik wordt gemaakt van de gunstige mogelijkheden in Almere tot ontwikkeling van recreatieprojecten en als de aansluiting van R.W. 27 op de Waterlandse weg maar plaatsvindt de 'extra druk' op 't Gooi geen problemen oplevert. De vraag kan worden opgeworpen of deze zienswijze een spoedige aanleg van het weggedeelte tussen de Stichtse Brug en R.W. 6 impliceert.

#### **5. Aanleg railinfrastructuur in vroeg stadium**

Indien de durf en de bereidheid ontbreken om de spoorlijn tussen het oude land en Almere - Lelystad aan te leggen, moet dan toch maar niet het bestaande wegennet geleidelijk worden uitgebreid? Is het structuurplan dan niet onnodig afgestemd op het openbaar vervoer en met name op de raillijn?

De voorgestelde oplossing, die in min of meer vergelijkbare situaties vaak is gekozen en ook tot krachtige aantasting van stad en landschap heeft geleid, is in dit gedeelte van de Randstad niet deugdelijk gezien de begrensde opnamecapaciteit van Amsterdam en de ruimteproblemen om Amsterdam en in het Gooi. Wordt ze toch aangehouden dan gaat de reistijd oplopen, hetgeen uiteindelijk tot een meer diffuus spreidingspatroon van voorzieningen en werkgelegenheid zal kunnen leiden, terwijl de centra van de steden zijn verschaald en gedeeltelijk vervallen. De groeikernen zullen dan in vrij grote moeilijkheden komen. Kortom de railinfrastructuur is een onlosmakelijk element in de overloopoperatie. In de relatie Amsterdam - Almere zal in een latere fase zelfs ernstig moeten worden overwogen een regionale railverbinding te creëren via het IJmeer, die eventueel kan worden doorgetrokken naar het Gooi - Oost. Ten aanzien van de tweede vraag is er geen alternatief. Stemt men de plannen niet af op openbaar - vervoerseisen dan wordt de zekerheid ingebouwd, dat het openbaar vervoer niet zal worden gerealiseerd, hetgeen in dit gedeelte van de noordvleugel van de Randstad onjuist zou zijn. En daarmee zou ook het overloopbeleid ernstig in gevaar worden gebracht.

#### **6. Tweede nationale luchthaven/Schiphol**

Alleen in het geval de tweede nationale luchthaven buiten de regio noordelijk deel Randstad - IJsselmeerpolders zou worden aangelegd en de functie van Schiphol bovendien sterk zou verminderen zal Almere daarvan negatieve impulsen ontvangen. In alle overige alternatieven, dus zowel indien tot blijvende concentratie op Schiphol wordt besloten als in geval van (gedeeltelijke) verplaatsing naar de Markerwaard moet met positieve ontwikkelingen van o.a. de werkgelegenheid worden gerekend. Aangezien nauwelijks is te verwachten dat de eerstgenoemde mogelijkheid binnen afzienbare tijd werkelijkheid zal worden i.v.m. verrichte investeringen, te maken kosten, de enorme aantallen betrokkenen en de risico's, verdient het aanbeveling in te spelen op de meer

positieve impulsen. Essentieel is daarbij dat in de eerste plaats de verbinding tussen de Schiphollijn en de Almerelijn alsmede rijksweg 6 tussen rijksweg 2 en rijksweg 1 tot stand worden gebracht.

Een en ander mede ten behoeven van hen die een woning in Almere zullen betrekken en op Schiphol (blijven) werken. Ook bedrijven die niet strikt noodzakelijk op Schiphol behoeven te zijn gevestigd, maar er wel frequente relaties meeonderhouden, zijn bij die infrastructuurgediend. Bij het besluit tot reservering van terrein voor de luchtvaart in dit deel van Nederland kan worden overwogen, dat rondom het Markerwaardgebied, zowel in Noordholland als in de IJsselmeerpolders, een krachtige woning - en arbeidsmarkt tot ontwikkeling is gekomen tussen 1970 en 1990. De hiervoor aangelegde infrastructuur kan tevens ten dienste staan van de verkeersbewegingen die een mogelijke Markerwaardluchthaven zal genereren.

### **7. Suburbaan versus (groot) stedelijk?**

De groeiende belangstelling, die de laatste decennia kan worden waargenomen voor het buitenzijn, in hetzij tot uitdrukking komend in een tweede woning, caravan, boot, recreatietuin e.d., hetzij in de omvang van de trek naar buiten, duidt erop dat een sterke attractie wordt uitgeoefend door het buitengebied, maar ook dat het meer urbane milieu kennelijk niet kan concurreren of ook dat een onderliggend complex van factoren aanwezig is, dat debet is aan deze verschijnselen en die qua achtergrond nog maar vaag bekend zijn. In feite treft men het verschijnsel in alle lagen van de bevolking aan, zij het uiteraard in verschillende vormen.

De grote vraag, die aan de orde is, betreft de toekomstige ontwikkeling op het punt van deze behoefte aan buitenzijn en ook het uit het dagelijkse woonmilieu weg zijn. Een afdoend antwoord is niet te geven. Geconstateerd kan worden, dat de suburbane - en stedelijke leefwijze alsmede de rurale leefwijze naast elkaar voorkomen. Er lijkt een tendens aanwezig tot het naar elkaar toegroeien van stedelijke - en suburbane leefwijze. De consequentie voor het maatschappelijk functioneren en voor het ruimtegebruik zijn nog onvoldoende in kaart gebracht. Voorshands wordt hier als uitgangspunt - werkhypothese - genomen, dat uiteenlopende categorieën mensen, verschillende behoeften hebben die veel of weinig uiteen kunnen liggen, maar die toch nopen tot het realiseren van verschillende milieus in de ruimste zin. Te vaak wordt immers nog uitgegaan van gemiddelden, stereotypen, overheersende typen, zelfprojecties e.d.

In het voorgaande is heel duidelijk gebleken hoe essentieel de betekenis van de regio is voor het structuurplan van Almere. De woon - en werkfunctie, maar ook de recreatieve - en communicatieve functies zijn nauw verweven met hetgeen op het oude land aanwezig is of ontbreekt.

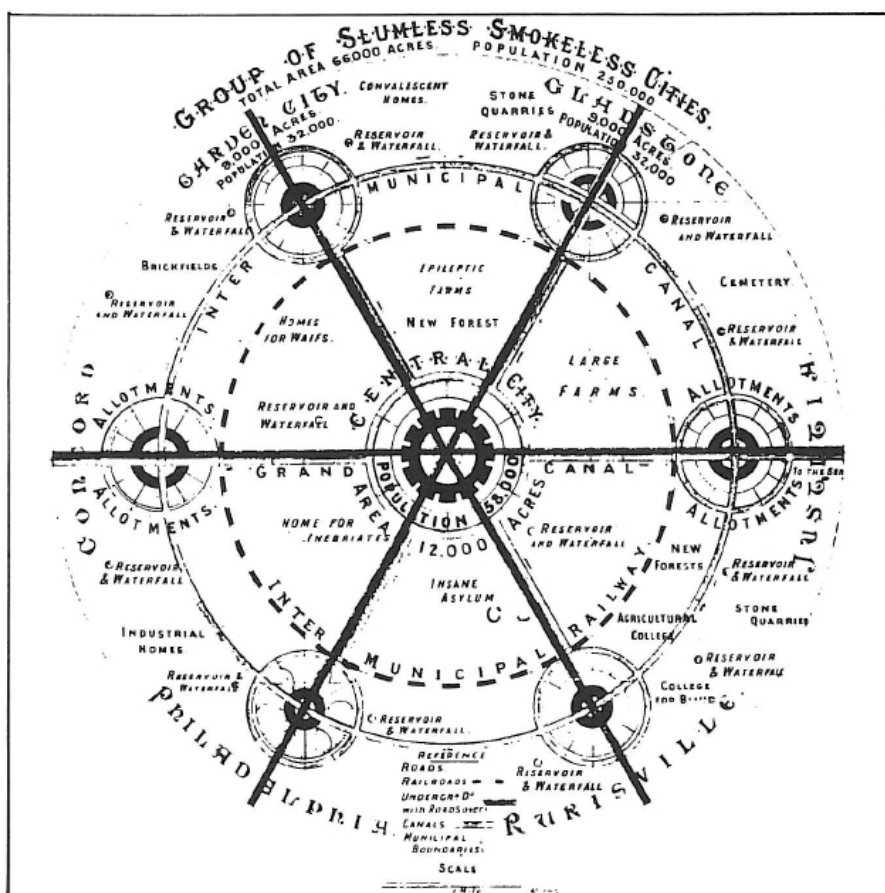




### 3. bevolking en kernen

#### 3.1. Inleiding

T.a.v. de stdebouwkundige opzet van Almere is gekozen voor een poly nucleaire conceptie. Deze opzet houdt in, dat het stedelijk gebied is opgebouwd uit meerdere kernen, gelegen in een parkachtig landschap. Deze tussen en rondom de kernen liggende ruimten zullen primair een functie vervullen voor de recreatie en natuurbeleving. De landschappen die hierin voorkomen worden gedragen door agrarische bestemmingen en bosbouw. Bovendien wordt hierin ruimte gereserveerd voor infrastructuur en aan de periferie voor bedrijfsterreinen, die minder goed passen in de kernen. Gegeven het principe van de meerkernige opbouw van Almere rijst de vraag omtrent functie, omvang, aantal en plaats van de kernen. Bij alle onzekerheden betreffende de ontwikkeling van de samenleving en de techniek is het onmogelijk hierop een gefun-



De opzet voor een tuinstad van Ebenezer Howard uit 1898. Zeer hechte relatie van de 'satellieten' tot de 'moederstad'.

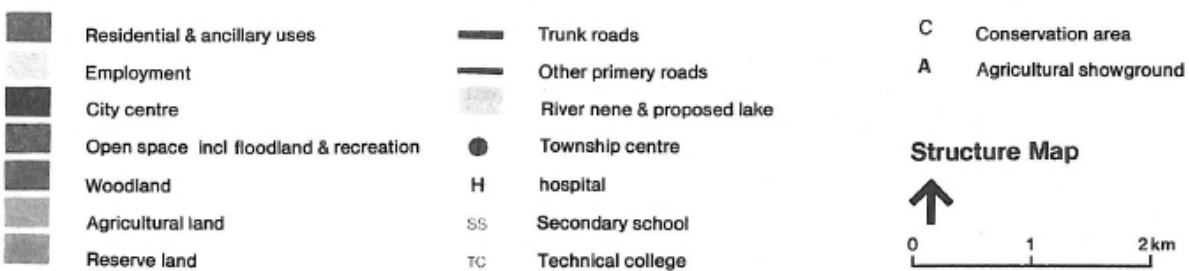
**Figuur 10: Urbanisatie volgens Howard**

deerd antwoord te geven. Toch is er een antwoord nodig. In 1898 werd door Ebenezer Howard reeds een principe - oplossing gegeven voor de vraag naar de ruimtelijke ontwikkeling en -structuur van een bevolkingsconcentratie (fig. 10). Zijn model voor een bevolkingsconcentratie van 250.000 mensen bestond uit een centrale stad (58.000 inwoners) met daaromheen een geïntegreerd patroon waarin naast een zekere zelfstandigheid van de afzonderlijke kleine stadjes sprake was van onderlinge relaties en relaties met de centrale stad. (1) De nadruk op de verbindingen geeft daar blijk van. De essentie van het model van Howard ligt in de combinatie van betrekkelijk kleine eenheden met een directe toegang tot de buitenruimte en het kunnen profiteren van de voordelen van een stad van 250.000 inwoners. Nu was de maatschappij

rond de eeuwwisseling aanmerkelijk minder gespecialiseerd en kende minder grootschalige sociaal - economische eenheden. Toch lijkt het model van Howard gezien de overwegingen die eraan ten grondslag lig-genthans nog actueel. Bedoeld worden het oplossen van de slumproblemen van de grote steden en het voorkomen van suburbanisatie en eindeloze uitgroei van de grote steden enerzijds en de voorkeur voor kleine, overzichtelijke, intern goed bereikbare eenheden van waaruit een direct contact met de natuur mogelijk is en waarbij men op korte afstand de grotere stedelijke en meer gespecialiseerde voorzieningen ter beschikking heeft anderzijds. Dat het model van Howard actueel lijkt, wil natuurlijk nog niet zeggen, dat de hierin gekozen oplossingen - b.v. de kerngrootteverdeling, de onderlinge afstanden of de verkeersafwik-keling - vandaag als juist worden gezien voor de toekomst.



Figuur 11: Peterborough structuurplan



In het masterplan voor de Engelse 'nieuwe stad' Peterborough van 1971 wordt aan de ideeën van Howard gerefereerd. **(2)** Het structuurplan geeft aan, dat aan de bestaande stad van 88.000 inwoners, die haar centrale functie zal behouden en uitbouwen, vier stadsdelen van 20 á 30.000 inwoners worden toegevoegd (fig. 11). Hierbij is aan de open ruimten tussen de nieuwe stadsdelen een belangrijke plaats toegedacht. De ideeën van Howard en het voorbeeld van Peterborough worden hier naar voren gehaald omdat ze overeenkomst vertonen met de overwegingen, die destijds bij de keuze van de polynucleaire conceptie van Almere een rol hebben gespeeld. Er zijn diverse aanwijzingen in de huidige tijd, die erop wijzen dat het juist is met name deze visie te herijken en te concretiseren. In de Verstedelijkingsnota werden zowel bij de analyse van het verstedelijkingsproces als bij de richtlijnen voor de ruimtelijke structuur belangrijke bouwstenen aangetroffen, die het fundament van de meerkernige opzet van Almere hebben versterkt. **(3)** In dit hoofdstuk wordt een voorstel voor een kernenpatroon uitgewerkt via de behandeling van een aantal programmatische uitgangspunten en vergelijking van enkele alternatieve sociaal - ruimtelijke programma's. Waar mogelijk worden faseringsvraagstukken in de beschouwing meegenomen. Uitdieping van de situationele kenmerken en verwerking van de eerder verkregen gegevens alsmede informatie uit later te behandelen hoofdstukken leiden tenslotte tot de lokatie van de kernen en hun vermoedelijke functien omvang. Hiermee wordt een belangrijk gedeelte van het structuurplan bepaald.

### **3.2. Sociaal - ruimtelijke programma's**

#### **1. De gevolgde werkwijze**

In het rapport 'Almere 1985, aanzet tot een ontwikkelingsstrategie 1970 - 1985 - 2000' is een poging ondernomen een sociaal - ruimtelijk programma te ontwikkelen, dat een eerste antwoord kan geven op de vraag naar de kerngrootteverdeling in Almere bij een inwonertal van 250.000. **(4)** Zoals in hoofdstuk 1 werd gesteld, zal dit **inwonertal** niet binnen afzienbare tijd worden bereikt, maar in dit type van structurele beschouwingen lijkt het juist met deze omvang rekening te houden dan met 125.000 inwoners bijvoorbeeld; dit vanwege het feit dat bij groei boven 125.000 zich meer structurele vragen aandienen en in de faseringsoverwegingen deze latere fasen ook een belangrijke rol spelen. Een derde reden ligt simpelweg in de taakstelling voor Almere, die verplicht tot het maken van een structuurplan voor 250.000 inwoners. De essentie van de gevolgde werkwijze wordt in het onderstaande nog eens kort weergegeven.

De volgende stappen zijn gezet:

#### **stap 1**

keuze van de sociaal - ruimtelijke variabelen:

1. kernenpatroon
2. lokatie van de (stuwende) werkgelegenheid, en
3. dichtheid van het netto stedelijk gebied (de verhouding tussen het aantal inwoners en het totale oppervlak bebouwd stedelijk gebied)

#### **stap 2**

formulering van maatschappelijke doelstellingen waarvan het vrij zeker is dat ze ruimtelijke consequenties hebben voor de hierboven genoemde 3 elementen van de structuur. Deze doelstellingen luiden:

1. minimalisering van de afstand tussen woning en voorzieningen
2. maximale milieudifferentiatie
3. minimaliseren van de afstand tussen woning en recreatievoorzieningen waaronder het groen
4. minimaliseren van de afstand tussen woning en werkgelegenheid
5. inpassen van Almere in de regionale arbeidsmarkt

6. marge in woning en woonmilieu tot eigen inrichting en aanpassing

7. maximaliseren van de bereikbaarheid vanuit de woning van voorzieningen, werkgelegenheid en groen tegelijkertijd.

In deze fase is ook nagegaan, welke ruimtelijke alternatieven voor elk van de drie onder stap 1 genoemde variabelen zeker relevant zijn in het licht van de 7 doelstellingen. Dit bleken te zijn t.a.v.:

1. het kernenpatroon

- 1 x 130.000, 6 x 20.000 (doelstelling 1)

- 1 x 90.000, 2 x 50.000, 3 x 20.000 (doelstelling 2)

- 3 x 50.000, 5 x 20.000 (doelstelling 3)

2. lokatie werkgelegenheid

- concentratie (doelstelling 5)

- spreiding (doelstelling 4)

3. dichtheid netto stedelijk gebied

- 40 inwoners/ha (doelstelling 6)

- 60 inwoners/ha (doelstelling 7)

In totaal zijn op basis hiervan 12 alternatieve programma's mogelijk elk bestaande uit drie elementen n.l. een bepaald kernenpatroon, een aanduiding van de lokatie van de werkgelegenheid en een norm voor de dichtheid van het netto stedelijk gebied.

### stap 3

rekening houdend met een aantal noodzakelijke aannames werden de kenmerken per alternatief aangegeven (kwantitatief en kwalitatief) en vervolgens vond toetsing plaats van de alternatievesociaal - ruimtelijke programma's aan de doelstellingen. De hierbij gehanteerde criteria variëren uiteraard per doelstelling:

- minimalisering van de afstand woning - voorzieningen werd gemeten aan de gemiddelde waardering voor alle woningen in Almere t.a.v. de afstand tot de centrumvoorzieningen en uitgedrukt in een waarde op een schaal die van 0 tot 100 ging,

- maximale milieudifferentiatie is gemeten aan het aantal voorzieningenniveaus, dat aanwezig is en uitgedrukt in een percentage'

- minimalisering van de afstand woning/openluchtrecreatievoorzieningen is gemeten aan de gemiddelde waardering van alle woningen t.a.v. de afstand tot de recreatievoorzieningen en aangegeven op een schaal van 0 tot 100

- minimalisering van de afstand woning - werkgelegenheid is bepaald aan de hand van het maximale percentage van de beroepsbevolking, dat in de eigen woonkern werkzaam kan zijn,

- inpassen van Almere in de regionale arbeidsmarkt is gemeten aan:  
a. het percentage van de inkomende pendel dat maximaal binnen 800 m van een station werk kan vinden, en

b. het percentage woonforensen in Almere, dat binnen 1500 m van een station woont

- marge in woning en woonmilieu is bepaald aan de hand van de ruimte die voor wonen beschikbaar is na de ruimte nodig voor werkgelegenheid eerst te hebben ingecalculereerd

- maximaliseren van de bereikbaarheid vanuit de woning van voorzieningen, werkgelegenheid en recreatieterreinen tegelijkertijd is gemeten aan de gecombineerde gemiddelde waardering voor alle woningen t.a.v. de afstand tot centrumvoorzieningen en groen.

Bij deze stap is aan alle doelstellingen nog een gelijk gewicht toegekend.

### stap 4

onderscheiden van enkele categorieën van inwoners van Almere en andere betrokkenen, te weten:

- lage inkomensgroepen
- forensen en werkgevers
- bewoners algemeen, bezoekers en recreanten
- middengroepen

doen van veronderstellingen inzake een consistent pakket, van prioriteiten die deze categorieën ten aanzien van de eerdergenoemde doelstellingen zouden kunnen stellen, formulering van de wegingsfactor per doelstelling per sociale categorie. Een gedeeltelijke ondersteuning van de prioriteitenstelling wordt gevonden in tabel 1, waarin de resultaten van een onderzoek onder 15 - 49 -jarigen, onderscheiden naargelacht, leeftijd, welstand, opleiding en urbanisatiegraad is weergegeven t.a.v. de prioriteiten, die aan bepaalde voorzieningen worden gegeven. In dit onderzoek is wel de aanwezigheid van deze voorzieningen aan de orde geweest, maar nog onvoldoende de bereikbaarheid ervan. In ieder geval blijkt uit de tabel wel de orde van belangrijkheid van de verschillende voorzieningen.

**Tabel 1. Prioriteit voor bepaalde voorzieningen**

Eerste keuze	Totaal Geslacht		Leeftijd			Welstand		
	M	V	15-24	25-34	35-49	hoger	lager	
winkelcentrum	32%	24%	38	21	36	37	31	33
arbeidsplaats	16	22	12	22	12	15	13	19
park	15	16	17	11	20	17	18	15
zwembad	15	13	16	17	16	12	14	15
sportvelden, tennisp.	7	9	4	10	4	4	4	8
overdekte sporthal	5	6	3	6	2	4	6	3
openb. bibliotheek	4	2	4	4	3	4	5	2
bioscoop	2	3	2	2	3	3	3	1
cafe-restaurant	2	1	3	3	2	2	3	2
Totaal	100%	100	100	100	100	100	100	100

Eerste keuze	Opleiding						
	LO	ULO	MO	HO	gr. st + for. gem.	M.S. + kl. st. + vest. platteland	platteland
winkelcentrum	34	33	30	34	32	34	31
arbeidsplaats	17	14	15	17	14	16	21
park	14	15	19	11	19	15	17
zwembad	17	14	11	9	14	16	8
sportvelden, tennisp.	5	7	9	9	6	6	7
overdekte sporthal	5	4	4	6	4	3	6
openb. bibliotheek	2	5	5	9	3	3	3
bioscoop	2	3	2	-	2	3	3
cafe-restaurant	3	3	3	3	3	2	3
Totaal	100%	100	100	100	100	100	100

Bron: De toekomst op zicht.  
Amsterdam 1970, Bonuventura

### stap 5

hernieuwde toetsing van de 12 alternatieve sociaal - ruimtelijke programma's, deze keer aan de per sociale categorie gewogen doelstellingen. Op basis hiervan selectie van de programma's met de hoogste aldus verkregen score.

Deze vier alternatieven zijn:

- 1 kern van 90.000, 2 van 50.000 en 3 van 20.000 inwoners, concentratie van werkgelegenheid en 60 inwoners per ha.

2. 1 kern van 90.000, 2 van 50.000 en 3 van 20.000 inwoners, spreiding van werkgelegenheid en 60 inwoners per ha.
3. 1 kern van 1 30.000, 6 van 20.000 inwoners, concentratie van werkgelegenheid en 60 inwoners per ha.
4. 3 kernen van 50.000 en 5 van 20.000 inwoners, concentratie van werkgelegenheid en 60 inwoners per ha.

#### **stap 6**

selectie van het programma waarmee wordt verder gewerkt aan de hand van overwegingen betreffende de buitenruimte (zie hoofdstuk 5) en ontwikkelingsaspecten.

Van de vier tot nu toe geselecteerde alternatieve programma's bleek één programma het hoogst te scoren voor drie van de vier onderscheiden categorieën, niet voor de middengroepen, nl. het programma bestaande uit een kernenpatroon 1 x 90.000, 2 x 50.000 en 3 x 20.000 inw. concentratie van stuwende werkgelegenheid in de kernen van 50.000 en 90.000 en een dichtheid van 60 inw/ha (D.S.N.)

Voor de definitieve keuze van het programma waarmee voorlopig wordt verder gewerkt is het nodig aandacht te schenken aan:

- a. de buitenruimte
- b. het ontwikkelingsaspect van de sociaal - ruimtelijke programma's

#### **sub a.**

Bij de behandeling van de sociaal - ruimtelijke programma's is tot nu toe nog onvoldoende aandacht geschonken aan de buitenruimte. Toch is ze niet beschouwd als restruimte. Integendeel, de positieve koppeling tussen de kernen en de buitenruimte komt expliciet tot uitdrukking bij de doelstellingen 3 en 7, resp minimalisering van de afstand tussen woning en recreatievoorzieningen (groen) en maximale bereikbaarheid vanuit de woning van voorzieningen, werkgelegenheid en groen tegelijkertijd. Als ruimtelijke consequenties hiervan is gekozen voor resp. een kernenpatroon van 3 x 50.000 en 5 x 20.000 inwoners en een dichtheid van 60 inw/ha (D.S.N.).

Een derdeaanknopingspunt van de doelstellingen met de buitenruimte kan worden gevonden bij de doelstellingen maximale milieudifferentiatie. De uiteenlopende omvang van de kernen schept reeds de behoefte de aangrenzende buitenruimte verschillend in te richten. De mogelijkheid hiertoe lijkt groter naarmate er meer ruimte beschikbaar is, d.w.z. een gemiddelde dichtheid van de kernen van 60 inw/ha lijkt een relevant middel om aan deze doelstelling tegemoet te komen. Ook uit een oogpunt van beschikbaarstelling van gedeelten van Almere voor recreanten uit de regio - vooral aan de oevers en in de beginfase van de ontwikkeling - is een dichtheid van 60 inw./ha (D.S.N.) op zijn plaats.

Aangezien de vier in eerste instantie geselecteerde alternatieven alle een dichtheid van 60 inw./ha (D.S.N.) hebben, lijken voldoende mogelijkheden gegeven voor de ontwikkeling van de buitenruimte, zowel voor de bewoners van Almere als voor de recreanten van elders.

#### **sub b.**

Tot nu toe is bij de opzet van een selectie van de sociaal - ruimtelijke programma's ten behoeve van een structuurplan het accent gevallen op de belangrijke facetten van de structuur bij een inwonertal van 250.000 personen. Uit een oogpunt van ontwikkeling behoort het accent echter te liggen op een serie tussenstadia en groeitrajecten. Een dergelijke studie zal antwoord moeten geven op de vraag in hoeverre een gegeven structuur bij 250.000 inwoners haalbaar is bij de best denkbare groeitrajecten en tussenstadia of, welke groeitrajecten de voorkeur verdienen om de voorgestelde structuur bij 250.000 te bereiken zonder de gewenste ontwikkeling geweld aan te doen.

Op structurele gronden bleek het alternatief met 90.000, 2 x 50.000, 3x

20.000, concentratie van stuwende werkgelegenheid en dichtheid 60 inw./ha (D.S.N.) het hoogst te scoren voor een combinatie van drie sociale categorieën. De vraag is nu of dit sociaal - ruimtelijk programma uit een oogpunt van ontwikkeling reële bezwaren oproept. T.a.v. het kernenpatroon en de dichtheid lijkt dit - voorzoverthans kan worden overzien- niet het geval te zijn. Voor wat betreft de concentratie van stuwende werkgelegenheid in de grootste kernen kunnen wellicht problemen ontstaan bij de ontwikkeling van de grote kernen. In de centrale kern zou 22% van het oppervlak, in die van 50.000 23% van het oppervlak door werkgelegenheid worden ingenomen. Voor de gebieden bij de regionale openbaar - vervoershaltes, de centra, zou dit percentage ongeveer het dubbele kunnen bedragen bij concentratie van een groot deel van de werkgelegenheid binnen 800 m van de O.V. - halte. In aanmerking genomen de snelle groei van Almere en de ligging dicht bij Amsterdam en de rest van de noordvleugel is een zekere nauwelijks van stuwende werkgelegenheid t.o.v. het beschikbare aantal beroepspersonen niet uitgesloten (vgl. Zoetermeer, Amstelveen, Purmerend). In verband hiermee kan het raadzaam zijn de stadsdelen bij de regionale openbaar - vervoershaltes aanvankelijk vooral te bestemmen voor woongebieden met relatief hogere dichtheden i.p.v. primair voor arbeidsplaatsen. Deze oplossing komt de woonforensen - die in het begin relatief groot in aantal zijn - ten goede.

In latere stadia wanneer de werkgelegenheid zich sterker ontwikkelt, d.w.z. de achterstand t.o.v. de beroepsbevolking inloopt, is dan mogelijk nog beperkte ruimte te vinden dicht bij de regionale openbaar - vervoersknooppunten. Indien van concentratie van werkgelegenheid wordt uitgegaan zou te veel ruimte gedurende te lange tijd op vitale plaatsen moeten worden gereserveerd. Het lijkt dan ook zinvol dit risico van nauwelijks werkgelegenheid meer te spreiden, hetgeen inhoudt dat vooralsnog van het eerdergenoemde sociaal - ruimtelijke programma, maar nu met spreiding van werkgelegenheid over de kernen, wordt uitgegaan (zie hoofdstuk 4). Mocht de situatie zich gunstiger ontwikkelen dan thans wordt verondersteld dan is overgang naar het programma met concentratie van werkgelegenheid mogelijk.

Opgemerkt zij dat bij de twee programma's (zie stap 5 onder 3 en 4) die ook na de eerste selectie overbleven, dit ontwikkelingsprobleem relatief groter is dan bij het alternatief  $90.000 + 2(50.000) + 3(20.000)$ , concentratie van werkgelegenheid en een dichtheid van 60 inw./ha in het netto stedelijk gebied.

Voorgesteld wordt dan ook voorshands van een sociaal - ruimtelijk programma uit te gaan met een kernenpatroon van: 1 kern van 90.000 inwoners, 2 kernen van 50.000 en 3 kernen van 20.000 inwoners, spreiding van werkgelegenheid en een dichtheid van 60 inw./ha (D.S.N.). Het moge duidelijk zijn, dat deze cijfers niet te rigide kunnen worden betracht bij afwijkingen van dit programma. De consequenties voor de vervulling van een aantal essentiële doelstellingen van met name de zwakste categorieën waren ten minste onder ogen te zien.

## **2. Kerngrootte in relatie tot voorzieningen**

In dit verband is het nuttig het inwonertal van de grootste kern van Almere bij een totale omvang van het stedelijk gebied van 250.000 inwoners te vergelijken met regionale centra in de omgeving van Amsterdam. Zowel Amersfoort als Hilversum, Haarlem en Zaandam blijken 40% of meer van de inwoners van het totale verzorgingsgebied te tellen. Het is inderdaad waarschijnlijk, dat een minimaal gedeelte van de bevolking van stadsgewesten, die zelf binnen de directe invloedssfeer van een grootstedelijk milieu liggen, in de hoofdkern gevestigd moet zijn om daar een redelijke centrumfunctie tot ontwikkeling te kunnen laten komen. De direct nabijheid van een belangrijk deel van de gebruikers, bezoekers of consumenten anderszins in een concentratie van behoorlijke omvang die zelf al een redelijk draagvlak



biedt, vermindert het risico op afvloeiing naar elders. Dit laatste is temeer het geval wanneer de qua omvang daarop volgende kern kleiner is wat betreft het draagvlak. Het verschil tussen 90.000 en 50.000 (en tussen 50.000 (hoofdkern) en 20.000 in een bepaalde groeifase) is groot genoeg om de middelgrote kernen geen 'bedreiging' te doen zijn voor de hoofdkern. Bovendien kan een centrale ligging van de hoofdkern in het kernenpatroon -waarbij reistijden naar het hoofdcentrum - gegeven de polynucleaire conceptie - zo gering mogelijk zijn, belangrijk bijdragen in de ontwikkeling van de centrumfunctie.

Ook dient te worden overwogen, dat de totaal nieuwe ontwikkeling van Almere vanuit een nulsituatie, bij een totale omvang van het stedelijk gebied het nodig kan maken, dat de elders kennelijk aanwezige minimumgrens hier zelfs niet wordt benaderd. Dit betekent dat de omvang van Almere - Stad zo snel mogelijk 40% of meer van het inwonertal van Almere zou moeten huisvesten. Anderzijds moet worden gesteld, dat een snelle bereikbaarheid binnen Almere aanleiding zou mogen zijn te veronderstellen, dat geen harde benedengrens behoeft te worden aangehouden. Om een voorspoedige ontwikkeling van de centrumfunctie te bevorderen lijkt het raadzaam de hoofdkern zo spoedig mogelijk een aandeel van de bevolking te laten hebben, dat minstens 40% bedraagt.

Bij 50.000 inwoners is een aantal voorzieningen mogelijk, die hetzij meer comfort bieden of meer gespecialiseerd zijn dan in de range van 20 á 30.000 inwoners kan worden bereikt. Het gaat hierbij om een tiental voorzieningen op het gebied van sport, medische zorg, onderwijs, winkels/warenhuis, cultuur en overheidsdiensten. **(5)** Overigens kunnen deze inwonertallen, nodig voor een bepaalde voorziening, niet altijd als 'hard' worden beschouwd, maar ze mogen zeker niet worden veronachtzaamd. Vaak zal het nodig zijn met een ruime marge boven het draagvlak te rekenen i.v.m. een mogelijke terugval in het inwonertal van een kern, b.v. door een daling van de gemiddelde woningbezetting, of bij schaalvergroting, wijziging van subsidiebeleid e.d.

Kernen met een eindomvang in de orde van grootte van 20 á 25.000 inwoners (7 á 8.000 woningen) hebben voldoende draagvlak voor een redelijk peil van de dagelijkse - en wekelijkse voorzieningen zoals ook bij Almere- Haven blijkt. **(6)** Deze bevolkingsomvang is ook ruim voldoende voor een NS - halte (1 5.000 binnen de invloedssfeer van het station). Een voordeel van deze in omvang wat kleinere kernen is, dat ze gemakkelijker kunnen worden gesitueerd, waardoor ook de kans groter is op een 'natuurlijk' gegeven in te kunnen spelen. Daarmee kan een voorziening worden verkregen, die normaliter bij een veel hoger inwonertal pas mogelijk is.

Indien men de eerder geformuleerde doelstellingen onder stap 2 loslaat, resp. heel sterk de nadruk legt op maximale milieudifferentiatie en overigens ook zonder twijfel inspeelt op bij sommigen levende wensen en op uitnodigingen die uit het fysieke milieu voortkomen dan is het wenselijk de kleinste kernen niet op 20.000 inwoners te stellen, maar op een inwonertal van 5 á 10.000. Er kunnen dan geen hoge eisen aan de commerciële - , sociaal - culturele - , onderwijs - , medische - en sportvoorzieningen worden gesteld anders dan in de dagelijkse sfeer en met beperkte keuzemogelijkheden b.v. bij de winkelvoorzieningen. De essentie van dergelijke kleine kernen ligt in wezen in het niet - urbane karakter en daarmee ontstaat tevens meer vrijheid van inrichting en vormgeving. In verband met eerder geformuleerde regionale randvoorwaarden en doelstellingen m.b.t. de structuur en ontwikkeling van Almere kan er slechts in beperkte mate worden voldaan aan deze vraag naar kleine kernen binnen het gebied van Almere. Bij voorkeur wordt op deze vraag ingespeeld in geval van een

uitgesproken aanleiding in het fysieke milieu b.v. bij zeer sterk wisselende geschiktheid van de ondergrond voor bebouwing, bij een sluis, een tuinbouwconcentratie en in relatie met het landelijk gebied van Zuidelijk Flevoland. Ook kan worden gedacht aan de belangstelling van mensen, die op thans nog weinig gangbare wijzen vorm willen geven aan hun bestaan.

Teneinde aan deze kleine kernen niet bij voorbaat het predikaat suburbanisatie mee te geven is gezocht naar een mogelijkheid, door onderlinge ruimtelijke nabijheid van deze kernen ze de kans te geven, dat de minder frequente voorzieningen er toch nog voldoende draagvlak vinden in het totaal van de bevolking van deze kernen. Bovendien wordt, zoals ook hierboven al aangeduid, gestreefd naar aanhaking bij ter plaatse aanwezige of te creëren werkgelegenheid, passend bij het karakter van deze kernen. Tevens wordt het dan nodig en mogelijk een openbaar vervoerslijn door dit kerncomplex te trekken.

Aanvankelijk zal Almere - Stad deze kleine kernen van allerlei goederen en diensten moeten voorzien, terwijl in veel latere fase een eigen centrum, te vergelijken met een subcentrum in de orde van grootte van een 20.000 kern tot middelgrote kern, kan ontstaan.

De stichting van de kleinere kernen moet veel minder in verband worden gebracht met de stedelijke overloop (stadsvernieuwing, toeneming ruimtegebruik) dan met de rurale overloop, waarbij tekorten aan intensiever te gebruiken gronden zich steeds meer voordoen in de Randstad, hetgeen blijkt uit de belangstelling voor een perceel grond in Zuiderlijk Flevoland voor deze bestemmingen. Tot op zekere hoogte is vergelijking met b.v. Boskoop en diverse kweekcentra van bomen, struiken en gewassen zinvol.

De onderlingeafstanden tussen de kernen en in het bijzonder die tussen de hoofdkern en de overige kernen wordt bepaald door overwegingen van:

- bereikbaarheid
- functies in de buitenruimte in relatie tot de kernen, die specifieke ruimtebehoeften en - eisen stellen,
- fysieke gesteldheid, waaronder ook bovenlokale infrastructuren
- landschappelijke aard

Per situatie zal vanwege het verschil in gewicht, dat aan de diverse factoren moet worden toegekend in een bepaald gebied, een specifieke oplossing worden gekozen. Hierbij wordt verwezen naar de volgende paragraaf en de structuurplankaart. Hoewel geen harde eenheidsnormen zijn te geven kan voorzichtig worden gesteld, dat een reistijd van 15 á 20 minuten per bus of andere vorm van openbaar vervoer van het centrum van een kern tot het hoofdcentrum als redelijk kan worden beschouwd. Bij grotere reistijden komt de samenhang van Almere in gevaar. Overigens zijn bij deze reistijd de voor- en natransport tijden niet meegerekend.

### **3. Kerngrootte en fasering**

Ten aanzien van de groei in relatie tot de kerngrootte, het kernenpatroon en de polynucleaire conceptie moet worden opgemerkt, dat sterk rekening moet worden gehouden met verschillende groeitempi. Zelfs een tempo van nul moet in de plannen kunnen worden opgevangen. Overigens zal de aard van het proces, dat tot een bepaald tempo van woningbouw (en inwonertal) leidt, goed moeten worden onderkend. Om een fundamenteel onderscheid te noemen: stagnatie in de inkomensontwikkeling of verkleining van inkomens heeft totaal andere gevolgen dan stagnatie in de geboorte - overschotten.

In Almere zal eerder een probleem ontstaan in ruimtelijk - maatschappelijk opzicht bij vertraging van het groeitempo t.o.v. het voorgenomen en als produktieprogramma aangehouden tempo dan bij versnelling. De

activiteiten zijn immers allemaal afgestemd op groei. Daarom is het hier van meer betekenis te bezien wat er zou moeten gebeuren indien het woningbouwtempo in belangrijke mate moet worden beperkt b.v. tot 50%. De centrale vraagstelling is dan: hoe kunnen garanties worden geschapen voor een kwalitatief aantrekkelijk stedelijk milieu in Almere als totaliteit.

In principe zijn er de volgende mogelijkheden:

1. afbouw van kernen waarmee reeds is gestart tot deoorspronkelijk beoogde 'eindomvang' in de helft van het tempo; geen nieuwe kernen in aanbouw nemen. Een variant hierop is het gehalveerde totaal - tempo anders te verdelen over de in aanbouw zijnde kernen aan de hand van criteria zoals: fysieke afronding, kosten -, draagvlak van een voorziening, ondersteuning van een centrum of subcentrumontwikkeling en bebouwing van een opgespoten terrein.
2. Afronding van alle kernen, die in aanbouw zijn tot juist op het niveau van, resp. een ruime marge boven een combinatie van draagvlakken van dezelfde orde van grootte per kern, maar met belangrijke verschillen tussen de kernen onderling. Hierbij zou in theorie een (tijdelijke) toestand kunnen ontstaan van kernen, die een aanzienlijk geringere omvang hebben dan oorspronkelijk was bedoeld. In de concrete situatie zal moeten worden bezien op welk niveau zal worden 'afgerond'. Ook in dit geval ligt het voor de hand geen nieuwe kernen in aanbouw te nemen, tenzij uit een proces van afweging van allerlei overwegingen blijkt, dat het ontwikkelen van een nieuwe kern grotere voordelen biedt dan uitbouw van één of meer andere kernen.
3. Een combinatie van afbouw, afronden en minder nieuwe kernen in aanbouw nemen.

Welke oplossing op een bepaald moment zal worden gekozen is volstrekt niet te zeggen. Het aantal mogelijke situaties waarin de ontwikkeling van Almere dan kan verkeren is zo groot, en ook ten dele onbekend, dat hierop in dit stadium niet verder kan worden ingegaan. Het is gewenst regelmatig te toetsen of eventuele bijsturing van de sociaal - economische en ruimtelijke ontwikkeling noodzakelijk is. Belangrijk is bovendien te overwegen, dat de eerder geformuleerde doelstellingen (zie par. 1.3) en uitgangspunten voor de ontwikkeling die vanuit de regio worden gesteld, zoveel mogelijk worden gehonoreerd in geval van vertraagde groei. In dit geval is met name te denken aan het bouwtempo in de kernen, die op de interlokale railverbinding zijn aangesloten.

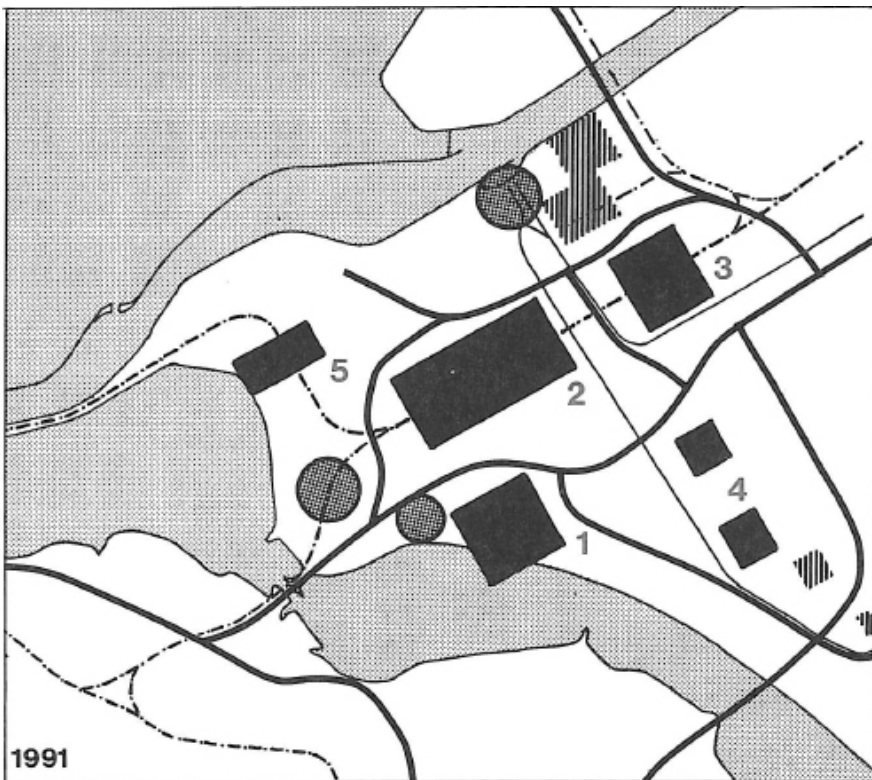
De vraag in hoeverre de polynucleaire conceptie waard is te bestendigen zal steeds opnieuw moeten worden bezien. De eerste fasen van de ontwikkeling van Almere zullen naar verwachting het bewijs leveren van de grote betekenis van de buitenruimte voor de stedelijke bevolking. Daarna kan pas over 10 a 15 jaar worden bepaald of en in hoeverre het zinvol is op essentiële punten af te gaan wijken van de meerkernige opzet van Almere.

In verband met de eerder gegeven overweging de centrale kern minstens 40% van het inwonertal te laten huisvesten bij eengelijktijdige verdeling van de overige 60% over tenminste twee kernen, is in tabel 2 de verdeling gegeven van de inwoners van Almere over de kernen bij 125.000 inwoners (de minimumtaakstelling voor het jaar 2000) en bij 200.000 resp. 250.000 inwoners (maximumtaakstelling van 2000). Hierbij is gebruik gemaakt van in de volgende par. te behandelen ruimtelijke mogelijkheden m.b.t. de eindomvang van de kernen. De in tabel 2 gegeven fasering van de kernen moet worden gezien als een fasering bij voortdurende groei en binnen bepaalde marges qua tempo. Het spreekt vanzelf, dat de fasering van de kernen in samenhang moet worden gezien met die van de werkgebieden - voorzover ze buiten de

kernen liggen - , de infrastructuur en de buitenruimte. In het hoofdstuk over de fasering wordt hierop verder ingegaan.

**Tabel 2. Fasering kernen Almere, groei inwonertal (figuur 12)**


	85.000	125.000	200.000	250.000	
1. Almere-Haven	20 - 25.000	20 - 25.000	20 - 25.000	20 - 25.000	
2. Almere-Stad	40 - 45.000	55 - 60.000	80 - 90.000	90 - 100.000	
3. Almere-Noord (3e kern)	14 - 15.000	25 - 30.000	35 - 40.000	35 - 40.000	
4. Almere-Oost (kleine kernencomplex)*	5 - 6.000	15 - 20.000*)	30 - 35.000*)	35 - 45.000*)	
5. Almere-Pampis	"	"	20-25.000	50-60.000	*) Opgebouwd uit kernen van 5 à 10.000 inwoners



**Figuur 12: Fasering kernen Almere**

In tabel 3 is de fasering van de woningbouw tot 1990 aangegeven, uitgaande van de in de Verstedelijkingsnota vermelde taakstelling (7000 woningen in Almere - Haven, 20.000 in minstens twee andere kernen tussen 1980 en 1990). Hierbij zij opgemerkt, dat een tijdelijk maximum tempo van 1500 woningen per jaar per kern als verantwoord wordt beschouwd, mits deze bouwperiode niet te lang duurt. (7) Een duidelijke motivering moet aanwezig zijn in dit geval. Voor Almere - Stad geldt in zijn algemeenheid als argument: het verwerven van de centrum functie. In het bijzonder geldt dit t.a.v. het communicatieknooppunt, het hoofdwinkelcentrum en het culturele centrum. Als een 'normaal' maximum in de woningbouw per nieuwe kern wordt 1000 woningen per jaar gezien.

Tabel 3. Woningbouwtempo tot1990, per kern en totaal, per jaar

	Almere-Haven		Almere-Stad		Almere-Buiten		Almere-4		Totaal Almere	
	p.j.	cum	p.j.	cum	p.j.	cum	p.j.	cum	p.j.	cum
1978	900	1.600	-	-	-	-	-	-	900	1.600
1979	1.500	3.100	-	-	-	-	-	-	1.500	3.100
1980	1.200	4.300	800	800	-	-	-	-	2.000	5.100
1981	1.000	5.300	1.000	1.800	-	-	-	-	2.000	7.100
1982	1.000	6.300	1.000	2.800	300	300	-	-	2.300	9.400
1983	600	6.900	1.400	4.200	400	700	-	-	2.400	11.800
1984	400	7.300	1.500	5.700	600	1.300	-	-	2.500	14.300
1985	200	7.500	1.700	7.400	900	2.200	-	-	2.800	17.100
1986	-	7.500	1.700	9.100	900	3.100	100	100	2.700	19.800
1987	-	7.500	1.700	10.800	900	4.000	200	200	2.800	22.600
1988	-	7.500	1.700	12.500	900	4.900	300	300	2.900	25.500
1989	-	7.500	1.700	14.200	900	58.000	400	400	3.000	28.500
										
20.000										

De ronde cijfers duiden op het indicatieve karakter van deze 'normen'. Dat wil overigens geenszins zeggen, dat men maar z'n gang kan gaan op dit punt. Zo het apparaat al in staat zou zijn langere tijd een hoger tempo te halen is het de vraag of de opbouw van de samenleving daarmee is gediend. Zolang op deze vraag geen duidelijk antwoord kan worden gegeven is het zinvol geen risico's te nemen.

Ook in stedenbouwkundige zin vergt een uitgebalanceerde fasering veel aandacht met het oog op variatie in het milieu, zo economisch mogelijk benutting van infrastructuur en onderlinge afstemming van plannen op elkaar.

Indien tijdig met voorbereidende werken in de 3e kern wordt begonnen en ook het kleine kernencomplex in Almere - Oost volgens plan wordt gestart is het niet nodig hier het maximum aan te houden om toch aan de taakstelling te voldoen voor geheel Almere. Het behoeft weinig toelichting, dat een operatie van de omvang zoals in tabel 3 is aangegeven alleen succesvol tot stand kan worden gebracht indien niet teveel barrières van bestuurlijke en juridische aard behoeven te worden genomen. In het nieuwe land is daar tot nu toe sprake van.

Overigens kan de start van de woningbouw in de vierde kern (oostelijk kernencomplex) in 1986 in verband worden gebracht met de toenemende druk op de ruimte vanuit het Gooi en Utrecht en samen met Zeewolde in relatie met het planologisch beleid t.a.v. de Veluwe. Met name in het laatste geval gaat het meer om plattelandsvestigingen dan urbane vestigingen. Hoewel een directe relatie tussen het herkomstgebied en een bepaalde kern in Almere in het algemeen zal ontbreken zal een Goois - Utrechtse oververtegenwoordiging in het oostelijk kernencomplex mogelijk kunnen zijn.

#### 4. Kerngrootte en dichtheid

Aangezien er verschillende mensen zijn, die hun prioriteiten t.a.v. hun preferentie in het leef - en woonmilieu anders leggen is er ook behoefte aan verschillende milieus, zoals reeds in het voorgaande tot uitdrukking is gebracht. Er wordt hiervanuit gegaan dat een milieu, naast het niveau van voorzieningen, uitgedrukt in aantallen, kwaliteit, bereikbaarheid en afstand tot het stads(sub)centrum voor alsnog het best kan worden getypeerd door de netto dichtheid van het zuiver woongebied en de bruto dichtheid van het betreffende woongebied, beide laatste uitgedrukt in aantallen woningen per ha.

De vraag is nu hoe de voorkeuren voor een bepaald milieu zullen zijn verdeeld over de toekomstige bevolking van Almere en welke ruimtelijke mogelijkheden in het gebied aanwezig zijn om hieraan tegemoet te komen. Uitgaande van de kerngrootteverdeling die in tabel 2 is voorgesteld, is de volgende vraag: hoe zijn de verschillende milieus met bijbehorende dichtheden verdeeld over de kernen van verschillende omvang.

In tabel 4 wordt een indicatief antwoord gegeven op deze vraag. Daarbij is verondersteld, dat met het toenemen van de grootte van de kernen meer woningen in woongebieden zullen worden gebouwd, die een hogere netto woningdichtheid te zien geven. Onderscheid is gemaakt in 5 gemiddelde dichtheden van netto woongebieden. Het totaal gemiddelde per kerngrootte (- klasse) laat duidelijk de toenemende dichtheid in het netto woongebied zien van kleine kernen naar de hoofd kern.

Bij deze cijferopstelling is rekening gehouden met:

- de woonwensen van de mensen; waarbij een overwegend verlangen naar woningen op de begane grond zich manifesteert, ook bij belangstellenden voor Almere. (8)
- de behoefte aan meer woonruimte per inwoner
- een - recentelijk - stijgend percentage eigen woningbezit in Nederland,
- toenemend ruimtegebruik t.g.v. parkeren, tuinen, spel en groen,
- inrichtingseisen waarmee rekening moet worden gehouden, zoals openbaar vervoervoorzieningen
- kostenoverwegingen en ten slotte de haalbaarheid, gegeven de sterk overheersende laagbouw en de stedenbouwkundige ontwerp-mogelijkheden.

De Verstedelijkingsnota geeft een netto dichtheid aan van 35 a 45 won./ha, afhankelijk van milieu - omstandigheden. (9) Tabel 4 laat zien, dat in Almere 60% van de woningen binnen deze dichtheidsrange is gedacht, terwijl ruim 20% eronder ligt en ruim 15% erboven. Overigens zal van situatie tot situatie het afwegingsproces moeten worden uitgevoerd zoals door Heimans onlangs is aangegeven. (10) De algemene tendens tot hogere gemiddelde dichtheden naarmate de kerngrootte toeneemt, correspondeert met het niveau van openbaar vervoer; railaansluitingen in de kernen groter dan 30.000 inwoners en busverbindingen in alle kernen.

**Tabel 4. Netto woningdichtheidsverdeling naar kerngrootte en ontwikkelingsfase (%)**

\* vergelijk Almere - Haven  
 \*\* Almere - Buiten is i.v.m. de ligging aan de Almerelijn op een gemiddelde netto woningdichtheid van 35 won/ha gesteld

Kerngrootte:	% woningen met een netto woningdichtheid van:					Gemiddeld
	20 won/ha	35 won/ha	45 won/ha	60 won/ha	75 won/ha	
5-10.000 inw.	60 %	30 %	10 %	-	-	25 won/ha
20-30.000	30	50	20	-	-	30 won/ha
30-40.000	25	40	25	10 %	-	33 won/ha
40.000-60.000	20	30	30	15	5 %	35 won/ha
80.000-100.000	10	20	40	20	10	40 won/ha
Totaal bij:						
85.000 inw. (1990)	21 %	32 %	30 %	12 %	5 %	33 "
125.000	24	31	29	11	5	33 "
200.000	24	31	30	12	5	34 "
250.000	24	30	29	12	5	34 "

Als een apart probleem moet worden gesignaleerd, dat het enerzijds voor de hand ligt de hogere dichtheidsgebieden in latere fasen tot ontwikkeling te brengen omdat wordt verondersteld, dat er dan meer vraag naar is en beter bij de dan ook aanwezige - of te realiseren voorzieningen kan worden aangesloten, terwijl deze dichtere woongebieden anderzijds in verband met de structurele opbouw van een kern juist vaak in het begin aan snee komen om b.v. een allereerste centrumontwikkeling te ondersteunen. Deze overwegingen maken het aannemelijk dat in de diverse groeifasen ongeveer een constant gedeelte van elke dichtheids(marge) voorkomt (tabel 4). Hoewel hier met gemiddelde dichtheden wordt gewerkt, is het voor de opbouw van een kern vooral relevant hoe de verdeling is, met name in relatie tot het openbaar vervoer en andere voorzieningen.

Zoals bekend liggen de bruto woningdichtheden tussen verschillende woonmilieus door de toevoeging van allerlei wijkvoorzieningen veel minder sterk uiteen. In Almere als totaal zal de gemiddelde bruto woningdichtheid ongeveer 25 won./ha bedragen. Bij de berekeningen van het benodigde netto stedelijk gebied (totale oppervlakte bebouwd gebied hier exclusief grote bedrijvenparken) is 20 won./ha of 60 inw./ha aangehouden voor alle kernen, behalve voor de kleine kernen van 5 à 10.000 inwoners. Hierbij is met 50 inw./ha gerekend (18 won./ha netto stedelijkgebied) als totaal gemiddelde. Bebassing en beplanting zullen hier een belangrijk deel van de bruto- ruimte beslaan. Een meer definitief voorstel inzake het oostelijk kerncomplex zal antwoord geven op opbouw van dichtheden.

### **3.3. Ruimtelijke aspecten**

#### **1. Algemeen**

Almere wordt in sterke mate beïnvloed door vele situatieve kenmerken op verschillende schaal. In het voorgaande hoofdstuk is macro - schaal besproken; in deze paragraaf wordt aandacht geschonken aan de lokale schaal en afhankelijk van het onderwerp direct verband houdende regionale aspecten. Lokale kenmerken van het grondgebied waar Almere wordt gebouwd zijn naast de krachten die vanuit de regionale schaal doorwerken op Almere zoals doorgaande infrastructuur, bevolkingsdruk etc. vooral het polderlandschap zelf.

Vanuit een langetermijnvisie zal men 'spontaan' ad hoc - ontwikkelingen, die ontstaan door het optimaliseren van situatieve kenmerken op korte termijn, in goede banen moeten leiden. De natuurlijke neiging tot overwoekering van de beschikbare ruimte vanuit de toegangen tot de polder die een amorse stedelijke structuur tot gevolg heeft, dient door bebouwing volgens een organisch opgebouwd gefaseerd structuurplan te worden voorkomen.

In de meeste gevallen wordt de richting van de groei van steden in sterke mate bepaald door fysich -geografische kenmerken, zoals rivieren, ravijnen, bergen etc. Het gebied van Almere kent echter weinig van dergelijke situatieve tegenstellingen. De vlakke kleibodem van de polder achter de dijk biedt weinig aanleiding om bepaalde gebieden al dan niet te bebouwen. Ook het voortzetten in de polder van het landschapstype op het oude land, zoals de heide en bossen van het Gooi komt niet ter sprake. Ondanks het feit dat beide gebieden tegen elkaar aanliggen is de bodem totaal verschillend; in het Gooi de arme zand - en leemgronden en in Almere de vruchtbare kleigrond.

In Almere is wel een zekere variëteit aan landschapstypen te verwezenlijken waaraan de verschillende kernen situatieve kenmerken kunnen ontleenen. Bebassing, beplanting, bebouwing, agrarische bestemmingen en waterpartijen zijn hierbij de ingrediënten waaruit dit specifieke, kunstmatige en zeer Hollandse landschap wordt samengesteld.

Naast landschappelijke differentiatie in de polder door ontwerp van verschillende milieu's bestaat er ook non de rand van de polder in de vorm van een zware dijk, die plaatselijk ongeveer 5 meter boven de polderbodem uitsteekt. Over deze dijk heen is contact met de strakke polderkust langs het Gooimeer, het IJmeer en het in aanleg zijnde Oostvaardersdiep mogelijk. In werkelijkheid is hier van een stedelijke kleine schaal uit gezien, sprake van een weinig bruikbare scheidingslijn tussen land en water. De dijk, die anders dan het genoegen dat zijn abstracte schoonheid biedt op zichzelf weinig mogelijkheden tot gebruik geeft, wordt derhalve waar nodig en mogelijk opgenomen in een boeiende aankleding. In verband met de primaire functie van de dijk: een waterhuishoudkundige, zal iedere nevenfunctie van geval tot geval zorgvuldige afweging vragen.

De situatie kenmerken zijn een aanleiding, een middel maar ook een beperking om optimalisatie in Almere te bereiken t.a.v.:

- de ligging van verschillende bestemmingen
- milieu - differentiatie op de schaal van Almere als geheel en van zijn kernen afzonderlijk
- het karakter en de identiteit van de stad als geheel als ook weer op de schaal van de kernen afzonderlijk.

Naast de meer landschappelijke situatieve kenmerken zoals ligging aan de kust, aan een kanaal en in de polder, zijn met name de functionele en locatonele kenmerken van de kernen afzonderlijk zoals grootte, ligging aan het spoor, type werkgelegenheid, centraliteit enz. bepalend voor het leven dat zij bieden.

Als situatieve gegevens kunnen voorts worden beschouwd (fig. 13):

- aan de zuidzijde : het IJ- en Gooimeer
- ,, ,, westzijde : het Oostvaardersdiep, een middeldiepe vaarroute tussen Amsterdam en het Noorden
- ,, ,, noordzijde : de open polder van Zuidelijk Flevoland
- ,, ,, oostzijde : de vooral voor de recreatie in te richten zuidelijke lob van de polder

Binnen en langs het gebied van Almere zijn o.m. nog van belang:

- Almere - Stad als grootste en centrale kern (zandophoging)
- Almere - Haven met zijn omvang van 20 - 25.000 inwoners en ligging aan het Gooimeer
- het eerste deel van het extensieve bedrijvenpark 'de Vaart'
- de toegangspunten tot het gebied; Hollandse brug, de brug bij Huizen, Gooiseweg (Nijkerk/Dronten) en de Oostvaardersdijk vanuit Lelystad
- de rijksweg 6 door het gebied
- de tangentiële ligging van rijksweg 27
- de 380 Kv - hoogspanningsleiding
- het spoorlijntracé van de Almerelijn
- de wisselende bodemgesteldheid ten oosten van de Hoge Vaart



**Figuur 13: Situatieve kenmerken Almere**



## 2. Ligging van de kernen

De ogenschijnlijk onbeperkte vrijheid van ordening en lokatie m.b.t. de kernen heeft in feite nooit bestaan en voorzover ze aanwezig was is die vrijheid in de loop der jaren steeds verder ingeperkt door het bekend worden van eisen en randvoorwaarden. In 'Almere 1985' is zowel een verslag gegeven van de vele alternatieven en varianten die de revue gepasseerd zijn als een betoog houden, dat tot een voorstel leidde t.a.v. de lokatie van de centrale kern en de derde kern. (11)

De motivering voor de centrale lokatie van de hoofdkern luidt in het kort:

- bevordering van een gelijkmatige verdeling van het verkeer over Almere
- de gemiddelde afstand tot het hoofdcentrum beperken juist bij een meerkernige opbouw van het stedelijk gebied
- de ook in regionaal opzicht, verkeersgeografisch gunstigst gelegen lokatie zal de beste garanties kunnen geven om een snelle en duidelijke ontwikkeling van het hoofdcentrum van de grond te krijgen.

De 'aanwezigheid' van Almere - Haven, de wens om een aantrekkelijke buitenruimte te creëren tussen Almere - Haven en de centrale kern, de tracering van rijksweg 6 en de mogelijkheden m.b.t. de tracering van de raillijn, leidden tot de lokatie van de hoofdkern zoals in fig. 14 is aangegeven. Met het besluit over de gewenste omvang van Almere - Haven (20 à 25.000 inwoners) werd de lokatie van de hoofdkern nader bepaald. De gewenste omvang van de hoofdkern is in par. 3.2.2. en 3.2.3. aan de orde gesteld.

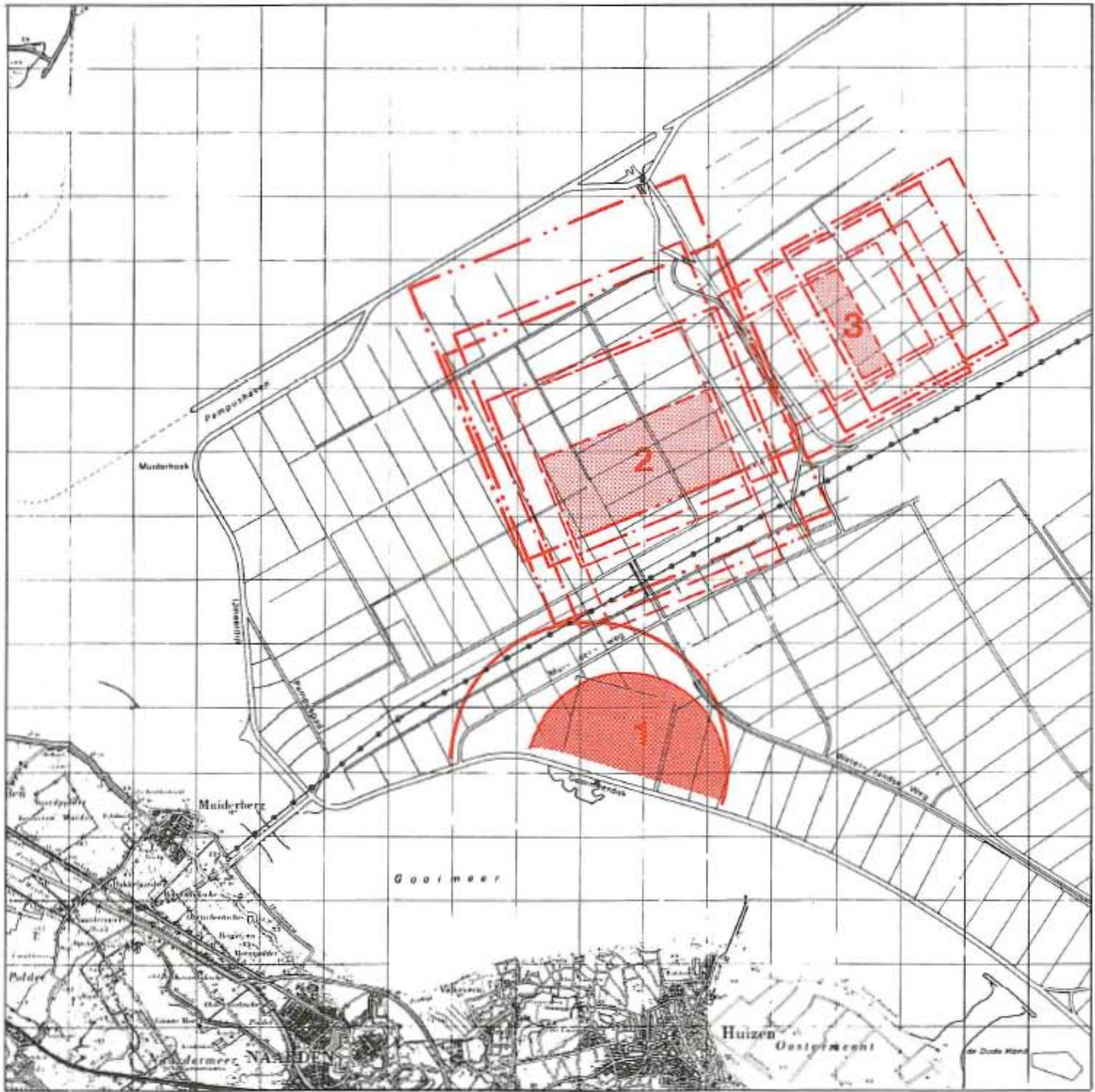
De omvang van de derde kern op langere termijn is in 'Almere 1985' gesteld op 20.000 of 50.000 inwoners. Met de besluitvorming over de omvang van Almere - Haven, de intentie m.b.t. de hoofdkern, de overeenstemming over de voor Almere geformuleerde doelstellingen en de 'voeding' van de raillijn is een duidelijke voorkeur voor een middelgrote kern ontstaan voor de als derde te ontwikkelen kern. Daarbij is in eerste instantie gedacht aan 50.000 inwoners, zowel om een milieu te kunnen creëren, dat duidelijkafwijkt van Almere - Stad en Almere - Haven als vanwege de eisen die worden gesteld aan de opening van een tweetal spoorweghaltes (15 à 20.000 inwoners per halte).

De lokatie van de derde kern is om de volgende redenen ten noorden van de Lage Vaart gedacht:

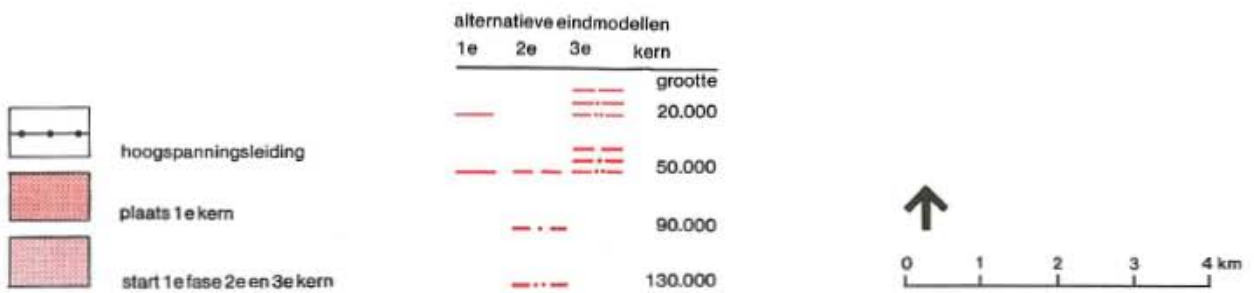
- uit een oogpunt van stedenbouwkundige ontwikkeling van het hoofdcentrum van de centrale kern is een ligging van de derde kern tegenover Almere - Haven aantrekkelijk
- het tracé van de Almerelijn dient te noorden van de Lage Vaart bij voorkeur te worden gehandhaafd, ook i.v.m. de binnenkomst van de raillijn in Lelystad.
- ligging nabij het eerste grote bedrijventerrein in Almere het bedrijvenpark Almere - Noord, dat gedeeltelijk droog terrein zal zijn, gedeeltelijk aan water zal liggen, dat bevaarbaar is voor schepen tot 2000 ton en gedeeltelijk aan water voor schepen tot 600 ton nl. de eerste fase ('de Vaart').

In de ruimtelijke situatie ten noorden van de Lage Vaart en tussen de stadsautoweg en de rijksweg naar de Markerwaard bleek later - de groenvoorzieningen mede in aanmerking genomen - slechts ruimte aanwezig te zijn voor 35 à 40.000 inwoners bij de aangehouden dichtheden van 60 inw./ha netto stedelijk gebied. Een aantal dat nog voldoende is om het karakter van een kern met een eigen identiteit te verkrijgen, inclusief de geplande stations en diverse andere voorzieningen. Opgemerkt zij, dat deze kern zonder twijfel sterke relaties zal

**Figuur 14**



plaats van de 1e kern en plaats van gebieden die geschikt zijn voor start van de 2e en 3e kern.



hebben met het direct aangrenzende landbouw - en natuurgebied.

Met de ideeënvorming omtrent devormgeving van de Randmeren tussen Noord Holland en de Markerwaard en Zuidelijk Flevoland ontstond er meer inzicht in een aanvaardbare tracering van de zuidelijke Markerwaarddijk. Tevens werd nu ook duidelijk waar de meest zuidelijke oeververbinding tussen Zuidelijk Flevoland en de Markerwaard zal moeten komen. Deze oeververbinding maakt deel uit van de verbinding tussen het midden en noorden van Noord - Holland met rijksweg 6 en rijksweg 27 (Utrecht - Breda).

Inmiddels ontstond de noodzaak een terrein aan te wijzen en in gereedheid te brengen om de bedrijven te kunnen ontvangen, die in een vroeg stadium van ontwikkeling van een nieuwe stad naar Almere komen en niet opeen terrein in Almere - Haven terecht kunnen. Ligging aan vaarwater voor met name de bedrijven in de bouwnijverheid is een eis. Bovendien is natuurlijk overwogen hoe deze eerste ontwikkeling zou kunnen passen in een structuurplan voor Almere. Daarbij werd uitdrukkelijk rekening gehouden met de mogelijkheid in dit deel van Almere aan het Oostvaardersdiep terreinen te reserveren aan vaarwater tot 2000 ton en bovendien hier tot een zekere concentratie van meer extensief gebruikte werkterreinen (bedrijvenparken) te komen, zodat het mogelijk zou worden op den duur en zelfs incidenteel vooruitlopend allerlei voorzieningen te scheppen, die het vestigingsklimaat hier kunnen uittillen boven de normale perifere terreinen op het oude land.

Andere belangrijke gegevens, waarmee bij de bepaling van de ligging van de kernen rekening moest worden gehouden, zijn:

- de railverbinding
- rijksweg 6
- de 380 Kv hoogspanningsleiding
- het gebied met relatief slechte bodemeigenschappen voor bebouwing.

Het zal duidelijk zijn, dat bij de vormgeving van de kernen en buitenruimten veel meer elementen en richtlijnen een rol spelen; veelal van beperktere functionele en ruimtelijke betekenis dan op het niveau van het structuurplan het geval is.

Met de bekende ruimtelijke gegevens en de eerder geformuleerde doelstellingen en uitgangspunten voor ogen was vervolgens de vraag: Waar kunnen de overige kernen (één middelgrote en twee kernen in de orde van grootte van 25.000 inwoners of meerdere kleinere kernen van 5 à 10.000 inwoners) het best worden gelokaliseerd met inachtneming van de wens om in ieder geval één centraler gelegen buitenruimte te creëren van wat grotere omvang? Gegeven de opdracht om 250.000 inwoners te kunnen huisvesten met alle overige bijbehorende functies gaat het dus om de ruimte voor 250.000 - (20 à 25.000 + 90 à 100.000 + 35 à 40.000) = 85 à 105.000 inwoners.

In eerste instantie is nagegaan waar de middelgrote kern het best zou kunnen worden gelokaliseerd. Daarbij is overwogen dat:

- een ligging aan één van de randmeren wenselijk is,
- de verdeling van de inwoners over het gebied en de verdeling t.o.v. het hoofdcentrum van Almere een zekere gelijkmatigheid moet laten zien i.v.m.m. de optimale benutting van infrastructuur,
- ter handhaving van de polynucleaire opzet een ligging 'loodrecht' op de verstedelijkingsas waarin de eerste drie kernen liggen, gewenst is
- een compacte middelgrote kern tussen de hoofdkern en het centrum van Amsterdam een tweede openbaar vervoersverbinding tussen Flevoland en de Amsterdamse agglomeratie dichter bij de realisering brengt; zoals elders (hoofdstukcommunicatie) zal blijken is bij groei van Almere boven de minimum omvang behoefte aan een dergelijke verbinding ter voorkoming van congestie op de raillijn Amsterdam - Hilversum.

Bij de verdere ruimtelijke studies bleek de lokatie in de zuidwesthoek van het Almeregebied het meeste perspectief te bieden.

Teneinde zowel een evenwichtige verdeling van inwoners t.o.v. het hoofdcentrum te verkrijgen als vanwege het feit dat de andere middelgrote kern kleiner wordt dan in het sociaal - ruimtelijk programma werd voorgesteld en om in deze kern voldoende draagvlak te creëren om de zuigkracht van Amsterdam - waaraan tot aan een bepaald niveau van voorzieningen geen positieve betekenis kan worden toegekend - te weerstaan, is Almere - Pampus - zoals de naam in dit rapport luidt - op een inwonertal van 50 à 60.000 gesteld.

Daartoe is een voorstel op de structuurplankaart uitgewerkt waarbij ca. 950 ha urbaan gebied wordt toegevoegd aan de meest westelijke punt van de bestaande polder. Dit op het eerste gezicht wellicht vraagtekens oproepende voorstel blijkt bij nadere bestudering stedenbouwkundig belangrijke mogelijkheden te openen voor boeiende centrumontwikkelingen in combinatie met jachthavenactiviteiten en bovendien tot vereenvoudiging van de aantrekking van Almere en daarmee de Zuidelijke IJsselmeerpolders, op de Amsterdamse agglomeratie te leiden. Bovendien zijn zowel de ligging van de infrastructuur in de polder in plaats van het in het IJmeer als de waarde van de grond op een dermate geringe afstand van het centrum van Amsterdam redenen om hier in principe positief tegenover te staan en nader op zijn - onder andere financiële merites te toetsen.

Voor de overige in kleine kernen onder te brengen 35 à 45.000 inwoners, d.w.z. 14 à 18% van de totale bevolking bij 250.000 inwoners, is ruimte gevonden ten oosten van de hooftkern en de centrale buitenruimte, nl. ten noorden van de Hogevaart op het grensgebied van stad en land. De ligging van de kernen is hier vooral bepaald door de positie t.o.v. het hoofdcentrum Almere, door de wens de centrale buitenruimte tussen de hoofdkern en deze kleine kernen meer ontwikkelingsmogelijkheden te geven, rekening te houden met de bodemgesteldheid, de penetratie van het grootschalig landbouwgebied mogelijk te maken en aan te sluiten bij impulsen die vanuit het oostelijkdeel van de Randstad komen en die infrastructuur kunnen worden begeleid door rijksweg 27. De interne samenhang binnen Almere met name tussen de hoofdkern en het oostelijk kerncomplex komt onder andere tot uitdrukking in de openbaar vervoersbaan, die in het plan is opgenomen. Daarnaast zal hier ook een sterke relatie met het Gooi en Utrecht kunnen ontstaan (doortrekking o.v. - baan).

De meest zuidelijk gelegen kern vertoont een sterke relatie met het bedrijvenpark Almere - Oost, dat zowel kan profiteren van de ligging aan de Hoge Vaart als aan rijksweg 27, de Gooiseweg en de Waterlandseweg (S.A.W. 2). Zoals reeds in tabel 3 is tot uitdrukking gebracht, wordt het raadzaam geacht de start van het oostelijk kerncomplex niet te laten beginnen. Zowel de ontwikkeling van het landelijk gebied in als buiten Almere is gebaat bij een vroegtijdige, planmatige ontwikkeling van de kleinere kernen. Bovendien zal een vraag aanwezig blijken te zijn van bewoners, zowel op grond van pure woonwensen als i.v.m. de bezetting van een arbeidsplaats in de naaste omgeving.

In de voorgaande beschouwingen is gepoogd naar voren te halen waarom de kernen de lokatie is toegedacht, zoals op de structuurplankaart is aangegeven. De samenbindende elementen in geheel Almere door de tijd heen bezien zijn daardoor wellicht iets minder duidelijk onder de aandacht gekomen. Bij de behandeling van de fasering wordt hierop verder ingegaan. Toch wordt de in het plan aangebrachte samenhang al reeds geïllustreerd door de centrumopbouw, de transversaal gerichte openbaar vervoersstructuur en de landschapsontwikkelingszones (zie hoofdstuk 5), waarin onder andere op basis van centrale ligging en ruimtelijke mogelijkheden intensievere ontwikkelingen plaatsvinden, waarbij heel Almere betrokken is.

Met dit alles is getracht aan te geven hoe de meerkernige opzet van Almere aanleiding is geweest voor een structuur, die zich zowel kenmerkt door samenhang als door de eigenheid van de afzonderlijke kernen en bovendien de mogelijkheid in zich heeft bij stagnatie of vertraagde ontwikkeling tot een min of meer 'afgerond' geheel en afgeronde onderdelen te komen. Zie ook de hoofdstukken 8 (fasering) en 9 (planbeschrijving).

Tenslotte zij hier opgemerkt, dat het bij de beoordeling van het plan goed is te beseffen, dat de opbouw van Almere vrij goed is te vergelijken met die van een stadsgewest, zij het dat de planmatige en snelle groei een ontwikkeling zal doormaken, die niet is te vergelijken met de ontstaansgeschiedenis van de huidige stadsgewesten (= centrale stad met omliggende stadjes en dorpen). Almere - , het culminatiepunt van stedelijke leefwijze en vormgeving in Almere zal heel anders moeten worden gezien dan b.v. Lelystad. De tegenpool, het kleine kernencomplex, is niet te vergelijken met suburbane kernen, maar moet juist als een op een rurale bestaanswijze gebaseerde nederzetting worden gezien. Daartussen bevinden zich kernen van verschillende functie, omvang, ligging en mate van stedelijkheid van haar bewoners en vormgeving.

## 4. beroepsbevolking en bedrijfslokaties

### 4.1. Inleiding

Vele steden op de wereld ontleen hun bekendheid aan een ter plaatse gevestigde onderneming of bedrijfsklasse (Eindhoven, Birmingham, Detroit). Nog meer steden hebben bekendheid door globalere typeringen zoals havenstad, industriestad, hoofdstad e.d. Verreweg de meeste steden worden niet geïdentificeerd met één onderneming of bedrijfsklasse, maar bezitten een rijk geschakeerde variatie aan bedrijven en instellingen. Het meest waarschijnlijk is, dat dit laatste ook met Almere het geval zal zijn. De ligging van Almere in internationaal - en nationaal verband biedt goede vestigingsmogelijkheden voor velerlei typen bedrijven en instellingen (fig. 15).

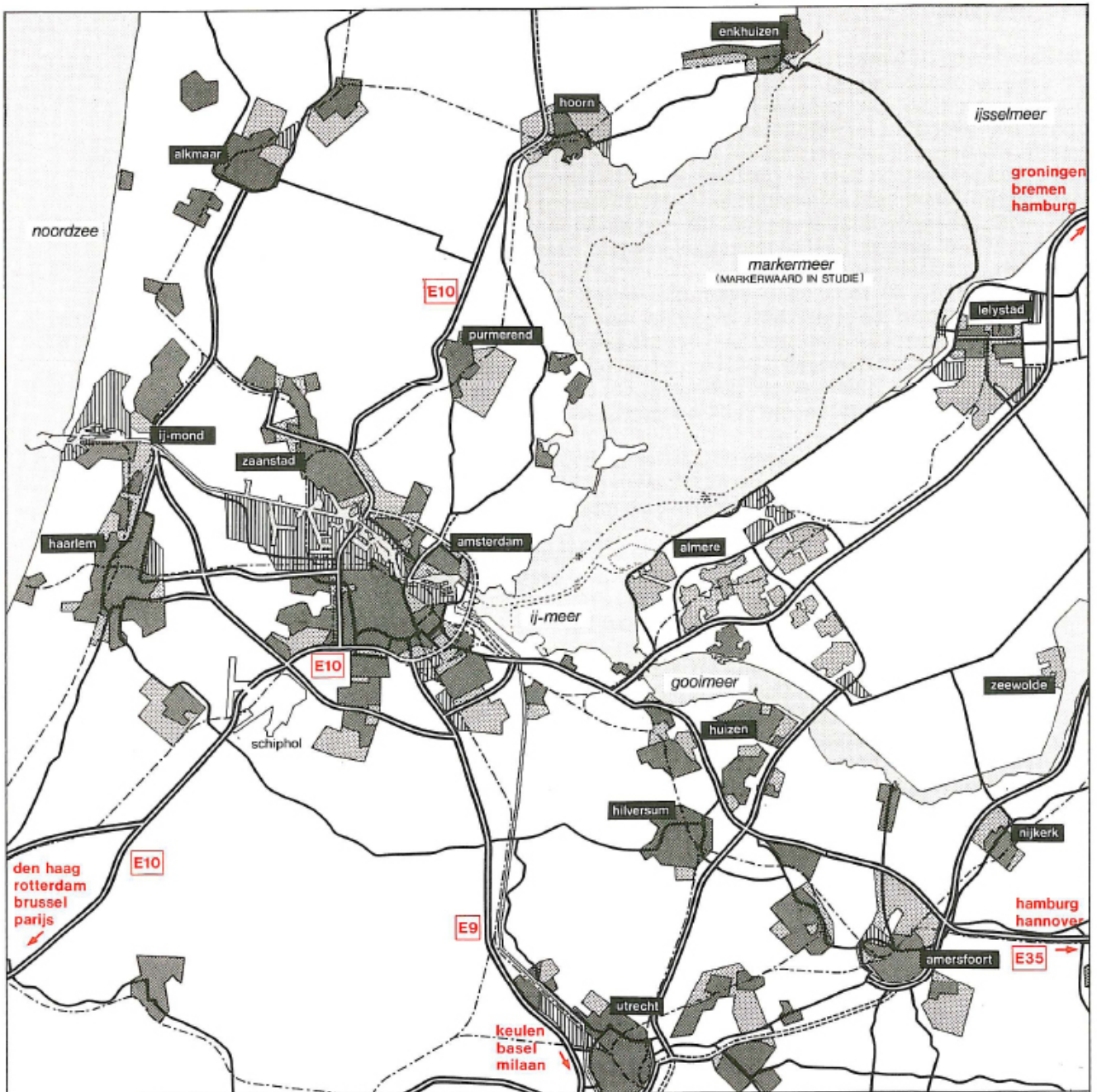
Almere ligt 'onder de rook' van Amsterdam en het Gooi. De betekenis hiervan zal hierna op meerdere plaatsen aan de orde komen. De aanwezigheid van deze sterk geurbaniseerde gebieden, die met tal van maatschappelijke en ruimtelijke problemen worstelen, is ook de reden dat Almere op deze plaats wordt gebouwd. Ter oriëntatie is het goed enkele lijnen vast te houden, die in dit hoofdstuk een rol van betekenis spelen:

- in de eerste plaats is er de vrijwel directe koppelingsmogelijkheid met infrastructuur in de vorm van de luchthaven Schiphol en de zeehavens van het Noordzeekanaal - gebied, alsmede spoor - , auto - en waterwegen.
- in de tweede plaats is een aanzienlijke hoeveelheid werkgelegenheid - inclusief de beslissingscentra van veel grote ondernemingen - in Amsterdam gevestigd, waarvan ongetwijfeld sterke impulsen zullen uitgaan; ruimer gesteld: de ontwikkeling van Almere vindt plaats in een gebied met een - naar volume en structuur gemeten - omvangrijke en gedifferentieerde arbeidsmarkt
- in de derde plaats zijn van belang de mogelijkheden van de nieuw in te richten ruimte in Almere zelf die in samenhang met de twee eerstgenoemde omstandigheden, betekenis krijgen voor de werkgelegenheidsontwikkeling.
- in de vierde plaats zijn het de ruimtelijke mogelijkheden van het hele IJsselmeergebied (Markerwaard), die van invloed kunnen zijn op de vestigingsplaatskeuze.
- en ten slotte zal de periode waarin - laatste kwart 20e eeuw - de basis wordt gelegd voor de structuur van de stad - in velerlei opzichten - en waarin de snelste ontwikkeling plaatsvindt een belangrijk stempel drukken op verdere ontwikkeling (smogelijkheden).

In een dichtbevolkt land als Nederland is het scheppen van nieuwe ruimte om te werken, een bestaan te garanderen en andere activiteiten in te ontplooien, een diepgewortelde traditie die zich uit (te) in diverse vormen van landaanwinning en ontginning van woeste gronden. Het Zuiderzeeproject is hiervan een bekend voorbeeld.

Met Almere komen enkele kenmerken van het Zuiderzeeproject scherper dan ooit naar voren door de plaats waar en de tijd waarin de ontwikkeling plaatsvindt. Wat de plaats betreft kan worden opgemerkt, dat het aanbod van een oppervlakte stedelijke ruimte die ongeveer gelijk is aan het Gooi, in enkele decennia in een regio waar de schaarste aan grond voor diverse stedelijke doeleinden groot is, tot ingrijpende activiteiten in Almere veranderingen op het oude land zal (kunnen) leiden. De mogelijkheden tot versnelde herstructurering in de oude stad in een positieve richting worden in principe aanzienlijk vergroot; er wordt immers ruimte in Almere beschikbaar voor bewoners en bedrijven en er ontstaat ook meer ruimte in de oude stad om grotere gebieden grondiger aan te pakken. Bovendien kan een economische structuur worden nagestreefd in de vernieuwde oude stad, die beter past in het grootstedelijk produktie - en consumptiemilieu en die ook gepaard gaat met een efficiënter ruimtegebruik.

Wat betreft de tijd waarin Almere tot stand zal komen, lijken de volgende



**Figuur 15: Internationale infrastructuur**

- processen zich aan te dienen op het punt van het werken:
- versterking van de internationale arbeidsspecialisatie met in Nederland meer nadruk op produktontwikkeling en productie van hoogwaardige goederen en diensten
  - toename van het aanbod van gehuwde vrouwelijke arbeidskrachten,
  - een toeneming van deelarbeid, waaraan meerdere oorzaken ten grondslag kunnen liggen, zoals behoefte aan opleiding en vorming, belasting van de beroepspersonen, tekort aan vraag naar arbeid e.d.
  - de geschooldheid van het arbeidsaanbod zal – waar de vraag niet altijd hiermee in overeenstemming is – ertoe kunnen leiden dat

opwaardering van de arbeidsplaats en verbetering van het werkmilieu veel aandacht krijgen.

Een en ander zal vaak gepaard gaan met grotere ruimtebehoefte per arbeidsplaats, zowel netto als bruto, alsmede algehele of de gedeeltelijke verplaatsing van het bedrijf, dienst of instituut,

- milieuvriendelijker productieprocessen, die het mede mogelijk maken successen te bereiken op het punt van de intergratie met andere functies.

De combinatie van bovenvermelde ontwikkelingen, die naar alle waarschijnlijkheid kunnen worden tegemoet gezien, zullen Almere t.a.v. het werken een specifiek karakter en een unieke plaats geven binnen het Zuiderzeeproject en de Randstad.

In dit hoofdstuk staan de ruimte behoefte gedurende de ontwikkeling in de tijd alsmede de locatie van de werkgelegenheid centraal. Voor de bepaling van de werkbehoefte is als volgt te werk gegaan:

1. prognose van de toekomstige beroepsbevolking
2. raming van de omvang van het woon- en werkforensisme
3. verdeling van de arbeidsplaatsen over de bedrijfsklassen,
4. bepaling van de terreinquotiënten per categorie bedrijfsklassen,
5. toedeling van de arbeidsplaatsen per categorie bedrijfsklassen aan verschillende typen locaties en
6. berekening van de ruimtebehoefte per type locatie.

Alvorens de resultaten en achtergronden te geven van de prognoses inzake de toekomstige beroepsbevolking wordt eerst nog in het kort ingegaan op eerder geformuleerde uitgangspunten en doelstellingen. In het studierapport 'Verkenningen' (1970) werd Almere als woon - werkstad naar voren gebracht. **(1)** Rekening werd gehouden met een hoog niveau van forensisme in de beginperiode van ontwikkeling, waarbij een woonforensenoverschot voor 1980 werd voorzien van maximaal 60% en minimaal 40%, in de loop der jaren zou dit overschot vrij snel dalen. De hypothesen die hieraan ten grondslag lagen waren: De belangstelling van bedrijven om zich in Almere te vestigen, neemt (pas) toe met het aanbod van personeel aldaar, De ontbrekende noodzaak om ook in Almere te gaan werken als men er gaat wonen en op betrekkelijk geringe afstand een baan naar zijn/haar zin heeft, zal veel mensen nog meer of minder lang aan het oude land binden.

Qua samenstelling werd een verschuiving in de werkgelegenheid in de loop van de tijd voorzien van 50% secundair en 50% tertiair in 1980 naar 40% secundair en 60% tertiair in 1990 en verder.

Ruimtelijk werd zowel voorzien in kleine werkterreinen aan de randen van de kernen als een grootschalig werkterrein in het noordwesten van Almere. Meer impliciet werd uitgegaan van de aanwezigheid van arbeidsplaatsen in de woongebieden, centra e.d.

In 'Almere 1985' (1974) zijn doelstellingen vermeld en ruimtelijke consequenties daarvan genoemd, die de te volgen koers m.b.t. de werkgelegenheid in Almere nader hebben aangeduid. **(2)** Woon – werkstad is hierbij opgevat als een situatie waarbij het aantal arbeidsplaatsen niet meer dan 10% afwijkt van de ter plaatse wonende beroepsbevolking. Per kern werd een afwijking van 20% op dit punt geaccepteerd. Over het niveau van het forensisme met de regio is gesteld dat dit waarschijnlijk in beide richtingen hoog zal zijn en ook moet kunnen zijn i.v.m. de keuzevrijheid in dit opzicht. M.b.t. de economische structuur werd een percentage van 60 à 70 voor de tertiaire sector op de lange termijn mogelijk geacht. De ruimtelijke consequenties die veel aandacht moeten hebben zijn:

- infrastructuur, vooral regionale verbindingen
- aanleg en inrichting van terreinen en gebouwen voor secundaire – en tertiairewerkgelegenheid in en aan de rand van de kernen



- waar mogelijk integratie met andere functies
- ontwikkeling van locaties, die appelleren aan de bedrijfseisen en aan die van de personeelsleden.

In 'Almere 250.000 mensen in 25 jaar?' (1975) zijn de eerder geformuleerde doelstellingen ten dele nader uitgewerkt; o.m. in taakstellingen per jaar (tot 1985) t.a.v. het aantal te creëren arbeidsplaatsen, gesplitst naar stuwend en verzorgend. (3) Bovendien zijn concrete instrumenten aangegeven, die de ontwikkeling van de werkgelegenheid in het algemeen in Almere een vlotte start kunnen geven.

De Verstedelijkingsnota (1976) merkt t.a.v. de werkgelegenheid in de groeikernen op, dat hieraan in belangrijke mate aandacht moet worden besteed. (4) De achterliggende redenen die worden genoemd, zijn:

- de integratie van wonen en werken waar mogelijk te bevorderen
- een bijdrage te leveren aan beperking van de mobiliteit
- mede een oplossing te bieden voor de toename van de ruimtebehoefte van zowel de industriële werkgelegenheid als de werkgelegenheid in de dienstensector.

In deze regeringsnota wordt uitstraling van (bevolking en) werkgelegenheid uit de Randstad naar de IJsselmeerpolders als doelstelling van beleid aangehouden. Voor Almere wordt de ontwikkeling van eigen werkgelegenheid i.v.m. de ligging t.o.v. Amsterdam en het Gooi als een goede mogelijkheid gezien; toch zal een sterke uitwisseling van forensen plaatsvinden. Een voordeel is evenwel, dat in dit geval van 'flexibele verplaatsing' sprake kan zijn, waarbij bedrijf en personeel niet zijn gedwongen (gelijktijdig) te verhuizen. Op den duur kan het niveau van het forensisme afnemen, doch i.v.m. het voorziene groeitempo in absolute zin nog lange tijd blijven stijgen.

Een taakstelling wat betreft het aantal te realiseren arbeidsplaatsen is - in tegenstelling tot het woningbouwprogramma in de periode 1980 - 1990 - niet genoemd; wel worden een aantal richtlijnen verstrekt in de structuurschets t.a.v. de locatie van de arbeidsplaatsen, die beogen een zo goed mogelijke ruimtelijke structuur te verkrijgen en die zowel binnen de groeikernen als in de relaties met de regio van belang zijn. De nota inzake selectieve groei (Economische Structuurnota 1976) geeft tal van aanknopingspunten voor de na te streven structuur van de beroepsbevolking en de werkgelegenheid in Almere, zoals de nadruk die wordt gelegd op de ontwikkeling van de kapitaalgoederenindustrie, de productie van specialistische - veel know-how en hoog geschoolde arbeidskrachten vereisende - eindproducten en diensten, de research-ontwikkeling en export van kennis, alsmede de specialistische dienstverlening in relatie tot de landbouw, veredelingsindustrie, internationaal transport, bank - en verzekeringswezen en het toerisme. (5) In hoeverre nieuwe activiteiten in de nieuwe stad Almere tot ontwikkeling worden gebracht of in één van de grote centra in de regio is minder essentieel dan de economische opleving en herstructurering in de regio als totaal.

#### **4.2. Prognose van de toekomstige beroepsbevolking**

De beroepsbevolking wordt hier opgevat als dat deel van de totale bevolking, dat een arbeidsplaats bezet of daadwerkelijk wil bezetten, gedurende een vast of wisselend deel van de week. Tussen part - time en full - time beroepspersonen wordt onderscheid gemaakt.

Het vertrekpunt bij de berekening van de beroepsbevolking ligt bij de leeftijdsopbouw van de toekomstige bevolking van Almere. Voor Almere is een taakstellende leeftijdsopbouw geconstrueerd, waarbij het taakstellende element wordt gevormd door de samenstelling van de immigranten naar leeftijd. Indien de ontwikkeling op zijn beloop wordt

gelaten ontstaat een typische migrantenbevolking zoals in Lelystad in de eerste ontwikkelingsjaren. Deze bestaat voor een heel groot deel uit jonge gezinnen met kleine kinderen. Redenen om voor Almere te streven naar een leeftijdsopbouw die de Nederlandse leeftijdsopbouw zo veel mogelijk benadert zijn:

- het voorkomen van (te) sterke pieken bij het onderwijs en het arbeidsaanbod
- bevorderen, dat de voorzieningen in 't algemeen minder mobiele groepen niet achter blijven en aldus een zelfbevestigend effect teweeg brengen
- een sociaal en psychologisch milieu te scheppen, dat wordt gekenmerkt door veelzijdigheid en waar b.v. jong en oud een beroep op elkaar kunnen doen en contact met elkaar kunnen hebben
- mee te werken aan het terugdringen van de voortschrijdende veroudering in Amsterdam, waarbij het aandeel mensen van 65 jaar en ouder aanzienlijk boven het landelijk gemiddelde ligt in het bijzonder in enkele buurten en aldaar de woningbezetting, koopkracht en voorzieningenniveau terugloopt tot een niveau, dat niet in overeenstemming meer is met het verwachtingenpatroon van de grote -stadbewoners.
- het tegengaan van de ruimtelijke segregatie van leeftijdsgroepen waarbij b.v. de ouderen een onevenredig groot deel van de woningvoorraad in de oude stad bezetten en daarmee indirect tot forensisme aanleiding geven.

Aan de taakstellende leeftijdsopbouw wordt gestalte gegeven met behulp van het woningbouwprogramma qua differentiatie, het woningtoewijzingsbeleid en de realisering van voorzieningen voor groepen, die normaliter later naar een nieuwe stad komen. Er bestaat dus een duidelijk en gemotiveerd streven om zo snel mogelijk een 'Nederlandse leeftijdsopbouw' in Almere te bereiken. Dit laat onverlet een beleid waarbij uit de gemeente Amsterdam een aandeel ouderen (50+) wordt aangetrokken, dat aldaar tot verlichting van de sociale problematiek leidt, maar in Almere een normale samenstelling geeft, omdat het Amsterdamse bevolkingsaandeel in Almere nu eenmaal  $\pm 64\%$  zal bedragen. Voor het Gooi geldt deze problematiek in mindere mate. Het zal duidelijk zijn dat het (nederlandse) evenwicht moet worden bereikt met de economisch gebonden gezinnen, die van elders komen. Al met al is het realistisch de eerstkomende jaren toch met een enigzins afwijkende leeftijdsopbouw rekening te houden. Het is hier niet de plaats hierop uitvoerig in te gaan. **(6)**

Op basis van deze leeftijdsopbouw en met behulp van de deelnemingspercentages van de verschillende leeftijdsgroepen aan de beroepsarbeid is de omvang en samenstelling van de beroepsbevolking naar geslacht en leeftijd te berekenen. De toegepaste deelnemingspercentages zijn ontleend aan het Centraal Planbureau en weergegeven in tabel 5. **(7)** De tabel suggereert een nauwkeurigheid, die in werkelijkheid natuurlijk afwezig is en slechts het gevolg is van consequente doorrekening van veronderstelde trends en trendafbuigingen op het terrein van onderwijsdeelneming, pensionering, sociale wetgeving, mentaliteitsverandering enz. De deelneming bij de vrouwen van 25 - 49 jr. is wellicht onderschat. Met name de omvang en aard van de werkgelegenheid zal ook een belangrijke rol spelen bij de mate van deelneming. Bovendien kan het aantal per week te werken uren invloed hebben op het totale aantal beroepsbeoefenaren. In feite is dus sprake van een vrij grote mate van onzekerheid. Dit blijkt b.v. wanneer de 'mate van activiteit' van de beroepsbevolking in beschouwing wordt genomen. Tussen 1968 en 1974 nam de activiteit van de beroepsbevolking toe van ca 11,5% tot ca 18,5%. Thans (1976) moet worden vastgesteld dat ca 20% van de beschikbare tijd van de beroepsbevolking niet wordt gewerkt t.g.v.: werkloosheid (ca 5%), ziekte (ca 7,5%) en langdurig zieken en mindervaliden (ca 7,5%). **(8)**

**Tabel 5. Deelneming aan beroepsarbeid in Nederland in %, 1960-20001)  
(manjaren in % van de bevolking, 2))**

Leeftijds- klasse	Mannen					Vrouwen				
	1960	1970	1980	1990	2000	1960	1970	1980	1990	2000
14-19 jaar	54,1	38,3	17,7	9,3	5,0	51,3	46,1	25,5	17,3	14,0
20-24	91,2	84,8	77,4	71,8	68,5	55,7	53,1	51,8	52,7	52,0
25-49	97,7	96,2	92,2	91,1	91,0	18,1	19,5	21,4	24,5	28,0
50-54	96,1	91,9	82,1	79,7	81,0	16,9	17,2	17,0	17,4	21,0
55-59	92,7	87,6	74,5	71,1	73,0	14,3	15,2	15,5	15,9	18,5
60-64	80,1	75,6	58,8	51,2	50,0	9,7	10,8	11,0	10,2	9,5
65 e.o.	19,5	12,5	8,8	7,2	6,0	2,5	2,5	2,3	1,9	1,0
Totale bevolking van Nederland	57,3	54,9	53,2	53,2	-	17,0	17,7	16,6	17,2	-

1) De percentages voor 2000 betreffen afgeronde C.P.B.-cijfers

2) Doordat de percentages hier in manjaren zijn gegeven en deelarheid vermoedelijk een steeds belangrijker plaats zal gaan innemen met name bij vrouwen ligt het percentage beroepspersonen hoger

In bovenvermelde deelnemingspercentages (tabel 5) is al met de AAW rekening gehouden. Voor een zo goed mogelijke prognose van het aantal arbeidsplaatsen, dat nodig zal zijn om de beroepsbevolking aan het arbeidsproces te laten deelnemen moeten de cijfers van tabel 5 nog worden gecorrigeerd voor part - time arbeid en vanwege de regionale invloed van Amsterdam en de overheersende herkomst van de bevolking van Almere uit deze stad. In de Amsterdamse agglomeratie lag in 1971 bij de vrouwen het deelnemingspercentage nl. 6% hoger dan het landelijke cijfer resp. 24 en 18% van de 14 - 70 jarigen, terwijl dit bij de mannen 4% bedroeg (resp. 57 en 53%). (9) Uit gegevens van de arbeidskrachtentelling 1973 (C.B.S.) kan worden afgeleid, dat bij de mannen de verhouding marginale beroepsbevolking/'volledige' beroepsbevolking 1 : 50 bedroeg en bij de vrouwen 1 : 3. Bij 'volledig' gaat het om personen met beroep als voornaamste bezigheid. (10) Indien mag worden aangenomen dat 'marginale beroepspersonen' gem. 0,3 manjaar productief zijn tegen 'volledige beroepspersonen' 0,9 manjaar, bij de mannen, dan wordt ca 0,7% van alle door mannen verrichte werkzaamheden door part - timers gedaan. Bij de vrouwen wordt dit - bij een verhouding 0,25 manjaar per marginale beroepspersonen tegen 0,80 voor de volledige beroepspersonen - ca 10% van de arbeid, die in deeltijd wordt verricht.

Een wisselend deel van de beroepsbevolking is altijd tijdelijk buiten het arbeidsproces t.g.v. arbeidsmobiliteit, fricties, bedrijfsherstructurering enz. Een normaal percentage is hier 1 a 2%. Hiervoor staat normaliter een arbeidsplaats open.

Ten slotte is de totale beroepsbevolking waarvoor een arbeidsplaats in Almere of elders aanwezig moet zijn berekend door:

- de Nederlandse deelnemingspercentages van het C.P.B. toe te passen op de leeftijdsopbouw (leeftijdsklassen) van Almere,
- de aldus berekende beroepsbevolking in totaal (als %van de gehele bevolking) te vermeerderen met 2% voor deelarheid en regionale invloeden, waarvan 0,5% aan de mannen en 1,5% aan de vrouwen is toegerekend (mogelijk geeft de toekomst een veel sterkere deelneming van vrouwen te zien, daarvoor ontbreekt echter thans de informatie). Aldus ontstaat tabel 6.

**Tabel 6. Inwonertal, deelneming en beroepsbevolking in de tijd**

	Inwoners			Deelneming in % van de gehele bevolking				Beroepsbevolking (=arbeidsplaatsenbehoefte)		
	M.	Vr.	Totaal	M	Vr.	T	T*	Mannen	Vrouwen	Totaal
1980	6030	6115	12145	49,9	16,3	33,0	35,0	3070	1180	4250
1985	24544	24920	49464	48,3	16,2	32,1	34,1	12100	4770	16870
1990	43825	44581	88406	46,9	16,0	31,3	33,3	21000	8440	29440
1995	64453	65680	130133	46,9	16,7	31,7	33,7	30950	12900	43850
2000	84824	86536	171360	46,5	16,8	31,5	33,5	40300	17100	57400
2000+	98000	102000	200000	46,5	16,8	31,5	33,5	46800	20200	67000
*) Gecorrigeerd 2000++	123000	127000	250000	46,5	16,8	31,5	33,5	58600	25100	83700

### 4.3. Woon - en werkforensisme

Over de preciese omvang van de toekomstige uitgaande - en inkomen- de beroepspersonen (woon -, resp. werkforensen) van Almere is heel weinig met zekerheid te zeggen. Noch het uitgaan van dogma's, zoals Almere zal wel slaapstad worden, zie andere grote nieuwbouwg- bieden, noch het verkondigen van utopieën, zoals ieder die in Almere woont zal er ook werken, leidt tot verheldering van inzicht. Noodzakelijk is het om met geconstateerde wetmatigheden rekening te houden en een gericht beleid met instrumenten te ontwikkelen om het voorge- nomen doel te bereiken. In paragraaf 4.1. is al vermeld welke veronder- stellingen en uitgangspunten eerder zijn aangehouden. Daarbij is met name van belang dat er naar wordt gestreefd het aantal in Almere aanwezige arbeidsplaatsen met niet meer dan 10% te doen afwijken van de ter plaatse wonende beroepsbevolking. Nog afgezien van conjuncturele problemen is wel duidelijk, dat bij een hoog woningbouw- tempo hoge eisen aan locatiemogelijkheden, bedrijfsruimten ( -in voor- raad) en acquisitiebeleid worden gesteld.

Aan tabel 7, waarin een schatting van de omvang van het woon - en werkforensisme in de tijd wordt gegeven, liggen enkele basisgedach- ten ten grondslag, te weten:

- snel groeiende steden en uitbreidingen van kleinere plaatsen als- mede groeikernen vertonen over het algemeen hoge percentages woonforensen. (1 1 ) Lelystad ontwikkelt zich evenwel relatief voor- spoedig met 28% woonforensen van de beroepsbevolking en 36% werkforensen t.o.v. de beroepsbevolking per 1 - 1 - 1976.
- bouwactiviteiten en werkgelegenheidsverplaatsing, waarbij niet alle werknemers meeverhuizen bij verplaatsing over betrekkelijk korte afstand, leiden tot werkforensisme vanuit de omgeving van een groeikern.
- met de groei van steden - ook in de nabijheid van een grote centrale stad - neemt de omvang van het woonforensisme relatief geleidelijk af, dit geldt ook voor het werkforensisme en staat in verband met het grotere en gedifferentieerdere lokale arbeidsaanbod.
- de ruimtelijke mobiliteit m.b.t. het werken vertoont een sterke neiging tot toeneming waaraan de Regering een halt wil toeroepen; de afstanden tussen Almere en Amsterdam, 't Gooi en Lelystad zijn echter van een zodanige omvang dat van een vrij hoog niveau van uitwisseling zal worden uitgegaan, overeenkomstig verwachtingen op dit punt.
- voor enkele groepen beroepspersonen (ouderen, vrouwen, minder - validen, part - time - werkers) is een arbeidsplaats in de eigen woon- plaats (bijna) een vereiste om aan het arbeidsproces te kunnen deelnemen.
- de hypothese, dat de infrastructuur niet limitatief is voor het niveau van uitwisseling, dat is verondersteld.

**Tabel 7. Beroepspersonen, woon- en werkforensen en arbeidsplaatsen (afgerond)**

	Beroepspersonen		Woonforensen		Werkforensen		Saldo		Arbeids- plaatsen abs.
			%	abs.	%	abs.	%	abs.	
1980	4.200		50	2.100	40	1.700	-10	400	3.800
1985	16.900		50	8.400	40	6.700	-10	1.700	15.200
1990	29.400		45	13.200	35	10300	-10	2.900	26.500
1995	43.800		40	17.500	30	13100	-10	4.400	39.400
2000	57.400		35	20.000	25	14300	-10	5.700	51.700
2000+	67.000		30	20.100	20	13400	-10	6.700	60.300
2000++	83.700		30	25.100	20	16700	-10	8.400	75.300

In de laatste kolom van tabel 7 resulteert het aantal arbeidsplaatsen dat in Almere moet worden gecreëerd om aan de eerder gestelde norm minimaal te voldoen. Alleen in geval zich een zeer omvangrijke bedrijfsvestiging met blijvend sterke groei van werkgelegenheid in Almere zou voordoen wordt het reëel om aan meer arbeidsplaatsen te denken dan de beroepsbevolking omvat, gegeven de snelle groei hiervan. Een luchthavenvestiging in de Markerwaard zou een dergelijke aanleiding kunnen vormen. De vrij hoge percentages werkforensen kunnen worden verklaard uit het principe van de flexibele verplaatsing, waarbij een deel van de werknemers niet met het bedrijf meeverhuist, maar wel zijn arbeidsplaats behoudt.

Gezien de onzekerheden, die ten aanzien van de hier behandelde stof heersen, is er in feite van vrij grote marges sprake. Indien nader onderzoek deze marges kan verkleinen zullen de cijfers, die nu als taakstellend moeten worden gezien, dienen te worden bijgesteld. Daarmee is ook de noodzaak van reserveruimten voor de werkgelegenheid voorshands nog als reëel te beschouwen. Overigens is op dit punt in het structuurplan voor Almere - Stad voorzien.

#### 4.4 Verdeling van arbeidsplaatsen over bedrijfsklassen

In de Nederlandse economie voltrekt zich een verschuiving van de secundaire - naar de tertiaire sector, zoals reeds eerder een belangrijke afnemning van de primaire sector plaatsvond ten gunste van groei in de secundaire - en tertiaire werkgelegenheid. Tussen 1963 en 1974 nam de werkgelegenheid in de secundaire sector met 5% af, na in deze periode tot 1970 nog te zijn toegenomen in absolute zin. De tertiaire sector toonde een groei met 35% in de periode 1963 - 1974 bij een totale groei van de Nederlandse werkgelegenheid van 14%.<sup>(12)</sup>

Regionaal deed zich het verschijnsel voor, dat de provincies Noord - en Zuid - Holland nauwelijks groei van arbeidsplaatsen realiseerden (resp. 8 en 5%) terwijl de rondom deze 2 Randstadprovincies gelegen provincies Gelderland, Utrecht, Noord - Brabant en Zeeland een totale groei lieten zien van resp. 27, 29, 21 en 23%. Ter verduidelijking van zich voordoende processen dient tabel 8. Daaruit blijkt dat er verschillen in ontwikkelingsfase bestaan tussen de 2 Randstadprovincies enerzijds en de 4 andere, waarbij Utrecht en Noord - Brabant veel gelijkenis vertonen, evenals Gelderland en Zeeland. De vraag is nu welke betekenis aan deze regionale verschillen in ontwikkelingsfase mag worden gehecht voor Almere.

**Tabel 8. Werknemers naar provincie en voornaamste bedrijfstakken in 1963 en 1974, indexcijfers 1974 (1963 = 100).**

	Ind + amb.	Bouwnijv.	Handel, horeca + reparatie	Transport opslag + communic.	Banken, Verz. + zak. dst.	Overige diensten	Tot. 1-6
Nrd.-Holl.	86,0	97,6	108,5	79,5	154,1	142,6	108,7
Zd.-Holl	89,6	90,0	103,4	80,8	149,6	139,3	105,8
Utrecht	92,6	102,8	140,9	138,4	235,6	159,2	130,6
Nrd.-Br.	97,6	106,0	147,4	148,7	266,7	160,2	121,5
Gelderland	99,5	121,9	137,5	116,5	277,0	166,0	128,2
Zeeland	119,0	124,4	125,8	97,9	228,6	159,2	132,1

Bron: C.B.S. 12)

De volgende hypothesen zijn opgesteld:

- In de industriële bedrijfstak zal vooral moeten worden gerekend op relatief veel - ruimtebehoevende bedrijven, die toch een locatie dicht bij de Randstad prefereren; op bedrijven in groeiende bedrijfstakken; op bedrijven die door de arbeids - , producten - of dienstenmarkt aan de Randstad gebonden zijn en ook op bedrijven waarvan

het 'tertiaire en kwartaire gedeelte' in de Randstad blijft gevestigd. Bovendien zullen industriële bedrijven naar Almere komen, die uit stadsvernieuwingengebieden komen of van steeds ongunstiger wordende locaties in de oude agglomeraties. Tevens kan niet uit het oog worden verloren, dat de ontwikkeling van de nieuwe stad en de beschikbaarheid van ruime - en gevarieerde vestigingsmogelijkheden bij de Randstad en de z.g. intermediaire zone, op zichzelf al aantrekkingskracht uitoefenen op moderne bedrijven uit tal van verschillende bedrijfspgroepen, die profiteren van de nieuwe inrichting, gratis reclame etc. die nu eenmaal inherent zijn aan een nieuwe stad (vgl. Engelse new towns).

De conclusie van de regionale ontwikkelingen in de voorliggende tien jaar in de bedrijfstak industrie en ambacht wordt voor Almere dus zeker niet geïnterpreteerd als: weinig kans op vestigingen, maar juist als een bedrijfstak waaruit in de komende decennia veel levenskrachtige vestigingen zijn te verwachten. Vestigingen overigens, die mede een positieve invloed uitoefenen op de vestiging van bedrijven, diensten en instellingen in de tertiaire en kwartaire sector.

- Met betrekking tot de bouwnijverheid (inclusief installatiebedrijven) zal zonder meer duidelijk zijn, dat deze een relatief belangrijke plaats zal gaan innemen in de werkgelegenheidsstructuur van Almere, met name in de beginfase. Belangrijke opgave vormt in deze zaak ook de kantoren - en meer tertiaire - en kwartaire gedeeltes van deze bedrijven in Almere aan te trekken, hetgeen voor de hand ligt indien wordt bedacht welke mogelijkheden aanwezig zijn in de nieuwe steden Almere en Lelystad en mogelijk de Markerwaard.
- De bedrijfstak handel, horeca en reparatie blijkt buiten de provincies Noord - en Zuid - Holland met 25 à 40% te zijn gegroeid. Ten dele hangt deze ontwikkeling samen met het aspect van de sterke bevolkingsgroei - volgend, ten dele echter ook met het element van verplaatsing uit het westen om redenen van andere aard (bereikbaarheid, ruimte-aanbod, volgen van de industriële bedrijven). In Almere mag een redelijk grote belangstelling worden verwacht van deze bedrijfstak, die in hoofdzaak is aangewezen op het overbruggen van de afstand tussen producent en consument. Een locatie dichtbij een belangrijk marktgebied zowel qua produktie als consumptie met goede vestigingsmogelijkheden zal dan ook zeker worden opgemerkt door deze bedrijfstak.
- Van de bedrijfstak transport, opslag en communicatie is bekend, dat ze wat een aantal onderdelen betreft - vooral het wegvervoer hierin - a.h.w. wordt weggedrukt uit de Randstad en mogelijkheden heeft gezocht en gevonden in de periferie daarvan. Zonder twijfel biedt Almere opvangmogelijkheden voor deze bedrijfstak, die o.m. van de lucht - zee - en binnenhavenactiviteiten zijn afgeleid. Hoewel enerzijds Almere mede afhankelijk is van wat zich in het Noordzeekanaalgebied afspeelt, kan anderzijds worden gesteld, dat Almere plaats biedt aan toeleverende bedrijven (en vraag op de woningmarkt), die een selectievere ontwikkeling aldaar mogelijk maken. Daarbij behoeft niet alleen in milieutermen te worden gedacht, maar ook in termen van het aantrekken van bedrijven, die groei elders in Nederland mogelijk maken. Met de gereedkoming van de rijkswegen 6 en 27 in Flevoland en de ontwikkeling van de andere bedrijfstakken liggen hier vooralsnog goede perspectieven. De cijfers van Utrecht en Brabant zijn in deze illustratief.
- oals tabel 8 aangeeft zijn de bedrijfstakken 'bank - , verzekeringswezen en zakelijke dienstverlening' en 'overige diensten' in de provincies rondom Noord - en Zuid - Holland aanmerkelijk sneller gegroeid dan in de twee Randstadprovincies. Een deel van de verklaring is hier ongetwijfeld het inlopen van achterstand bij allerlei vormen van voorzieningen; een ander deel van de groei in deze bedrijfstakken is waarschijnlijk bevolking - volgend.
- Bij de zakelijke dienstverlening lijkt evenwel een tendens aanwezig

zich ook te vestigen in de aangename woongebieden van aan Noord - en Zuid - Holland grenzende provincies. Na verloop van tijd zal deze factor kunnen gaan spelen in Almere; voor de hand ligt in eerste instantie een wat terughoudend aanbod. Aan deze bedrijfstak zal dan ook extra aandacht moeten worden geschonken zowel t.a.v. de vestiging van het bedrijf of de instelling als m.b.t. de huisvesting van personeel.

Buiten de in het voorgaande aangeduide macro - ruimtelijke ontwikkelingen in de verschillende bedrijfstakken is van groot belang welke macro - economische en - sociale verschijnselen zich zullen voordoen. Indien de kosten van arbeid in Nederland internationaal gezien in de pas blijven en relatief minder (snel) zullen stijgen dan die van grondstoffen en energie, zal de verdere uitstoting van arbeid uit de productieprocessen wellicht vertraging ondervinden en mogelijk nog eens tot stilstand komen. In de tertiaire sector kan met name in diverse vormen van maatschappelijke dienstverlening in dat geval een groter aantal arbeidsplaatsen ontstaan. Voorlopig blijven de hier gestelde 'verwachtingen' onbevestigd. Dit is tevens het geval met de vraag hoe en in welke mate een versterking van de internationale arbeidsverdeling met name tussen de ontwikkelde - en ontwikkelingslanden zal plaatsvinden en hoe stabiel een dergelijke verdeling zal zijn. Ondanks een grote dosis twijfel, blijft het denkbaar, dat de Nederlandse economie een accentverschuiving zal ondergaan in de richting van productie van meer kapitaalgoederen, met in verhouding meer indirecte kosten (research) en meer know-how - vereisende producten en diensten, korter: meer nadruk op produktontwikkeling dan op productie.

Tot nu toe is vooral gelet op wat te verwachten zou kunnen zijn, indien de ontwikkelingen worden 'gevolgd'. Dit alleen kan nooit de goede strategie zijn bij de ontwikkeling van een nieuwe stad en in het bijzonder bij de hoofdkern van Almere. Het gaat erom de sterke vestigingsplaatsfactoren in dit deel van de noordvleugel van de Randstad tot goede ontwikkeling te brengen door het in gereedheid brengen van een scala van vestigingsmogelijkheden, passend in de gedachte structuur van de stad en afgestemd op het in redelijkheid aan te trekken scala van werkgelegenheid. Daarnaast moet met het ontbreken van in belangrijke mate meetellende factoren in het produktiemilieu worden rekening gehouden.

Bij de opstelling van een mogelijke verdeling van de werkgelegenheid over de sectoren is hierop ingespeeld, o.m. door een geleidelijk groter aandeel van de tertiaire en in mindere mate kwartaire sector (= onderzoek en ontwikkeling) te veronderstellen bij een gelijktijdige terugloop in relatieve zin van de secundaire werkgelegenheid en de bouwnijverheid. In tabel 9 wordt hiervan een overzicht gegeven; tussen de vermelde data is een geleidelijk verloop verondersteld. Onderzoek

1) In verband met de bouw van de nieuwe stad zullen de hier gegeven aantallen vaak groter zijn door activiteiten van bouwvakkers op de bouw, die in dienst zijn van elders gevestigde bedrijven die in de desbetreffende gemeente worden meegerekend bij de werkgelegenheid aldaar.

**Tabel 9. Verdeling en ontwikkeling van de arbeidsplaatsen naar sectoren in Almere (afgerond)**

1-1	Land- en tuinbouw		Bouwnijver- heid <sup>1)</sup>		Industrie en ambacht		Onderzoek en ontwikkeling		Overige Diensten		Totaal
	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	abs.
1980	3	100	15	600	40	1500	3	100	39	1500	3800
1985	3	450	13	2000	39	5900	5	750	40	6100	15200
1990	2	500	12	3200	38	10100	6	1600	42	11100	26500
1995	2	800	10	3900	36	14200	7	2800	45	17700	39400
2000	2	1000	9	4700	35	18100	7	3600	47	24300	51700
2000+	2	1200	9	5400	32	19300	6	3600	51	30800	60300
2000++	2	1500	8	6000	30	22600	6	4500	54	40700	75300

en ontwikkeling is apart vermeld i.v.m. het belang van deze sector als groeipotentie, stimulans voor de overige sectoren en de aanwezige vestigingsmogelijkheden dichtbij de Randstad. In deze sector moet men denken aan afzonderlijk gevestigde researchlaboratoria, (semi-) wetenschappelijke instellingen, ingenieursbureaus e.d.

Bij de opstelling van tabel 9 is verondersteld, dat - gezien het verloop van de secundaire en tertiaire (incl. kwartaire) sector in steden van oplopende omvang in het algemeen - rekening mocht worden gehouden met een toenemende betekenis van de sectoren Onderzoek en Ontwikkeling en Overige Diensten. Deze veronderstelling lijkt te worden ondersteund door het algemene proces van groei van de tertiaire sector bij afnemende betekenis van de industriële arbeidsplaatsen.

In tabel 10 is een onderverdeling gegeven van de sectoren naar combinaties van bedrijfsklassen, die vooralsnog als indicatief moet worden beschouwd; zij het dat vergelijking van b.v. de Engelse nieuwe steden met bestaande steden leert, dat een vrij normale spreiding van bedrijfsklassen gebruikelijk is; afwijkingen van importantie zijn eerder uitzondering dan regel. De hier gegeven onderverdeling poogt in te spelen op ontwikkelingen in bedrijfsklassen in het (jongste) verleden en verwachtingen voor de toekomst.

Bovendien spelen invloeden vanuit de nabije regio en de aard van het ontwikkelingsproces een rol bij de taxaties.

**Tabel 10. Indicatieve verdeling van arbeidsplaatsen over bedrijfsklassen (combinaties) in de tijd (afgerond)**

	1980		1985		1990		1995		2000		2000+		2000++	
	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.
• Land- en tuinbouw	3	100	3	450	2	500	2	800	2	1000	2	1200	2	1500
• Bouwnijverheid	15	600	13	2000	12	3200	10	3900	9	4700	9	5400	8	6000
• Secundaire sector waarvan:	40	1500	39	5900	38	10300	36	14200	35	18100	32	19300	30	22600
voedings- en genotmidd. ind.														
kledingindustrie	6	259	6	900	5	1300	5	1900	4	2100	4	2400	4	3000
hout- en meubelindustrie														
Grafische ind., uitgeverijen	4	159	4	600	4	1000	4	1600	4	2100	4	2400	3	2300
Chemische industrie														
Rubber- en kunststofind.	3	100	3	500	3	800	3	1200	3	1600	2	1200	2	1500
Bouwmaterialen, aardewerk, glas	4	150	4	600	4	1100	3	1200	3	1500	3	1800	3	2300
Metaalproductenindustrie		500	14	2100	14	3700	13	5100	13	6700	12	7200	12	9000
Machine-industrie														
Electrotechnische industrie	14													
Transportmiddelenindustrie														
Instrumenten- en optische ind.	4	150	4	600	4	1100	4	1600	4	2100	4	2400	3	2300
Overige ind. en Openb. nuts-bedrijven	5	200	4	600	4	1100	4	1600	4	2000	3	1800	3	2200
• Onderzoek en Ontwikkeling	3	100	5	750	6	1600	7	2800	7	3600	6	3600	6	4500
• Overige diensten waarvan:	39	1500	40	6100	42	11100	45	17700	47	24300	51	30800	54	40700
Groothandel en tussenpers.	7	300	7	1100	7	1900	7	2700	7	3600	8	4900	8	6000
Detailhandel, rep. bedrijven	5	200	5	800	5	1300	6	2300	6	3100	6	3600	6	4500
Horeca	2	100	2	300	2	500	3	1200	3	1500	3	1800	3	2300
Transport, opslag, communicatie	4	150	4	600	5	1300	5	2000	5	2600	6	3600	6	4500
Bank- en verzekeringswezen	3	100	4	600	4	1100	5	200	5	2600	5	3000	6	4500
Openbaar bestuur	7	250	7	1050	7	1800	7	2800	8	4100	8	4900	8	6000
Soc.-cultureel, gezondheids-diensten, relig. organisaties	4	150	4	600	4	1100	4	1600	4	2100	5	3000	6	4600
Onderwijs	4	150	4	600	4	1100	4	1500	5	2600	5	3000	5	3800
Maatschappelijke dienstverlening organisaties voor bedrijfsleven sociale organisaties	3	100	3	450	4	1000	4	1600	4	2100	5	3000	6	4500
Totaal	100%	3800	100%	15200	100%	265000	100%	39400	100%	51700	100%	60300	100%	75300



Tot slot van deze paragraaf zij opgemerkt, dat de 'economische motor' van Almere -waarnaar wel wordt gevraagd - niet zo gemakkelijk kan worden aangegeven op een tijdstip, dat de ontwikkeling vrijwel nog moet beginnen. Als voorlopig antwoord wordt gesteld, dat de economische motor van Almere niet wordt gezocht in een enkele bedrijfstak of zelfs - klasse, maar dat integendeel een inrichtings - en ontwikkelings beleid wordt gevoerd, dat het oog heeft op variatie in locaties en veelzijdigheid van bedrijven en instellingen. Dat hierbij de bouw van de nieuwe stad op zichzelf als een generende factor van grote betekenis kan en moet worden opgevat is een basisgegeven. In dit verband zij nog opgemerkt, dat het niet mogelijk was, door gebrek aan statistisch materiaal, een zinvolle relatie tot stand te brengen tussen de mogelijke samenstelling van de toekomstige beroepsbevolking en de samenstelling van de vraag naar arbeid en daarmee de functionele structuur van het bedrijfsleven. **(13)**

Overigens wordt het antwoord op de vraag naar die relatie ook bemoeilijkt door de vrij grote omvang van het forensisme.

#### **4.5. Terreinquotiënten**

Een terreinquotiënt is een getal dat aangeeft hoeveel m<sup>2</sup> grond (en eventueel water) in gebruik is per werkzame persoon per bedrijf of bedrijfsklasse. Het gaat hierbij om netto terreingebruik, dus exclusief wegen, groen e.d. buiten de bedrijfspercelen. Extensief gebruikte delen van een terrein en reserveruimte is in de terreinquotiënten opgenomen. Met een terreinquotiënt wordt dus de relatie gelegd tussen de werkgelegenheid en de netto - terreinbehoefte. Het gebruik van één terrein quotiënt per bedrijfsklasse is alleen verantwoord indien een doorsnee van de verschillende bedrijven uit een bedrijfsklasse wordt verwacht in het gebied waarvoor een terreinquotiënt wordt toegepast.

Voor Almere is voor een aantal bedrijfsklassen onderscheid gemaakt tussen bedrijven binnen eenzelfde bedrijfsklasse in die zin, dat hogere terreinquotiënten zijn toegepast voor de bedrijven op de twee grote, extensieve bedrijventerreinen (Bedrijvenpark Almere - Noord, resp. Almere - Oost bij rijksweg 27) en lagere voor de locaties van de intensieve, kleine bedrijvenparken, die aan de rand van de kernen of erin zijn gesitueerd.

De gebruikte terreinquotiënten zijn voornamelijk gebaseerd op een door de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders in 1974 verricht onderzoek terzake, waarbij 1291 bedrijven betrokken waren. T.o.v. de destijds door Bak. berekende terreinquotiënten blijkt over het algemeen een vrij grote verhoging te zijn opgetreden. **(14)**

Voor de toekomst lijkt een verdere verhoging waarschijnlijk in een aantal bedrijfsklassen, al zal dat vermoedelijk in een lager tempo geschieden dan de afgelopen 15 jaar het geval was. In bijlage 1 zijn de cijfers van Bak en de uitkomsten van het R.I.J.P. - onderzoek naast elkaar geplaatst. Bij de terreinquotiënten, die voor de grotere en kleinere bedrijvenparken in Almere zijn toegepast is rekening gehouden met een zekere overvraag aan terrein bij nieuwvestigingen. Naarmate het aandeel van nieuwvestigingen geringer wordt zal de gemiddelde terreinquotiënt waarschijnlijk een daling laten zien t.g.v. toename van de personeelssterkte binnen het bestaande bedrijf. In tabel 11 zijn de voor Almere toegepaste terreinquotiënten vermeld waarbij is verondersteld, dat de overvraag voldoende wordt verdisconteerd in de terreinbehoefte indien in 1980 de gemiddelde terreinquotiënten met 25% worden opgehoogd, aflopend naar +5% in 2000 en naar het huidige 'normale' niveau in de periode daarna. Voor zover wordt verwacht dat bedrijfsklassen in enigszins betekende mate in de grote - en kleine bedrijvenparken zullen voorkomen zijn ze in tabel 11 opgenomen. Voor alle duidelijkheid zij hier nog vermeld, dat de hier genoemde grote - en kleine bedrijvenparken tot het netto stedelijk gebied worden gerekend, maar niet tot het bruto woongebied, (waartoe

de werkgebieden kleiner dan 10 ha wel worden gerekend). Om deze reden wordt de totale terreinbehoefte in dit hoofdstuk berekend, zowel netto als bruto. Alvorens dit te kunnen doen is eerst inzicht nodig in de verdeling van bedrijven en arbeidsplaatsen over de verschillende mogelijke locaties in Almere.

**Tabel 11. Terreinquotiënten naar bedrijfsklassen (combinaties), bedrijvenparklocatie en fase.**

**Grote bedrijvenparken (Almere - Noord en Oost, extensief)**

	1980	1985	1990	1995	2000	2000(+)
• bouwnijverheid	315	300	285	275	260	250
• voed- genot, kleding-, hout- en meubelindustrie	315	300	285	275	260	250
• grafische ind. en uitgeverijen	155	150	145	140	130	125
• chemische-, rubber- kunststoffen-ind.	625	600	575	550	525	500
• bouwmaterialen, aardew. glas	500	480	460	440	420	400
• metaal-, machine-, electrotechn. en transportmiddelenind.	280	270	260	250	240	225
• instrumenten- en optische ind.	190	180	170	165	160	150
• overig incl. nutsbedrijven	315	300	285	275	260	250
• groothandel en tussenpers.	315	300	285	275	260	250
• transport, opslag, communic.	375	360	345	330	315	300
• div.diensten, repar. e.d.	250	240	230	220	210	200
• onderzoek en ontwikkeling	250	240	230	220	210	200

**Kleine bedrijvenparken (intensief, in de kernen)**

• bouwnijverheid	155	150	145	140	130	125
• voed- genot, kleding-, hout- en meubelindustrie	220	210	200	200	185	175
• grafische ind. en uitgeverijen	95	90	86	83	78	75
• chemische-, rubber- kunststoffen-ind.	250	240	230	220	210	200
• bouwmaterialen, aardew. glas	220	210	200	190	185	175
• metaal-, machine-, electrotechn. en transportmiddelenind.	190	180	172	165	158	150
• instrumenten- en optische ind.	125	120	115	110	105	100
• overig incl. nutsbedrijven	155	150	145	140	130	125
• groothandel en tussenpers.	155	150	145	140	130	125
• transport, opslag, communic.	190	180	172	165	158	150
• div.diensten, repar. e.d.	125	120	115	110	105	100
• onderzoek en ontwikkeling	125	120	115	110	105	100

**4.6. Verdeling van arbeidsplaatsen per bedrijfsklasse (categorie) over de lokaties**

Alvorens in te gaan op de verdeling van de arbeidsplaatsen over Almere en m.n. op de motieven die daarbij spelen is het goed nog even stil te staan bij de stedenbouwkundige opzet van Almere in relatie tot de werkgelegenheid. De keuze voor de meerkernige opzet is mede ingegeven door de overweging specifieke lokaties in Almere te kunnen bestemmen voor de meest passende functies. Daarmee is ook de mogelijkheid geschapen een scala van lokaties aan te bieden, afgestemd op de vestigingsplaatsvoorkeuren van verschillende (typen) bedrijven en instellingen en deze in relatie te brengen met te lokaliseren woon- en recreatiegebieden.

Onmiskenbaar is, dat in het algemeen genomen de reisafstanden tussen woning en werk binnen Almere in de gekozen meerkernige opzet groter zullen zijn dan bij een aaneengesloten stad. Daar staan echter allerlei andere overwegingen tegenover waarvan het goed is te bedenken dat o.a. het totale niveau van de werkgelegenheid - door het aanbieden van optimale lokaties - wellicht groter kan zijn in Almere, alsmede de variatie groter zal kunnen zijn zodat per saldo de voor- en nadelen tegen elkaar kunnen opwegen. Voor een goed begrip zij hier nog eens vermeld dat de meerkernige opbouw van Almere:

- de mogelijkheid inhoudt - en hiernaar wordt ook gestreefd - dat elke kern evenveel arbeidsplaatsen heeft als beroepspersonen, zonder dat overigens de structuur van de vraag en van het aanbod elkaar volledig dekken, m.a.w. niet ieder in dezelfde kern werkt als waarin hij of zij woont.
  - niet uitsluit dat een enkele kern een oververtegenwoordiging zal krijgen van een bepaalde bedrijfspgroep of -klasse.
  - de hoofdkern qua ligging wel een bevoorrechte positie geeft, doch hieruit eerder conclusies moeten worden getrokken t.a.v. het niveau van specialisatie en differentiatie van de werkgelegenheid alhier dan t.a.v. een mogelijk grotere omvang van het aantal arbeidsplaatsen dan de hier gevestigde beroepsbevolking.
  - en voorts inhoudt, dat door middel van de planning van ruimten van verschillende aard in en aan de rand van de kernen en op een bedrijventerrein aan vaarwater, de buitenruimte behouden kan blijven waarvoor ze is bedoeld en dus geen andere werkgelegenheid zal kennen dan die in de landbouw, bosbouw, natuurbouw en recreatie.
- Het voorgaande houdt overigens in dat de kans om in de eigen woonkern werk te vinden groter is, naarmate de kern groter is.
- In de concrete problematiek van de arbeidsplaatsenverdeling staan zowel de belangen van het bedrijfsleven als die van de (beroeps -) bevolking centraal. Dat betekent o.m., dat aan de bereikbaarheid van de arbeidsplaatsen (door beroepspersonen) en bedrijven (door goederen transport en zakenrelaties) de grootst mogelijke aandacht moet worden geschonken. De volgende doelstellingen lijken hierbij van belang:

**a) Regionaal:**

Regionale keuzevrijheid m.b.t. arbeidsplaatsbezetting door Almere-naren.

- Bedrijven in Almere moeten uit een regionaal arbeidspotentieel kunnen putten.
- Almere wordt woon - werkstad.
- Zodanige lokatie van bedrijven bevorderen, dat de doelstellingen van het bedrijfsleven, noch die van andere functies worden gesub-optimaliseerd of bij realisering van de verschillende doelstellingen elkaar nadelig beïnvloeden.

De twee eerstgenoemde doelstellingen vragen om zodanige lokaties van bedrijven (die daar behoefte aan hebben) en woonplaatsen in Almere, dat binnen 45 minuten de dagelijkse afstand tussen woon - en werkplaats kan worden overbrugd door ten minste 90% van de beroepspersonen. **(15)**

Ter vergelijking zij vermeld, dat in 1960 66% van de forensen in minder dan 45 minuten het werk bereikte. Indien alle binnen de woongemeenten werkenden (73% van de beroepsbevolking) toen binnen 45 minuten hun arbeidsplaats konden bereiken was tenminste 85% van de totale beroepsbevolking binnen 3 kwartier reizen van de woning werkzaam.

**b) Stadsgewest Almere:**

- Per kern een aantal arbeidsplaatsen, dat niet meer dan 20% afwijkt van het aantal ter plaatse wonende beroepspersonen (waarbij de hoofdkern wellicht op langere termijn de meeste kans heeft op een positief saldo van betekenis).
- Differentiatie van de werkgelegenheid tussen de kernen.
- Per kern differentiatie in de functionele structuur van de werkgelegenheid; te denken is b.v. aan een verhouding industriële/dienstverlenende arbeidsplaatsen van 2 : 3 tot 3 : 2.
- Bedrijven met specifieke locatie-eisen - voor zover relevant - in de relatie brengen met: rijkswegen, Oostvaardersdiep, kanalen, spoorlijn. De motivering van de doelstelling onder punt 1 wordt behalve door de wens om een gelijkmatige spreiding van het woon -werkverkeer in Almere te bevorderen ingegeven door de wens tot integratie van de bedrijven met andere activiteiten. In hoeverre één

en ander wezenlijk ten koste gaat van een op dit niveau na te streven optimale bereikbaarheid (in tijd gemeten) vormt onderwerp van nader onderzoek. Aan de doelstelling onder punt 2 ligt de behoefte aan milieudifferentiatie ten grondslag. Doelstelling 3 wordt gemotiveerd door de wens sociale segregatie tussen de kernen onderling te voorkomen.

Indien aan de doelstellingen op regionale - en stadsgewestelijke schaal is voldaan wordt het mogelijke doelstellingen op microschaal te verwezenlijken.

**c) Op de microschaal:**

- Bedrijven in relatie brengen met openbaar vervoerhaltes, centra, stadsautowegen, wijk(verdeel)wegen, woongebieden met hoge dichtheid en onderwijsinstellingen.
- De bedrijven - met inachtneming van het vorige punt - spreiden over de gehele kern (integratie), waarbij overigens enig accent op oriëntatie in de richting van het centrum van Almere i.v.m. de bereikbaarheid gewenst kan zijn.

De hier ten doel gestelde integratie heeft zowel betrekking op de directe nabijheid (stedebouwkundige integratie) als de bouwkundige integratie. Als reactie op de aanwezigheid van vuile en grauwe fabrieken in snel groeiende steden en ten gevolge van het denken over de verschillende functies in de stad is de integratiegedachte naar de achtergrond geschoven en werd daarmee een bijdrage geleverd aan de totstandkoming van exclusieve woon - , recreatie - , werk - en koopgebieden. De nadelen hiervan zijn o.a. een zekere steriliteit in de woongebieden, extra verkeersbewegingen en beperkte deelneming aan bepaalde activiteiten. Hoewel in dit kader behandeling van integratie van diverse functies met bedrijven centraal staat, is duidelijk dat in de ruimtelijke planning het onderwerp integratie van functies veel meer omvat. In de structuurplannen voor kernen wordt daaraan aandacht besteed (Almere - Haven, Almere - Stad).

De volgende motieven pleiten voor integratie van bedrijven met woonbebouwing en andere elementen:

1. t.a.v. de integratie met woongebieden:
  - (toenemend) part-time werk
  - toenemende deelneming van gehuwde vrouwen aan beroepsarbeid
  - mogelijkheid dicht bij het werk te wonen, kwantitatief voor iedereen van belang, kwalitatief o.a. voor minder mobiele werkkrachten
  - vergroting ervaringswereld van kinderen
  - verlevendiging van het woongebied
  - fasering; een zich vestigend bedrijf kan althans een deel van de werknemers in eenzelfde groeigebied onderbrengen
2. t.a.v. de integratie met openbaar vervoerhalte:
  - voor werknemers die van elders komen
  - voor werkrelaties die uit de aard van het bedrijf voortvloeien
  - teneinde het verkeersaanbod bij bepaalde haltes groot genoeg te doen zijn.
3. t.a.v. integratie met stads - en wijkautowegen:
  - i.v.m. bereikbaarheid per (vracht)auto
  - i.v.m. reclame - overwegingen
  - i.v.m. afwisseling langs autowegen
  - i.v.m. gebruik van de zône langs de autowegen waar geluidshinder optreedt (grotere bruto - dichtheid mogelijk)
  - teneinde veel autoverkeer aantrekkende bedrijven buiten de woongebieden te houden.
4. t.a.v. integratie met onderwijsinstellingen:
  - i.v.m. bijscholing van werknemers buiten schooltijden (zelfde accommodatie en leermiddelen)

- praktijklessen van schoolgaanden.
5. t.a.v. integratie met centra:
- i.v.m. verpozingsmogelijkheden in werkpaauze
  - i.v.m. mogelijkheid bepaalde zaken af te handelen.

Bij meerdere van bovengenoemde motieven voor integratie van bedrijven met andere objecten speelt de doelstelling mee de mogelijkheid te bieden voor minimalisering van de woon - werkafstanden alsmede tot een optimale benutting van de verkeersinfrastructuur, transportmiddelen en ruimte geraken. Daarnaast is het ook duidelijk dat bepaalde vormen van integratie andere beletten of beperken. De volgende beperkingen zijn van belang; vanuit bewoners beschouwd: diverse eisen en wensen kunnen vanuit deze categorie naar voren worden gebracht, die de nodige beperkingen opleggen aan integratie met de woongebieden zoals t.a.v.:

- milieuhygiëne (lawaai, stank, afval)
- veiligheid (verkeers - , brand - en explosiegevaar)
- bouwkundige en stedenbouwkundige eisen
- barrièrewerking.

Vanuit bedrijven beschouwd:

sommige bedrijven zijn volledig footloose, andere zijn in meer of mindere mate gebonden aan bepaalde locatiefactoren: arbeid, transportmogelijkheden, grond - en hulpstoffen, afzetmarkt, specifieke dienstverlening en grond(prijs).

- arbeid:

bedrijven met een groot recruiteringsgebied (i.v.m. het grote aantal benodigde arbeidskrachten, specialisten of specifieke groepen) eisen zeer goede bereikbaarheid dus bij interlokale openbaar vervoershalte en centraal gelegen punt in Almere.

- transport:

aan- en afvoer van grondstoffen resp. halffabrikaten en eindprodukten met bepaalde transportmiddelen vereist specifieke lokaties (Oostvaardersdiep, kanalen, spoorlijn, rijkswegen)

- grondstoffen:

produktie van land - en tuinbouw alsmede fruitteelt kan aanleiding geven in Almere op dit punt specifieke lokaties te zoeken voor verwerkende bedrijven; voor het merendeel zullen grondstoffen moeten worden aangevoerd van elders; dan gaat het dus om goede bereikbaarheid.

- hulpstoffen:

brandstofaanvoer kan tot bepaalde lokaties aanleiding geven

- halffabrikaten:

bepaalde bedrijven zullen naast of in de directe nabijheid van andere bedrijven gevestigd willen zijn, die deze halffabrikaten produceren; overigens op goede verbindingen aangewezen

- afzetmarkt:

indien lokaal direct bij zwaartepunt van afnemers (minimalisering transporttijden; indien regionaal of nationaal bij knooppunten van interlokale verbindingen

- dienstverlening:

diverse vestigingen kunnen gebruik maken van dezelfde dienstverlenende bedrijven waarbij concentratie nodig kan zijn (technische reparatiebedrijven, face tot face- relaties in bank- en verzekeringswezen, verwerking schadelijke bijprodukten)

- grond:

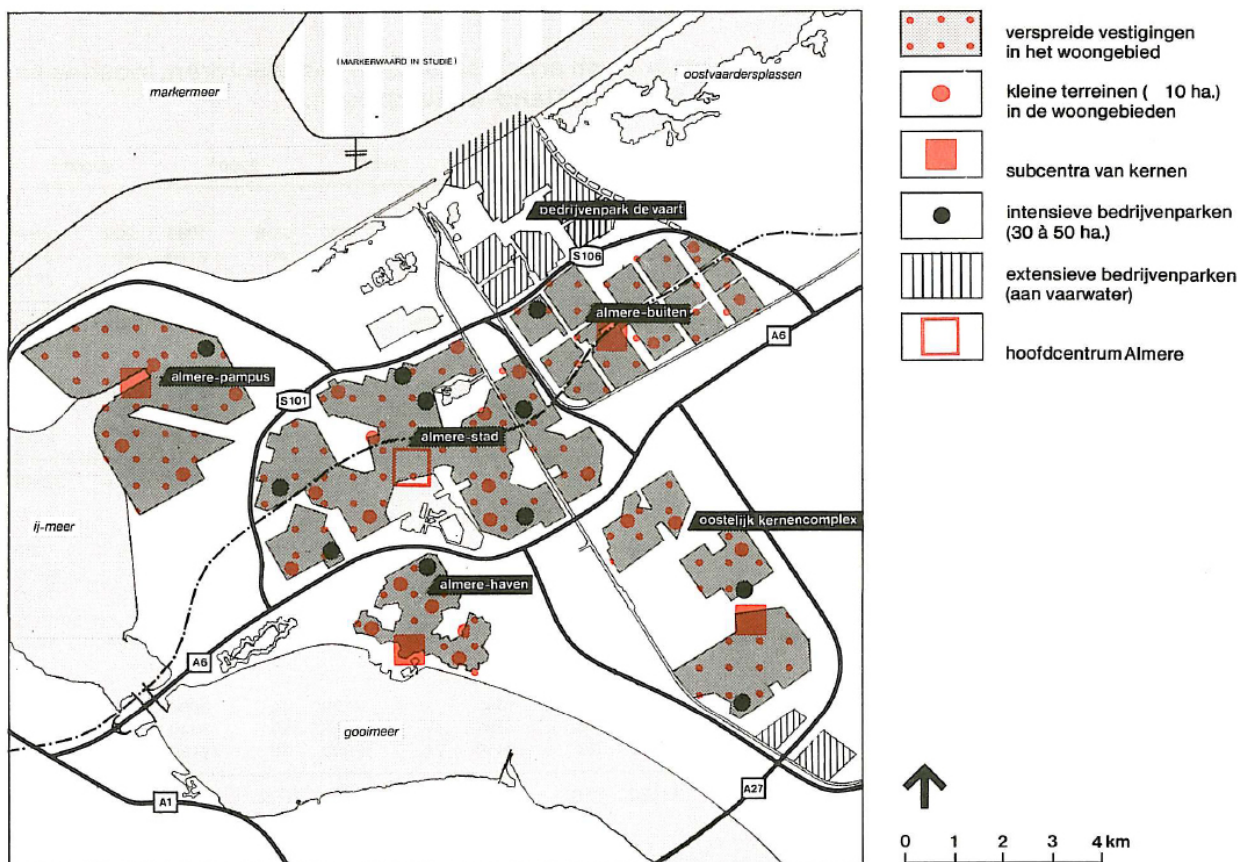
bedrijven met een hoge terreinquotiënt zullen zich op goedkope terreinen willen vestigen (doogaans aan de periferie van het stedelijk gebied); dit mede i.v.m. bereikbaarheid voor zwaar transport of volumineus transport per as of schip.

Vanuit vervoersmaatschappijen beschouwd:

Stimulering van het gebruik van openbaar vervoer noodzaakt met name de terreinen met arbeidsintensieve bedrijven binnen 5 à 10 minuten van een openbaar vervoer - halte te situeren.

Dit alles zo goed mogelijk in overweging nemende is bijlage 2 opgesteld waarbij de arbeidsplaatsen per bedrijfsklassecategorie over 3 verschillende lokaties zijn verdeeld (figuur 16). Hierbij is in eerste instantie onderscheid gemaakt tussen:

- verspreide lokaties van vestigingen in de woongebieden,
- kleine terreinen (< 10 ha) grenzend aan en in de woongebieden,
- bedrijvenparken (intensief) in de orde van grootte van 30 tot 50 ha aan de rand van de kernen,
- lokaties in (sub)centra van de kernen,
- het hoofdcentrum van Almere en
- extensiever gebruikte terreinen aan vaarwater en hoofdinfrastructuur (grote bedrijvenparken), terwijl bij de procentuele verdeling niet verder is gegaan dan kleine bedrijvenparken, grote bedrijvenparken en overige lokaties tezamen.



**Figuur 16: Lokaties van de werkgelegenheid**

Er is geen afzonderlijke verdeling voor elk peiljaar gemaakt. De gemaakte verdelingen berusten voor een deel op veronderstellingen, ten dele op vergelijkingen met elders. Vervolgens zijn de absolute aantallen van de relevante bedrijfsklassecategorieën per locatie en peiljaar berekend om in de volgende paragraaf de netto ruimtebehoefte op de grote en kleine bedrijvenparken met behulp van de terreinquotiënten te kunnen bepalen. Intussen moet nog worden opgemerkt, dat het constant houden van de procentuele verdeling van de arbeidsplaatsen over de lokaties in de tijd voor kritiek vatbaar is. Naarmate Almere groeit zal er immers meer druk worden uitgeoefend op de bedrijven en instellingen om tot een zo zuinig mogelijk ruimtegebruik te komen. Bedrijven, die zich in de beginfase op relatief centraal gelegen locatie vestigen zullen in latere fasen intensiveren,

zich in andere zin aanpassen en veel minder kans krijgen zich hier te vestigen..

In tabel 12 wordt een overzicht gegeven van de (percentuele) verdeling van de arbeidsplaatsen in de verschillende relevante sectoren naar de 3 in bijlage 2 onderscheiden locaties (A) en omgekeerd (B).

Aan kleine verschillen mag niet te veel betekenis worden toegekend i.v.m. onzekerheidsmarges en afrondingsgevallen. Van meer belang is het op te merken dat:

- ca 80% van de industrie plus bouwnijverheid zich, in arbeidsplaatsen gemeten, op de grote - en kleine bedrijvenparken zal bevinden.
- ca 60% van de arbeidsplaatsen bij onderzoek - en ontwikkeling zich in de kleine bedrijvenparken zal bevinden.
- 25 à 30% van de diensten - arbeidsplaatsen op de bedrijvenparken zal zijn ondergebracht.

**Tabel 12. Verdeling van arbeidsplaatsen naar sectoren, locaties en fase (exclusief land- en tuinbouw).**

	1980		1985		1990		1995		2000		2000+		2000++	
<b>Bouwnijverheid</b>														
• grote bedrijvenparken	20%	110	20%	400	20%	640	20%	790	20%	930	20%	1080	20%	1200
• kleine bedrijvenparken	40	230	40	790	40	1270	40	1575	40	1860	40	2170	40	2410
• overige locaties	40	230	40	790	40	1270	40	1575	40	1860	40	2170	40	2410
Totaal	100%	570	100%	1980	100%	3180	100%	3940	100%	46650	100%	5420	100%	6020
<b>Industrie</b>														
• grote bedrijvenparken	36	550	36	2130	36	3630	36	5100	35	6340	34	6760	36	8130
• kleine bedrijvenparken	51	780	51	3020	52	5240	5	7370	52	9410	52	10040	52	11750
• overige locaties	13	200	13	770	12	1200	12	1700	13	2350	14	2700	12	2710
Totaal	100%	1530	100%	5920	100%	10070	100%	14180	100%	18100	100%	19300	100%	22590
<b>Onderz. en Ontw.</b>														
• grote bedrijvenparken	15	15	15	115	15	240	15	410	15	540	15	540	15	680
• kleine bedrijvenparken	60	70	60	455	60	950	60	1660	60	2170	60	2170	60	2710
• overige locaties	25	25	25	190	25	400	25	690	25	910	25	910	25	1130
Totaal	100%	110	100%	760	100%	1590	100%	2760	100%	3620	100%	3620	100%	4520
<b>Diensten</b>														
• grote bedrijvenparken	11	160	9	545	10	1110	9	1590	9	2190	10	3080	9	3660
• kleine bedrijvenparken	20	300	18	1095	19	2110	18	3190	17	4130	18	5540	17	6910
• overige locaties	69	1020	27	4440	71	7910	73	12950	74	17980	72	22130	74	30090
Totaal	100%	1480	100%	6080	100%	11130	100%	17730	100%	24300	100%	30750	100%	40660
<b>Totaal</b>														
• grote bedrijvenparken	23	835	24	3190	24	5620	20	7900	20	10000	19	11460	19	13670
• kleine bedrijvenparken	37	1380	41	5360	40	9570	36	13795	35	17570	34	19920	32	23780
• overige locaties	40	1475	35	4490	36	8580	44	16915	45	23100	47	27710	49	36340
Totaal	100%	3690	100%	13050	100%	23770	100%	38610	100%	50670	100%	59090	100%	73790
<b>Grote bedrijvenparken</b>														
• bouwnijverheid	13	110	13	400	11	640	10	790	9	930	10	1080	9	1200
• industrie	66	550	67	2130	65	3630	64	5110	63	6340	59	6760	59	8130
• onderz. en ontw.	2	15	4	115	4	240	5	410	5	540	5	540	5	680
• diensten	19	160	16	545	20	1110	21	1590	23	2190	26	3080	27	3660
Totaal	100%	835	100%	3190	100%	5620	100%	7900	100%	10000	100%	11460	100%	13670
<b>Kleine bedrijvenparken</b>														
• bouwnijverheid	15	230	15	790	13	1270	11	1575	11	1860	11	2170	10	2410
• industrie	57	780	56	3020	55	5240	54	7370	54	9410	50	10040	50	11750
• onderz. en ontw.	5	70	8	455	10	950	12	1660	12	2170	11	2170	11	2710
• diensten	21	300	21	1095	22	2110	23	3190	23	4130	28	5540	29	6919
Totaal	100%	1380	100%	5360	100%	9570	100%	13795	100%	17570	100%	19920	100%	23780

- 40 à 50% van de totale werkgelegenheid (excl. land - en tuinbouw) is gelokaliseerd in de kernen en nog eens ca 35% aan de rand ervan (kleine bedrijvenparken).
  - In verband met de toenemende betekenis van de dienstensector en afnemende rol van de bouwnijverheid en industrie in de loop der tijd op de grote bedrijvenparken het aandeel van de arbeidsplaatsen in de eerstgenoemde categorie (incl. onderz. en ontwikk.) zal toenemen van ca 20% tot ca 30% en van de tweede categorie (incl. bouwnijverheid) derhalve verschuift van ca 80% naar ca 70%.
  - de kleine bedrijvenparken een ontwikkeling zullen laten zien waarbij bouwnijverheid plus industrie teruglopen van ca 75% tot ca 60%, terwijl onderzoeken ontwikkeling plus diensten van ca 25% tot ca 40%.
- Het bovenstaande suggereert een niet te onderschatten dynamiek in de betreffende werkgebieden.

#### 4.7. De ruimtebehoefte per lokatie

Met behulp van de berekende arbeidsplaatsen per lokatie naar bedrijfsklassecombinatie en de in tabel 11 vermelde terreinquotiënten is het mogelijk de totale behoefte aan netto - terreinen te bepalen.

Voor het structuurplan is volstaan met de berekening van de ruimtebehoefte voor kleine - en grote bedrijvenparken op de 7 peildata (tabel 13).

Aan netto terrein is bij 250.000 inwoners volgens deze berekeningen ca 300 ha nodig voor wat betreft de kleine bedrijvenparken. De gemiddelde terreinbehoefte per arbeidsplaats bedraagt dan 130 m<sup>2</sup>, tegen 165 m<sup>2</sup> in 1980. Voegt men hier nog de ruimte aan toe ten behoeve van toegangs - en ontsluitingswegen alsmede een stimulerende groenaankleding e.d., overeenkomend met 40 à 50% van het netto terrein, dan kan ongeveer 435 ha worden gereserveerd voor de kleine bedrijvenparken. De kleinere bedrijvenparken zijn ongeveer naar rato van het inwonertal over de kernen verdeeld.

Voor de grote bedrijvenparken werd een netto - behoefte van 365 ha becijferd bij 250.000 inwoners. De gemiddelde terreinbehoefte per arbeidsplaats bedraagt 350 m<sup>2</sup> in 1980 en 270 m<sup>2</sup> bij 250.000 inwoners. Indien hier i.v.m. de grotere kavels 40% bij wordt opgeteld ten behoeve van voorzieningen dan kan de totale te reserveren oppervlakte op ongeveer 500 ha worden gesteld. Zoals in het structuurschema is aangegeven ligt hiervan ongeveer een vierde deel bij rijksweg 27 en driekwart bij het Oostvaardersdiep.

Enkele bedrijfsklasse (- combinaties) vertonen na 2000 een discontinuïteit in de absolute cijfers waarvoor geen andere dan rekenkundige verklaring aanwezig is. Het gaat hierbij uitsluitend om gevallen waarin bij de verdeling van de arbeidsplaatsen op gehele percentages is afgerond, ook bij bedrijfsklassen waarvan mag worden verondersteld, dat ze in de loop der tijd - hoewel onbekend is wanneer precies - relatief in betekenis zullen teruglopen. Hieraan mag echter voor wat betreft het verschil met het voorliggende en volgende 'peiljaar' geen specifieke betekenis worden toegekend.

De in tabel 13 vermelde bruto-cijfers geven natuurlijk nog niet de tijdstippen exact aan waarop met de voorbereidingen van het gereedmaken van het terrein moet worden begonnen. Het gaat in de tabel om in gebruik zijnde hectares bij verwezenlijking van alle gedane veronderstellingen en bij het tegen elkaar wegvallen van de effecten van de afwijkingen van de aangevoerde hypothesen. De ramingen berusten sterk op de lokale behoeften van Almere.

Zou uit nadere studies - die ten aanzien van meerdere onderwerpen zullen moeten plaatsvinden - blijken dat bepaalde typen bedrijfslocaties in Almere aan een regionale vraag zouden moeten en kunnen voldoen dan zal daar te gelegener tijd op kunnen worden ingegaan.

Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan specialisatie op een terrein zodat specifieke vormen van dienstverlening mogelijk worden,



**Tabel 13 Netto ruimtebehoefte op grote- resp. kleinebedrijvenparken per bedrijfsklasse (-combinatie) en fase (in ha)**

<b>Grote bedrijvenparken (ha)</b>	1980 (1/1)	1985	1990	1995	2000	2000+	2000++
• Bouwnijverheid	3,5	12	18,2	21,7	24,2	27	30
• Voed. genot, kleding hout- en meubelind.	3,6	13,8	19,1	27,1	26,8	30,3	37,6
• Grafische industrie en uitgeverijen	0,3	0,5	0,7	1,0	1,4	1,5	1,5
• Chemische-, rubber- en kunststoffenindustrie	3,8	16,8	27,0	39,1	48,8	36,5	45
• Bouwmaterialen, aardew. en glasindustrie	4,0	17,8	29,4	31,2	39,1	43,6	54,4
• Metaal-, machine., electro-techn. en transp.mid. ind.	4,5	17,3	29,1	31,2	39,1	49	61
• Instrumenten- en optische ind.	0,8	2,7	4,4	6,6	8,3	9	9
• Overige ind. (incl. nutsbedr.)	2,5	7,2	12	17,3	21,6	18	22,5
• Onderzoek en ontwikkeling	0,4	2,6	5,5	9	11	11	13,6
• Groothandel en tussenpers.	2	7,8	13,1	19	23,7	30	37,6
• Transport, opslag en communicatie	1,5	5,8	11,4	16,2	20	27	34
• Diverse diensten, repar. e.d.	1,3	4,6	7,6	10,8	13,6	17	19
<b>Netto totaal</b>	<b>28,9</b>	<b>108,9</b>	<b>177,5</b>	<b>237,3</b>	<b>287</b>	<b>299,9</b>	<b>365,3</b>
<b>Bruto totaal</b>	<b>41</b>	<b>156</b>	<b>254</b>	<b>339</b>	<b>410</b>	<b>426</b>	<b>522</b>
<b>Kleine bedrijvenparken (ha)</b>							
• Bouwnijverheid	3,6	11,9	18,4	22,1	24,2	27,1	30,1
• Voed. genot, kleding hout- en meubelind.	2	7,6	10,6	14,9	15,4	16,8	21
• Grafische industrie en uitgeverijen	0,8	3,3	5,5	7,9	9,7	10,9	10,2
• Chemische-, rubber- en kunststoffenindustrie	1,3	4,3	7,1	10,3	13	9,6	12
• Bouwmaterialen, aardew. en glasindustrie	1,2	4,4	7,4	7,8	10,3	11,0	13,8
• Metaal-, machine., electro-techn. en transp.mid. ind.	6,1	22,9	38,4	50,7	63,7	65,1	81,3
• Instrumenten- en optische ind.	1,1	4,4	7,4	10,9	13	14,5	13,6
• Overige ind. (incl. nutsbedr.)	1,3	4,1	7	10	12,1	10,1	12,8
• Onderzoek en ontwikkeling	0,8	5,5	10,9	18,3	22,8	21,7	27
• Groothandel en tussenpers.	2,1	8	13,5	19,3	23,5	30,1	37,6
• Transport, opslag en communicatie	1,1	4,3	9,1	13	16,4	21,8	27,2
• Diverse diensten, repar. e.d.	1,3	4,6	7,6	10,8	13,6	17	18,8
<b>Netto totaal</b>	<b>22,7</b>	<b>85,3</b>	<b>142,9</b>	<b>196</b>	<b>237,7</b>	<b>256</b>	<b>305,4</b>
<b>Bruto totaal</b>	<b>32</b>	<b>122</b>	<b>204</b>	<b>280</b>	<b>340</b>	<b>366</b>	<b>436</b>

aan een vorm van samenwerking b.v. binnen de Zuidelijke IJssel-meerpolders waarbij terrein aan middeldiep vaarwater wordt ontwikkeld e.d.

In tabel 14 is een algemeen overzicht gegeven van 'beschikbare' terreinen per ultimo 1975 in het gebied rond Almere (bedrijfsterreinen > 5 ha bruto). De conclusie lijkt gerechtvaardigd, dat vanuit de regio niet direct behoefte bestaat aan terreinen in Almere; de Gooi - en Vechtstreek maakt hierop een uitzondering volgens deze standop-

name, die behalve vigerende - en vastgestelde -, ook ontwerpbestemmingsplannen omvatte. Mede om deze reden is dicht bij het Gooi in het oosten van Almere een bedrijvenpark gepland.

**Tabel 14. Beschikbare bedrijfsterreinen in de regio om Almere per 31 december 1975 (Coropgebieden)**

	uitgeefbaar	waarvan terstond
- Rest. Zuid IJsselmeerpolders	140 ha	52 ha
- Veluwe	320 ha	78 ha
- Utrecht (provincie)	491 ha	107 ha
- Gooi- en Vechtstreek	32 ha	30 ha
- Groot Amsterdam	1.329 ha	34 ha
- Zaanstreek	108 ha	23 ha
- Alkmaar, IJmond, Haarlem	293 ha	118 ha
	2.713 ha	442 ha (16%)

Bron: R.P.D. 16)

De ruimtebehoefte van de bedrijven en diensten op de andere type lokaties in Almere vormt hier geen onderwerp van behandeling. Het hoofdcentrum van Almere, de subcentra, de kleine terreinen en 'werkstraten' in het woongebied en verspreide lokaties van vestigingen worden bij de kernen behandeld.

Wat betreft de bedrijvenparken - zowel de grote als de kleine - zijn de volgende essentiële punten nog te overwegen:

1. Een bedrijvenpark in Almere zou de gelegenheid moeten krijgen zich een eigen identiteit te verwerven, hetzij in functionele -, hetzij in de zin van vormgeving. Wat het functionele aspect betreft, kan worden gedacht aan een clustering van bedrijven en diensten, die vrij intensieve relaties met elkaar onderhouden, maar ook aan bedrijven uit een zelfde bedrijfsklasse die een sterke groei doormaakt in een bepaalde periode. In beide gevallen kan de ontwikkeling mogelijk een stimulans krijgen door op het bedrijvenpark zelf een dienstencentrum in het leven te roepen, waarin diverse taken worden vervuld, die het werkmilieu op de bedrijvenparken prettiger maken, maar ook de efficiëncy vergroten, voor promotie zorgdragen etc.
2. Teneinde de 'dienstverlening' op de bedrijvenparken een voldoende draagvlak te geven ware er naar te streven een zodanige vraag te creëren en te concentreren, dat exploitatie van een dienstencentrum mogelijk wordt. Nader zal moeten worden gezien hoe de omvang van de vraag moet worden vertaald; in oppervlakte, arbeidsplaatsen, omzet of een andere vorm.
3. Met name de overbrugging van de leer - en studieperiode naar een levensfase dat iemand full - of parttime aan het arbeidsproces deelneemt, zou kunnen worden vergemakkelijkt door een geleidelijker overgang. De ruimtelijke bijdrage hiervoor kan bestaan uit een sterke mate van vervlechting van werk - en recreatie - /sportmilieu en zo mogelijk ook uit onderwijsvoorzieningen.

Aan de belangstelling van het bedrijfsleven voor gemeenten met een Bosrijke omgeving zoals in 't Gooi en Zeist, is af te leiden dat het idee van bedrijvenparken zonder meer levensvatbaarheid zal blijken te hebben en bovendien een bijdrage kan leveren aan het wegnemen van de vraag naar lokaties in de buitenruimte.

De grote bedrijvenparken hebben een perifere ligging zowel vanwege positieve overwegingen (aan het Oostvaardersdiep relatief dicht bij Lelystad resp. dicht bij het Gooi) als uit een oogpunt van aanpasbaarheid in de omgeving. Minder goed in het woonmilieu passende bedrijven kunnen toch een goede vestigingsplaats in Almere vinden. Binnen

deze bedrijvenparken zal een zoning worden toegepast waarbij de dichtheid in arbeidsplaatsen, het aandeel vrouwelijke arbeidskrachten, milieu - overwegingen en esthetische aspecten tezamen doorslaggevend kunnen zijn voor de ordening.

De grote bedrijvenparken worden t.o.v. de kleine bedrijvenparken dus gekenmerkt door:

- in het algemeen grotere kavels; doch er komen ook kleine kavels voor,
- grotere eenheden qua oppervlakte (zie de plankaart) waarbij zoning wordt toegepast,
- extensiever terreingebruik (hogere terreinquotiënt) gemiddeld,
- zonodig minder stringente milieu - en esthetische normen,
- sterke overheersing door industriële bedrijven,
- perifere, doch specifieke ligging met sterker oriëntatie op de regio.

## 5. de buitenruimte

### 1. Inleiding

Een van de meest essentiële onderdelen van de stedenbouwkundige opzet van Almere is de tussen en om de kernen liggende buitenruimte. De stedenbouwkundige conceptie van Almere is dan ook mede gemotiveerd met de grote recreatieve betekenis (in brede zin) die de internucleaire ruimten in het stedelijk gebied kunnen hebben.<sup>(1)</sup> De waarde van de tussen en om de kernen gelegen groene ruimten bestaat uit:

- de directe en gemakkelijke bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers vanuit de wwoongebieden
- de relatief grote randzône, die ontstaat tussen bebouwing en buitenruimte
- de bijdrage, die de dicht bij de woongebieden gelegen recreatie - objecten kunnen leveren aan een beperking van de recreatiemobiliteit, en
- een vergroting van de belevingswaarde van het stedelijk landschap door de nabije aanwezigheid van velerlei bestemmingen met grote diversiteit.

Daarnaast is zeker ook de oppervlakte water ten zuiden, westen en noorden van Almere van grote structurerende invloed op het stedelijk gebied, dat hier wordt opgevat als stadsgewest en niet als stad. De ligging van kernen, recreatieve concentratiepunten, bedrijvenparken en daarmee een deel van de infrastructuur is immers in belangrijke mate mede bepaald door de aanwezigheid van de randmeren en het Oostvaardersdiep. Direct en indirect is dus het water om Almere van grote invloed op de functies en lokaties in de buitenruimte.

Bij de meerkernig opgebouwde stad is de traditioneel rondom de stad gelegen open ruimte, die onder andere als recreatief 'uitloopgebied' voor de stedelingen fungeert ten dele binnen de stad gebracht. Dit uitgangspunt heeft vele consequenties, die bij het denken over het groen in Almere centraal staan.

T.b.v. kortere verpozingen en m.n. ook voor de weinig mobiele mensen zullen binnen de kernen van Almere buurt - , wijk - en ten dele stadsdeelparken voorkomen. Dit geschiedt zowel uit een oogpunt van bereikbaarheid als afwisseling in het milieu. Door situering van deze parken in de woonbebouwing wordt de centraliteit ervan bevorderd. Dit laatste houdt in dat bepaalde voorzieningen gemakkelijker van de grond komen in en bij deze parken omdat ze centraal liggen t.o.v. hun gebruikers. Uit onderzoek is overigens ook gebleken, dat recreatieactiviteiten in de naaste omgeving van de woningdoor een veel groter deel van de bevolking en frequenter wordt bedreven dan op grotere afstand van de woning. <sup>(2)</sup> Hierop wordt dus in Almere op twee schalen ingespeeld: parken dicht bij de woning en grotere buitenruimten dicht bij de stad. De betekenis van de buitenruimte - in dit hoofdstuk opgevat als de buiten de kernen gelegen ruimten en de randmeren - blijkt o.a. uit de oppervlakten. Deze bedraagt binnendijs ca 8.000 ha (excl. hoofdinfrastructuur, bijzondere bestemmingen, civiele werken en extensieve werkgebieden) in het structuurplan voor 250.000 inwoners. Bovendien wordt deze buitenruimte gekenmerkt door de aanwezigheid van ca 30 km voor enigerlei vorm van recreatie beschikbare oeverlengte aan Gooi - , IJ - en Markermeer en 25 km kanaallengte binnen het gebied.\* De oppervlakte water in de randmeren voor zover behorend tot het plangebied bedraagt 7.100 ha.

De functies die in deze buitenruimte een plaats zullen krijgen zijn van velerlei aard. Met elkaar zullen ze het landschap vormen en hervormen. Zowel uit een oogpunt van regionale als vanuit lokale context waarin de buitenruimte van Almere zich bevindt zal één van de belangrijkste functies de openluchtrecreatie in velerlei vormen zijn.

Naast de voor intensieve land - , oever - en waterrecreatie in te richten gebieden zullen terreinen worden ingericht met een beperkte betekenis voor de recreatie. Hierbij zal het landbouwkundige en bosbouwkundig gebruik domineren en zullen ook natuurlijke terreinen aanwezig zijn. Ten slotte worden terreinen gereserveerd voor bijzondere bestemmin-

Zoals bekend, vervullen de dijken en vaarten in de eerste plaats een waterhuishoudkundige functie. Daarnaast vormt de scheepvaart op de meren en kanalen een belangrijke nevenfunctie. Andere nevenfuncties worden hierop mede afgestemd.



gen, die aanvankelijk een agrarische functie vervullen, en uiteraard voor de infrastructuur.

Door de lokatie van de kernen, de hoofinfrastructuur en de bedrijven parken alsmede door natuurlijke omstandigheden omgeving, vorm, omvang en daarmee tevens de mogelijkheden van bestemming en inrichting van onderdelen van de buitenruimte in sterke mate bepaald. Daarnaast is echter bij de totstandkoming van het kernenpatroon ruimte gecreëerd voor het tot ontwikkeling brengen van verschillend gelegen buitenruimten met uiteenlopende potenties. Dit principe van diversiteit kan een bouwsteen vormen voor het landschap.

Met enige nadruk zij hier reeds opgemerkt dat het water een belangrijke rol zal spelen in de buitenruimte. Daarmee wordt naar verwachting tegemoet gekomen aan een grote behoefte. Bij bezoekers van recreatieobjecten buiten de woonkernen bleek meer dan 50% zich op of aan het water te verpozen. (3) Deze omstandigheid heeft geleid tot de gedachte de toch reeds voor waterberging en waterafvoer benodigde watergangen zoveel mogelijk te combineren met de paden en wegen welke voor de intensief gebruikte recreatiegebieden nodig zijn. Aldus vindt een bundeling van infrastructuur plaats voor het recreatieverkeer, dat m.n. bij de kruisingen met de infrastructuur als autosnelwegen en spoorlijnen tot een eenvoudige opzet van het plan bijdraagt.

Zoals uit het voorgaande blijkt kan de planvorming van de buitenruimte van Almere alleen met succes plaatsvinden als voldoende recht wordt gedaan aan:

- behandeling van het fysische milieu, waarin de mogelijkheden en beperkingen van de functies en inrichtingen naar voren moeten komen,
- analyse van de vraag naar ruimte, lokatie en inrichting ervan, voor diverse functies, rekening houdend met zowel lokale - , regionale - als nationale belangen,
- confrontatie van vraag en aanbod, o.m. tot uitdrukking komend in de behandeling van ordeningsprincipes en een ontwikkelingsstrategie voor de buitenruimte.

## 5.2. Enkele aspecten van het fysische milieu

De in deze paragraaf te behandelen stof had ook eerder in het rapport kunnen worden opgenomen b.v. voorafgaand aan het hoofdstuk over de kernen of bij de randvoorwaarden in de inleiding. Om praktische redenen is voor opnemings op deze plaats in dit hoofdstuk gekozen.

### 1. Geologie en bodem (4)

Onderscheid wordt gemaakt in:

- a. pleistoceen: de diepere ondergrond (fig. 18)
- b. holoceen: op het pleistoceen afgezetete lagen
- c. oppervlakte/maaiveld verschijnselen.

#### a. Opbouw pleistoceen

Tijdens het Holsteinien, de periode voorafgaand aan de voorlaatste ijstijd, werd in het gebied van Almere door de rivier de Maas grofzandig en grindrijk materiaal afgezet. Tijdens de voorlaatste ijstijd (Saalien) werd dit materiaal onder de druk van het landijs opgestuwd, plaatselijk zelfs zo hoog dat de resten van de stuwwallen in het Gooi en bij Muiderberg nog tot 20 m boven N.A.P. reiken. Tevens werden gedurende deze ijstijd keileem (grondmorene), en bij het smelten van het ijs grove grindhoudende zanden, fijne zanden en op laaggelegen plekken, kleien afgezet.

In het gebied van Almere lag een uitloper van de stuwwal van het Gooi. Ter weerszijden van deze uitloper bevonden zich diepe bekkens die tijdens de volgende warme periode (Eemien) waarin zich een zeespiegelrijzing voordeed, in een min of meer zout milieu gevuld werden met klei, en later onder zoete omstandigheden met fijn zand. Ter plaatse van



de uitloper van de stuwwal in het westelijk deel van Almere komen deze afzettingen niet voor.

Na het Eemien werd gedurende de laatste ijstijd het gehele gebied overdekt met een deken van zand, zgn. dekzand, waarin plaatselijk enige lage duinvorming plaatsvond (Weichselien). Het dekzand bestaat overwegend uit middelfijn zand. Aan de basis van het dekzand komt vrijwel steeds een grindrijke leemband voor die soms een halve meter dik is. De dikte van het dekzand hangt enerzijds samen met het reliëf dat tegen het einde van het Eemien bestond en anderzijds met het afwaterings - en erosiepatroon, van m.n. de rivier de Eem, dat aan het einde van het Weichselien aanwezig was.

Globaal gezien zijn er twee in hoofdzaakverschillende profielen van het Pleistoceen in Almere.

- Westelijk in het gebied ligt het dekzandpakket direct op de glaciële afzettingen en het grofzandige riviermateriaal.
- Oostelijk wordt het dekzandpakket van de ondergelegen afzettingen gescheiden door dikke pakketten klei en fijn zand van het Eemien.

De bovenzijde van het Pleistoceen vertoont een golvend reliëf met hoogteverschillen van verscheidene meters. Daarbij wordt de diepteligging in noordelijke richting groter, zodat het erop liggende pakket holocene afzettingen in noordelijke richting eveneens dikker wordt. Sterk afwijkende diepteliggings van het pleistoceen komen plaatselijk voor door ruggen en geulen in het pleistoceenoppervlak. Pleistoceenruggen kunnen 1 - 1,5 m hoger liggen dan de omgeving. De van oorsprong pleistocene geulen zijn door insnijding tijdens het holoceen vaak sterk verdiept, tot 5 - 6 m onder het omringende pleistoceenoppervlak.

## **b. Opbouw Holoceen**

Het Holoceen wordt gekenmerkt dooreen betrekkelijk warm klimaat en een forse zeespiegelrijzing. Op het pleistoceenoppervlak werd allereerst een pakket veen gevormd (laagdikte 1,5 - 2 m). Dit veen werd vervolgens overdekt en deels ook weggeslagen door een dik pakket klei, zgn. oude zeeklei. Op enkele plaatsen is het veen geheel verdwenen en ligt de oude zeeklei direct op het pleistoceen. De oude zeeklei omvat diverse afzettingen die over het grootste deel van het Almeregebied te vinden zijn. Slechts in het zuidelijk deel van het gebied komen deze afzettingen niet voor. De laagdikte varieert sterk - vaak enkele meters - in geulen tot 8 m.

Aan het einde van de oude zeekleiperiode bij een sterke daling van de zeespiegel ontstond weer veenvorming. De oude zeeklei werd overdekt met metersdik veen. Bij een volgende zeespiegelrijzing werd weer veel veen afgebroken en verslagen. Plaatselijk verdween het gehele veenpakket en werd ook de oude zeeklei aangetast. In het veen ontstonden meren waarin klei werd afgezet, zgn. Westfriese afzetting. De dikte van de afzetting hangt nauw samen met de hoogteligging van de oude zeeklei (0,5 - 1,5 m). De afbraak van het veen ging door waardoor veel veenstof als een baggerachtige klei werd afgezet. Deze zgn. bagger wordt bijna overal in het Almeregebied aangetroffen. Na de Westfriese afzettingen worden successievelijk de Almere - afzettingen, de Zuiderzee - afzetting en de IJsselmeer - afzetting aangetroffen. De Almere - afzettingen komen over het gehele gebied voor; ze zijn zeer homogeen van opbouw, en bestaan uit sterk humeuze kleien. De laagdikte is ca 50 cm.

De Zuiderzee - afzetting is eveneens zeer homogeen. De klei is iets zwaarder dan bij de Almere - afzettingen. Onder invloed van het Muider zand is de Zuiderzee - afzetting plaatselijk lichter. Laagdikte 20 - 50 cm. De IJsselmeerafzetting bestaat uit een uiterst fijnzandig materiaal. De afzetting komt lang niet overal in het gebied voor en vormt een laagje van vaak maar enkele cm.

Concluderend blijkt de bovengrond in het Almeregebied hoofdzakelijk uit min of meer humeuze kleien te bestaan.



### c. Oppervlakte/maaiveld verschijnselen

- Stortgronden

Op een aantal plaatsen in het gebied komen stortgronden voor. Dit is grond afkomstig uit de kanalen, of grond die weggebaggerd is voor de aanleg van dijken. Samenstelling en dikte variëren nogal. De eigenschappen van deze bodemlagen zijn van groot belang voor de bouw van Almere.

Om enkele aspecten te noemen:

- slappe lagen

De klei - en veenlagen in het geologisch profiel zijn zeer plastisch en deze klinken bij ontwatering en onder druk sterk in. Dit heeft belangrijke gevolgen voor de maaiveldsligging en de civieltechnische mogelijkheden (b.v. fundering).

- doorlatendheid

Het holocenepakket en de kleilagen in het pleistoceen (Eemien) zijn sterk ondoorlatend. Dit is van betekenis bij de hydrologische vraagstukken in het gebied.

- Hoogteligging maaiveld en klink (fig. 17)

De hoogteligging van het maaiveld in Almere varieerde bij de drooglegging van de polder tussen ca 2 en 4 m - N.A.P.

Het gebied helt daarbij langzaam af in noordelijke richting. Het laagste deel ligt nabij het Oostvaardersdiep om het gemaal de Blocq van Kuffeler. De maaiveldsligging is niet constant. Sinds de drooglegging vindt er een proces van inklinking plaats van de bovenste slappe grondlagen (holocene: klei en veen), zodat het maaiveld geleidelijk daalt.

Van invloed op de inklinking zijn vooral:

- de ontwateringstoestand

- de aard en dikte van de slappe lagen.

Bij een hoge grondwaterstand zal de inklinking gering zijn. Naarmate het gehalte aan lutum en organische stof toeneemt, zal de inklinking groter zijn. Bij grote verschillen in lutumgehalte op korte afstand zoals in de oude zeeklei zijn op korte afstand verschillen in de maaiveldsdaling te verwachten. Voor de toekomstige maaiveldsligging zijn op grond van de bodemkundige gegevens prognoses gemaakt. Daarbij blijkt de helling van het maaiveld in noordelijke richting langzamerhand minder te worden, waardoor enigzins aan een schotelvorm gedacht kan worden.

- Bodemrijping

Na het droogvallen van het gebied is een proces van rijping ingezet. Dit op zich natuurlijke proces van oxydatie in de bodem kan worden versneld door cultuurtechnische maatregelen, zoals rietinzaai, aanleg van een ontwateringsstelsel (sloten en greppels en drainage) en ontginningslandbouw.

De mate van rijping is een beperkende factor voor de inrichting van het gebied. Niet alle bestemmingen zullen dan ook op korte termijn gerealiseerd kunnen worden. In een groot deel van het gebied zal pas over een aantal jaren na voortgeschreden rijping inrichting plaats kunnen vinden.

### 2. Hydrologie (5)

Onder invloed van de waterstanden in het Gooi en het Gooimeer vindt in Almere een naar boven gerichte grondwaterstroming (kwel) plaats. Het verloop van de stijghoogten in de ondergrond hangt af van de afstand tot de dijk en van de geologische opbouw en eigenschappen.

Te onderscheiden zijn drie grondwaterzones, gescheiden door slecht doorlatende lagen:

- het water beneden de Eemklei

- het water tussen Eemklei en Holocene

- het freatisch grondwater.

Elk van deze zones heeft een min of meer eiegen stijghoogteverloop. Het Holoceen vormt de belangrijkste barrière in de kwelstroom. Vooral daar waar de Eemklei ontbreekt als afsluitende laag kan een vrij directe toestroming plaatsvinden via het materiaal van de stuwwal. Het gevaar bestaat dat de kwel gaat toenemen b.v. t.g.v.:

- verlaging van de grondwaterstanden in de polder
- afname van de dikte van het slecht - doorlatende holocene pakket d.m.v. ontgravingen
- het doorboren van het Holoceen door heipalen, diepe ontgravingen e.d., zodat er een open verbinding met het Pleistoceen ontstaat.

Uit de stijghoogtekaart valt af te leiden dat de tot (bijna) in het Pleistoceen reikende analen een grote invloed hebben op het stijghoogtenverloop. Perforatie van de afsluitende lagen dient zoveel mogelijk te worden voorkomen, ter beperking van het kweldebiet. Niet alleen is dit debiet een extra belasting voor de poldergemalen en een onttrekking van grondwater aan het oude land, maar ook bestaat de kans op toevoer van fossiel brak grondwater, hetgeen schadelijk voor het milieu kan zijn. Is aan een doorboring van de afsluitende lagen niet te ontkomen, dan is het mogelijk opnieuw afsluitende lagen aan te brengen.

Een ander aspect van de geschetste hydrologische toestand is de overdruk in het bovenste Pleistoceen t.o.v. een hydrostatisch drukverloop vanaf de grondwaterstand. Zeer globaal komt in het gebied de overdruk overeen met een grondwaterstand ter hoogte van het 'oude maaiveld'. Prognoses en waarnemingen wijzen uit, dat de Pleistocene stijghoogten in de loop van de tijd geleidelijk zullen dalen. De overdruk veroorzaakt hinder bij het graven van grachten en waterpartijen (opbressen van de bodem, t.g.w. ook naderhand kwel optreedt). Bij bouwputten zal veelal een forse bemaling nodig blijken. Indirect worden door het aanwezige verhang in het Holoceen ook de stabiliteit van de taluds en de zettingen ongunstig beïnvloed.

### **3. Waterhuishouding (6)**

Het stedelijk gebied Almere maakt deel uit van de polder Flevoland. Dit is een waterstaatkundige eenheid met een onafhankelijke peilbeheersing. De polder is verdeeld in een Hoge en een Lage Afdeling (in Almere ten westen van de hoogspanningsleiding en ruwweg ten noorden van de Hoge Vaart). Het polderpeil in deze afdeling is resp. 5.20 m en 6.20 m beneden N.A.P.

De peilen zijn gebaseerd op landbouwkundige overwegingen. Om een betere aanpassing aan de maaiveldhoogten te krijgen, worden in bepaalde gedeelten stuwpeilen geadviseerd. T.g.v. inklinking zullen sommige peilen in de loop van de tijd eventueel moeten worden herzien. Ook een stedelijke i.p.v. een landbouwkundige bestemming zal tot aanpassing van de peilen leiden. Voor de afvoer van het overtollige water zijn twee hoofdwatgangen aangelegd, de Hoge en de Lage Vaart. Deze hoofdafvoerkanalen zijn tevens scheepvaartwegen. De hoofdafvoerkanalen ontvangen hun water via een stelsel van tochten en sloten. De tochten zijn waterhoudend, en hun dwarsprofiel wordt afgestemd op de hoeveelheid af te voeren water. De sloten liggen aan de lange zijden van de kavels en zijn niet - waterhoudend en hebben overal eenzelfde dwarsprofiel. Zij worden in tegenstelling tot de tochten en de vaarten, welke horizontaal liggen, gegraven met een flauw hellende bodem. De slootdiepte vijf jaar na droogvallen van de polder is bepaald op 1,70 m bovenstrooms en 2 m benedenstrooms.

Via een aantal gemalen wordt het overtollige water uit de polder op het buitenwater gebracht. Voor het Almeregebied speelt het gemaal 'De Blocq van Kuffeler' de belangrijkste rol. Afvoer van het water via een gemaal aan het Oostvaardersdiep garandeert bovendien weinig overlast van eventueel brak kwelwater.

Bij de installatie van de gemalen kon weinig rekening worden gehouden met de ontwikkeling van grote stedelijke gebieden. Nu deze bestemming wordt gerealiseerd komt de neerslag sneller tot afstroming. Het is

daarom noodzakelijk, gegeven vrij beperkte peilverschillen in een stedelijk gebied, om in Almere een deel van de totale oppervlakte als open water uit te voeren al dan niet in de vorm van grote waterpartijen, bij voorkeur ver van de dijken om kwel naar deze ontgravingen te beperken. Nadere berekeningen zullen moeten uitwijzen, in welke mate extra bemalingscapaciteit nodig is; waarbij een verlaagd polderpeil en bergingscapaciteit in Almere als gegevens moeten worden beschouwd.

#### **4. Enkele gevolgen van het fysische milieu'**

##### *a. Zandwinningsmogelijkheden*

Voor de bouw van de kernen en voor de infrastructuur in Almere is veel zand nodig. Als mogelijke winplaatsen voor dit zand doen zich voor de randmeren Gooi - , IJ - en Markermeer, en de polder Flevoland zelf. In een afweging van de keuze van een winplaats zijn vooral twee aspecten van belang:

- technisch.

Is er geschikt winbaar zand aanwezig?

- planologisch/milieutechnisch.

Hoe beïnvloedt de zandwinning de bestaande functies van die plaats, en welke bijdrage kan de zandwinning leveren aan het toekomstig functioneren van het omringende land?

Het Gooi - en IJmeer zijn door het ondiep voorkomen van pleistoceen zand (uitloper stuwwal) grotendeels geschikt voor zandwinning. De winmogelijkheden in het Markermeer zijn m.n. in het zuidelijk deel goed, maar zijn vooral afhankelijk te stellen van de eventuele ontwikkeling van een Markerwaard.

De natuurfunctie van de randmeren bestaat o.a. uit de ondiepe watermilieus langs de oudeland - kust (voedselgebied voor watervogels). Ondiepte van het Gooimeer kan indirect als bescherming voor deze watermilieus bij de Gooimeerkust dienen.

Zandwinning is in principe eveneens in een deel van het Almeregebied zelf mogelijk. Zandwinning in het zuidwestelijk deel van het Almeregebied kan hydrologische bezwaren geven. Bij voorkeur dient zandwinning op zekere afstand van de dijken plaats te vinden om kwel zo veel mogelijk te beperken. Het is evenwel mogelijk de bodem van de winput van afsluitende lagen te voorzien.

In het stedelijk gebied kan het door zandwinning ontstane water functioneren als waterberging (boezem) in de waterhuishouding van het gebied. Dit is gunstig, aangezien i.v.m. het grote oppervlak verharding in de kernen, regenval zeer snel op het oppervlaktewater geloosd zal moeten worden. Met het na zandwinning ontstane open water is het mogelijk een aantrekkelijk recreatiemilieu te scheppen, terwijl tevens een gevarieerder ontwikkeling van de natuur in het stedelijk gebied mogelijk is bij niet te diepe plassen (ca 6 m).

##### *b. De bovengrond*

Voor het grootste deel van de bestemmingen in de buitenruimte is de bestaande polderbodem een uitstekend uitgangspunt (b.v. landbouw, bosbouw). Slechts plaatselijk, bij intensief te gebruiken ruimten, zal een bodemverbetering door bezanden nodig zijn (b.v. sportvelden, speel - en ligweiden e.d.).

De bovengrond in het gebied is in principe geschikt om te gebruiken t.b.v. de verbetering van de schrale opgebrachte zandgronden in de kernen. Wel zijn er enige beperkingen aan deze ontgravingen van bovengrond te stellen. Slechts tot een beperkte diepte mag bovengrond ontgraven worden opdat er nog voldoende dikte van het holoceenpakket achterblijft om opbressen van de bodem van de winplaats en daarmee toename van de kwel te voorkomen. Tevens zal in de winput een hoog waterpeil ingesteld kunnen worden om hydrologisch voldoende tegendruk te geven. De behoefte aan bovengrond voor grondverbe-

tering is aanzienlijk. Door de beperkte ontgravingsdiepte zal dan ook een groot gebied ontgraven moeten worden. Een centrale winplaats kan hiermee uitgroeien tot een uitgestrekt wateroppervlak van overigens geringe diepte.

#### *c. Ontwikkelingsmogelijkheden natuurlijk milieu*

Door de ontwikkeling van Almere ontstaat een grotere variatie in milieuomstandigheden.

Als uitgangssituatie na de ontginning is het gebied, afgezien van enkele plaatselijke afwijkingen, in hoofdzaak egaal, zowel voor wat betreft de bodemgesteldheid als waterhuishouding. Bij de landbouwkundige ontginning wordt gestreefd naar een situatie die optimale landbouwkundige exploitatie mogelijk maakt. Door de waterhuishouding hierop in te richten ontstaat overal een goed ontwaterde voedselrijke grond.

De ontwikkeling van kernen, infrastructuur en bedrijvenparken in Almere leidt tot allerlei wijzigingen in de natuurlijke gesteldheid. Ingrepen als bezandingen en ontgrondingen (klei - en zandwinning) vinden plaats. Hierdoor komen naast de aanwezige voedselrijke gronden, ook voedselarme gronden voor. Tevens neemt de oppervlakte aan open water en oevermilieus sterk toe. Naast de landbouw worden andere bestemmingen in het Almeregebied gerealiseerd. Deze bestemmingen (o.a. bos en natuurgebied) stellen andere eisen dan de landbouw voor wat betreft grondwaterstand en ontwatering, en maken daarmee een grotere variatie in milieu - omstandigheden mogelijk. Afhankelijk van grondgebruiken beheer kan dan op langere termijn een grote diversiteit aan biotopen voor plant en dier ontstaan.

### **5.3. De functies van de buitenruimte**

#### **1. Algemeen**

De functies die een plaats in de buitenruimte vragen doen dat op grond van maatschappelijke behoeften, die gevarieerd zijn en waarbij de belangengroeperingen in een concurrentiestrijd om de ruimte zijn gewikkeld. Nationale - en lokale belangen zijn in het geding. De inzet in de buitenruimte wordt in eerste instantie gevormd door de niet direct voor het wonen (incl. de meeste stedelijke voorzieningen voorzover binnen de bebouwing liggend), het werken (op de bedrijvenparken) en voor de grote infrastructuur noodzakelijk ruimte. Een oppervlakte, die met de groei van het inwonertal in de loop van de tijd zal afnemen en een ruimte, die op onderdelen sterke wijzigingen zal ondergaan in situatie- karakterisering en voor wat betreft het biotische - en abiotische milieu.

Gegeven de meerkernige opzet, de gekozen lokaties van de kernen en de bedrijvenparken alsmede de tracering van de hoofdinfrastructuur met o.a. de grote aanvoerroutes via de bruggen naar het oude land enerzijds en de mogelijkheden en beperkingen van het fysische milieu in Almere anderzijds, zal een werkwijze worden gevolgd waarbij vanuit de functies in de kernen en de regio en de mogelijkheden (in de tijd) van het milieu stap voor stap de behoeften en voorkeurlokaties worden geïnventariseerd.

Om de gedachten te bepalen wordt eerst aangegeven om welke oppervlakten het gaat binnen het plangebied. In tabel 15 wordt, in afgeronde getallen, aangegeven welke oppervlakten in de loop der tijd beschikbaar kunnen zijn voor landbouw, tuinbouw, bosbouw, 'natuur', recreatie en bijzondere bestemmingen. Bij de woongebeieden, bedrijvenparken en infrastructuur, alsmede civiele werken is ermee gerekend, dat de hiervoor bestemde oppervlakten ca 5 jaar vóór de definitieve ingebruikname aan de dan voorkomende occupatie wordt onttrokken.

**Tabel 15. Oppervlakte in het plangebied Almere**

Totale oppervlakte plangebied:	22.200 ha
waarvan randmeren en oostvaardersdiep:	7.100 ha
Oppervlakte land:	14.900 ha

waarvan in gebruik t.b.v.:	in	1980	1990	2000	2000++
- netto stedelijk gebied		835 ha	2170 ha	2900 ha	4400 ha
incl. kleine bedr. parken		(120 ")	(280 ")	(365 ")	(435 ")
- grote bedrijvenparken <sup>1)</sup>		155 "	340 "	425 "	500 "
- hoofdinfrastructuur (land- en water)		300 "	450 "	700 "	950 "
- civiele werken (leidingen- straten, reinwaterkelder, zuiveringsinstallatie e.d.)		100 "	200 "	300 "	400 "
- onvoorziene vestigingen/ occupatie		75 "	100 "	150 "	200 "
Subtotaal:		1465 "	3260 "	4475 "	6450 "
Beschikbaar voor andere functies in de buitenruimte:		13435 "	11640 "	10425 "	8450 "

De volgorde waarin de verschillende functies worden behandeld sluit aan bij de accentverschuiving, die zich naar verwachting in de buitenruimte van Almere zal voordoen van 'natuur' via landbouw naar recreatie; voor het overige wordt hiermee natuurlijk geen volgorde van belangrijkheid op voorhand vastgesteld.

## 2. 'Natuur' (7)

De ontwikkeling van het Almere – landschap van kale moddervlakten en plassen, via riet - moerassen en landbouw - ontginningsgebieden naar een woon - en leefgebied voor duizenden mensen, biedt in alle tijdsfasen specifieke levensomstandigheden voor talrijke planten - en dier soorten. Met het groter worden van de verscheidenheid in het landschap neemt ook het aantal soorten toe dat in dit milieu levenskansen vindt. Door hierop in te spelen kan het inrichtingsproces een belangrijke bijdrage leveren aan de totstandkoming van een gedifferentieerd biologisch leven. In deze par. wordt nagegaan welke mogelijkheden hiertoe kunnen worden aangegeven.

### a. Biologische karakterisering

Voor een biologische karakterisering van de huidige toestand is het plangebied Almere grofweg in vijf typen te verdelen. Elk van deze gebieden heeft een eigen karakter en daardoor ook een eigen flora en fauna. Deze vijf typen gebieden zijn:

- kale, natte moddervlakten en plassen,
- rietlanden,
- ontginningsgebieden,
- droge, zandige gebieden en
- het water van de randmeren.

### Moddervlakten en plassen

Dit zijn restanten van het landschap waaruit de gehele polder bestond na het droogvallen. In deze gebieden komen steltlopers, grote waadvogels, eenden, ganzen en meeuwen voor, soms in grote getallen. De plassen zijn rijk aan ongewervelde dieren en kleine vissen. Deze dienen als voedsel voor vele van deze vogels.

De plantensoorten van deze gebieden zijn vooral de zgn. pioniersoorten, zoals moerasandijvie, lisdodde, blaartrekkende boterbloem, zeebies en riet. Plaatselijk zijn in deze gebieden wilgen ontkiemd, hetgeen op enkele plaatsen tot het ontstaan van wilgebossen heeft geleid.

Tot deze typen gebied mogen ook de slibvangen gerekend worden, hoewel deze, door een vaak snelle ontwatering en äratie van de grond slechts zeer tijdelijk het karakter van moddervlakte vertonen.

### **Rietlanden**

Door de inzaai van riet vlak na het droogvallen veranderde het grootste deel van de polder vrij snel in een uitgestrekt rietmoeras. Door verdamping van vocht door de weelderig groeiende rietvegetatie wordt het milieu langzaam droger. In dit rietland vinden veel vogels hun broedgebied (b.v. kiekendieven, torenvalken, rietganzen, baardmannetjes, etc.). Een deel van deze vogels voedt zich met de vele insecten, die in het rietland voorkomen, terwijl de roofvogels leven van de vele kleine zoogdieren (vnl. muizen), die in de drogere rietgebieden en de ontginningsgebieden voorkomen.

In botanisch opzicht zijn de rietgebieden arm. Vooral in het begin, als de ontwikkeling van het riet optimaal is, is het aantal soorten zeer gering. Naarmate er rietgebied ouder en daarmee droger wordt neemt het aantal soorten toe. De soorten, die zich dan vestigen, behoren veelal tot de zgn. ruigtekruiden, zoals harig wilgenbosje, koninginnekruis, valerianen en wolfspoot.

### **Ontginningsgebieden**

In deze gebieden komen slechts weinig soorten planten en dieren voor, echter wel met grote aantallen per soort. Dit feit wordt veroorzaakt, doordat grote gebieden met een gelijke begroeiing ontstaan. Deze gebieden bieden goede levensmogelijkheden voor een aantal vogelsoorten, zoals b.v. de kolgans. Deze foerageren 's winters in grote aantallen op de kavels met wintertarwe en gras. Het ontginningsgebied is sociaal aantrekkelijk voor deze vogels, doordat naast deze grote voedselgebieden ook overnachtingsgebieden voorkomen, zoals de Ganzengouw en het waterrijke natuurgebied langs de Oostvaardersdijk. Ook komen in deze gebieden veel kleine zoogdieren als muizen voor, evenals grondbroeders. De roofvogels, die in de rietlanden broedgelegenheid vinden, komen in de ontginningsgebieden foerageren. Daarbij worden jonge vogels en kleine zoogdieren als prooi genuttigd. De plantenwereld van het ontginningsgebied bestaat naast de landbouwgewassen voornamelijk uit akkeronkruiden, zoals klein hoefblad, knopige duizendknoop, akkerdistel en harig wilgenroosje. Daarnaast komt vooral in de eerste jaren van de ontginning nog veel opslag van riet voor.

### **Zandige gebieden**

Dit zijn zanddepots (al dan niet afgegraven) en de zandopspuitingen t.b.v. bouwactiviteiten. Zolang deze nog vrijwel onbegroeid zijn (en dat kan vrij lang duren, doordat de zandgrond droog en voedselarm is) vormen deze zandige gebieden ideale broedplaatsen voor o.a. visdiefjes en plevieren. De vegetatie van deze zandgebieden is afwijkend van die op de kleigrond in de rest van de polders. Op de grens van zand naar klei komen biologisch interessante overgangen voor, m.n. op die plaatsen waar het zand hoger ligt dan de klei.

### **Water van de randmeren**

Aan dit omvangrijke onderwerp zal elders speciale aandacht worden gegeven.

#### *b. Mogelijkheden voor de natuur*

De potenties van het Almeregebied worden in belangrijke mate bepaald door de bodemgesteldheid en de (toekomstige) waterhuishouding. Nu bestaan er in het Almeregebied nauwelijks verschillen in bovengrond, terwijl de waterhuishouding door menselijke ingrepen kan worden beheerst, waarbij in principe op elke plaats elke gewenste waterhuishouding mogelijk is.

Het Almeregebied heeft potenties voor bosvorming en voor de ontwik-

keling naar natuurlijke graslanden en water - en moerasgebieden. Achtereenvolgens zullen deze milieutypen behandeld worden.

#### 1. Water - en moerasgebieden.

Doordat de bodem in het Almeregebied grotendeels uit klei en zware zavel bestaat, zullen de water - en moeraslevensgemeenschappen in dit gebied van het voedselrijke type zijn. De mate, waarin verschillen in waterlevensgemeenschappen tot ontwikkeling zullen komen, is sterk afhankelijk van de waterdiepte, de grootte van de watervlakken, de vorm van de oevers en de manier van oeverbescherming.

Om een zo groot mogelijke verscheidenheid van waterlevensgemeenschappen een kans te geven tot ontwikkeling te komen zullen zowel kleine, ondiepe plassen als grote, ondiepe en diepe plassen gehandhaafd c.q. gemaakt moeten worden. Daarbij moet bij de vormgeving van de oevers gelet worden op variatie in oeversteilte en ligging t.o.v. de heersende windrichting (zowel luwe als aan wind en golfslag blootgestelde oevers). Wanneer aan deze voorwaarden voldaan wordt, worden vele mogelijkheden geschapen voor de ontwikkeling van diverse veelsoortige waterplantengemeenschappen (fonteinkruidenvegetaties krabbescheervegetaties, waterlelie en gele plompvegetaties, etc.). Een voorwaarde, die hierbij echter nadrukkelijk gesteld moet worden is, dat voorkomen moet worden, dat vervuiling van het water plaatsvindt. In en langs de randen van plassen met flauw hellende oevers en in de gebieden met een permanent hoge grondwaterstand (grondwater permanent net onder of net boven het maaiveld) kunnen moeraslevensgemeenschappen tot ontwikkeling komen. De vegetatie van deze gebieden zal gevormd worden door riet - en lisdoddegemeenschappen, terwijl ook plaatselijk vegetaties van grote zeggen zich zullen kunnen vestigen. In gebieden met een grote dynamiek (op - en afwaaien van wateren ondiepe plassen, waardoor tijdelijk gedeelten droogvallen, die daarna weer overspoelen) kunnen deze levensgemeenschappen zich lange tijd handhaven.

Op de mogelijkheden voor het tot ontwikkeling komen van moerasbossen zal later nader worden ingegaan. Water- en moerasgebieden bieden door hun hoog productief karakter voedsel voor vele diersoorten. Vooral veel water - en moerasvogels vinden in dergelijke gebieden goede foerageer - en rustgelegenheden. Als potentiële 'bewoners' van dit soort gebieden kunnen genoemd worden: vele soorten eenden, ganzen, steltlopers en grote waadvogels, terwijl in de moerasgebiedenvegetatie ook allerlei kleine zangvogels, zoals karekiet, rietgors, rietzangers en baardmannetje hun biotoop vinden.

#### 2. Graslanden

Om biologisch interessante graslanden tot ontwikkeling te laten komen is een beheer noodzakelijk dat afwijkt van dat in moderne grootschalige weidebedrijven. Bij deze bedrijven wordt gestreefd naar een zo groot mogelijke productie per oppervlakte- eenheid, waarbij de voorkeur uitgaat naar het optreden van een beperkt aantal grassoorten, die als smakelijk voor het vee bekend staan (b.v. Engels raaigras, beemdgras, beemdlangbloem en timotheegras). Om deze hoge productie te bereiken wordt het grasland intensief bemest, gemaaid en of beweid. Het gevolg van deze beheersvorm is, dat soortenarme gemeenschappen als de beemdgras - raaigrasweide ontstaan. Karakteristieke soorten van deze weiden zijn o.a. Engels raaigras, beemdgras, ruw beemdgras, witte klaver, paardebloem en grote weegbree.

Bij een beheer van minder intensief bemesten (of bemesting helemaal achterwege laten), maaien en/of beweiden zullen graslanden ontstaan, die veel soortenrijker en vooral rijker aan kruiden (= nietgrassen) zijn. Afhankelijk van de waterhuishouding zullen graslanden tot ontwikkeling kunnen komen van de volgende typen:

- Op drassige gronden: dotterweiden.

Beheer: licht bemesten, 1 à 2 maal per jaar maaien, hooiland. Karakteristieke soorten o.a.: dotterbloem, moerasklaver, breedbladige orchis en koekoeksbloem.

- Op normaal ontwaterde, iets vochtige gronden: glansklaverweiden.  
Beheer: licht bemesten, hooiland. Karakteristieke soorten o.a. grote bevernel, wilde peen, knolsteenbreek, veldlathyrus en margriet
- Op droge gronden: kalkgraslanden.  
Beheer: extensieve beweiding. Karakteristieke soorten o.a.: wondklaver, kruisdistel, kleine pimpernel, grootbloemige centaurie, duifkruid en gewone sleutelbloem.

Deze typen graslanden kunnen, wanneer beweiding en/of maaien pas laat in het voorjaar plaatsvindt en de waterstand 's winters wordt verhoogd, een belangrijke functie als broed - en voedselgebied voor weidevogels vervullen, terwijl ze in de wintermaanden kunnen dienen als rust - en foeragegebied voor ganzen.

### 3. Bossen

Op rijke gronden, zoals in het Almeregebied voorkomen, wordt het eindstadium (climax) van de natuurlijke vegetatie - ontwikkeling (successie) gevormd door eiken - haagbeukenbossen. De ontwikkeling van bossen van dit type duurt verscheidene eeuwen en gaat gepaard met profielvorming, rijping en een zekere mate van verarming van de bodem. Deze ontwikkeling verloopt via een aantal bostypen, waarbij het aantal soorten (diversiteit) en de evenwichtigheid (stabiliteit) steeds verder toenemen. Het pioniersbosstadium op jonge, minerale bodems, zoals de bodems van de IJsselmeerpolders na droogvallen, wordt gevormd door wilgenbossen. Plaatselijk hebben zich in het Almeregebied bossen van dit type gevestigd (in de omgeving van het gemaal 'De Blocq van Kuffeler'). De verdere ontwikkeling van de pioniersbossen is afhankelijk van de waterhuishouding in het gebied waar ze voorkomen.

Bij stagneren van het grondwater zal zich op den duur veen ontwikkelen en zal een elzenbroek tot ontwikkeling kunnen komen, dat ten slotte zich zou kunnen ontwikkelen tot een vochtige vorm van het eiken - haagbeukenbos. Bij langzame ontwatering ontstaat uit het wilgenpioniersbos uiteindelijk een fluitekruidrijk essenbos. Uit dit type bos kan zich op de lange duur, gepaard gaande met uitspoeling van en profielvorming in de bodem, eveneens een eiken - haagbeukenbos ontwikkelen.

Bovengenoemde natuurlijke bostypen kunnen niet zondermeer aangeplant worden. Naarmate de bostypen meer het eindstadium van de successie, het eiken - haagbeukenbos benaderen, vereisen ze een langere, geleidelijke ontwikkeling. Om toch binnen niet al te lange tijd te komen tot bossen met een min of meer natuurlijk karakter moet men op jonge, voedselrijke gronden bossen van het fluitekruidrijke essenbos-type aanplanten. Deze bossen kunnen vrij snel een min of meer natuurlijk karakter krijgen door een opbouw in verschillende etages (kruidlaag, struiklaag, boomlaag). Door horstgewijze aanplant, uitzaaien, natuurlijke verjonging en extensieve beweiding kan de natuurlijkheid van deze bossen nog vergroot worden. Laat men volgroeide bossen van dit type gedurende zeer lange tijd ongemoeid, dan zullen ook deze bossen zich uiteindelijk ontwikkelen tot climaxbossen.

#### *c. Programmatische wensen t.a.v. de 'natuur'*

Het leveren van een kwantitatief programma voor de ontwikkeling van de buitenruimte van Almere als milieu voor planten en dieren, is niet zondermeer mogelijk. Wordt evenwel bedacht, dat in een, qua ruimtelijke opbouw vergelijkbaar, stadgewest zoals het Gooi voor de 'natuur' blijvend een plaats wordt ingeruimd dan ligt het zonder meer voor de hand, dat een bescheiden deel van het oppervlak - een norm van 5% kan als redelijk worden aangemerkt -wordt gereserveerd voor 'natuur'.

**(8)**

Zinvol lijkt in dit verband het hanteren van twee doelstellingen:

- de 'natuur' dichter bij de woongebieden brengen en
- het scheppen van optimale voorwaarden voor de totstandkoming van



een zo breed mogelijke reeks van milieus, variërend van stadscentrumgebied tot stiltegebied.

De eerste doelstelling zou als consequentie kunnen hebben dat de buitenruimte van Almere geheel toegankelijk en bovendien gemakkelijk bereikbaar moet zijn voor de bewoners. Een uitzondering zou dan kunnen worden gemaakt voor stiltegebieden van beperkte omvang, die als kern kunnen dienen van waaruit een verrijkende invloed op de wel voor de bewoners toegankelijke gebieden uit kan gaan. Vanuit deze doelstelling is vervolgens de consequentie te trekken dat bijzondere aandacht wordt geschonken aan de waarde die ook stedelijke recreatiegebieden, landbouwgebieden, tuincomplexen, oevers en grachten, bermen e.d. kunnen hebben voor de totstandkoming van biologisch interessante milieus. Voor het ontwerp en daarnaast vooral ook het beheer ligt hier een duidelijke opgave.

De tweede doelstelling zou als consequentie hebben dat b.v. toegankelijkheid en bereikbaarheid van bepaalde delen van de buitenruimte dusdanig worden 'gedoseerd' dat een reeks van afnemende invloed van mensen op het 'natuurlijk' milieu ontstaat. Bijzondere aandacht is in dit geval vereist voor de uitersten in een dergelijke reeks: stadscentra tegenover stiltegebieden. Als uitersten zijn deze beide milieus het moeilijkst te realiseren in een stedelijk gebied als Almere. Wanneer echter voorwaarden kunnen worden geschapen voor bestaan en ontwikkeling van deze uitersten is een eerste garantie aanwezig voor het tot ontwikkeling komen van een gedifferentieerde reeks overgangsmilieus. In de praktijk betekent dit dat de afstand tussen de uitersten zo groot mogelijk zal moeten zijn. De verrijkende invloed welke het naast elkaar situeren van min of meer contrasterende milieus kan hebben, kan echter aanleiding zijn om van dit principe plaatselijk af te wijken. In dat geval zal gebruik moeten worden gemaakt van b.v. fysieke barrières als waterwegen en autosnelwegen om een dergelijke situatie ook op langere termijn waardevol te laten zijn.

Beide doelstellingen vormen de leidraad voor de ontwikkeling van het Almeregebied als milieu voor planten en dieren. Programmapunten komen hier direct uit voort, zij het dat deze in eerste instantie vooral ook mede bepaald worden door de mogelijkheden welke zowel de huidige als de toekomstige situatie biedt.

Waar het gaat om concrete gebieden waaraan de natuurgebieden danwel de natuurreservaten - functie kan worden toegedacht zijn deze programmapunten de volgende:

- 1. water - en moerasgebieden
- 2. gebieden met natuurlijke bosontwikkeling
- 3. aangeplante bossen
- 4. weidevogelgebieden.

De omvang van deze gebieden wordt vrijwel uitsluitend bepaald door de biologische eisen die een bepaald type milieu stelt om optimaal in een stedelijk gebied als Almere te kunnen functioneren. Daarnaast zal op basis van eerdergenoemde doelstellingen in meer gedetailleerde plannen de functie van recreatiegebieden, landbouwgebieden, oevers en kanalen, bermen, singels, struwelen e.d., als milieu voor planten en dieren aan de orde komen.

#### 1. Water - en moerasgebied

Hoewel de aanleg van een water - en moerasgebied in principe in de hele buitenruimte mogelijk is, is voor de situering van een dergelijk gebied gekozen voor een gebied, ten zuidwesten van het gemaal 'De Blocq van Kuffeler'. Reden voor deze keuze is: dit is een laag deel van de buitenruimte. Bovendien is in dit gebied na het droogvallen van Zuidelijk Flevoland reeds spontaan een plassen - en moerasgebied tot ontwikkeling gekomen.

De waarde van dit gebied kan nog worden bergroot door aansluitend aan deze kavels plassen van verschillende grootte en diepte te maken. Dit kan in het kader van zandwinning t.b.v. zandopspuitingen voor woongebieden en industrieterreinen gebeuren.

#### *Randvoorwaarden:*

De waterstand blijft permanent hoog, d.w.z. ongeveer gelijk met het maaiveld. Mogelijkheden worden geschapen voor de doorstroming van het gebied met vers, schoon water (vergroting van de dynamiek en verkleining van het gevaar van optreden van botulisme). Maatregelen worden getroffen om rust in het gebied te handhaven.

#### *Omschrijving gebied:*

Kleinschalig water - en moerasgebied met afwisseling van ondiepe plassen en moerasvegetatie. Plaatselijk ontwikkeling van broekbosjes. Belangrijk gebied voor water - en moerasvogels (o.a. ganzen, lepe-laars).

#### 2. Gebied met natuurlijke bosontwikkeling

In de omgeving van het gemaal 'De Blocq van Kuffeler' zijn na het droogvallen van Zuidelijk Flevoland wilgenpioniersbossen ontstaan. Een deel van dit gebied kan gehandhaafd blijven als een gebied waar natuurlijke bosontwikkeling mogelijk is, ten oosten van het gemaal, grenzend aan het bedrijvenpark.

#### *Randvoorwaarden:*

- De ontwatering van het gebied mag niet te snel verlopen.
- Het eigenlijke gebied met rust laten, d.w.z. alleen extensieve vormen van recreatie (natuurrecreatie) is toegestaan. Maatregelen moeten getroffen worden om te voorkomen dat vanuit het aangrenzende bedrijvenpark verontreiniging (zowel water - als luchtverontreiniging) van het gebied plaatsvindt.

#### *Omschrijving gebied:*

Bosgebied, dat langzaam van karakter en samenstelling zal veranderen. De nog aanwezige plassen en open plekken zullen langzaam dichtgroeien, terwijl in de loop van de ontwikkeling steeds weer nieuwe open stukken zullen ontstaan en weer dichtgroeien. Gedurende lange tijd een belangrijk gebied voor biologisch onderzoek (systematiek van wilgen, bossuccessie).

#### 3. Aangeplant bos

Binnen het Almeregebied bestaat de mogelijkheid om op rijke grond loofbos aan te planten en dit zich te laten ontwikkelen tot natuurlijk loofbos. Bij de keuze van de plaats van dit bos speelt een rol het feit, dat een levensgemeenschap (in dit geval bos) waardevoller is als hij in contact staat met andere natuurlijke levensgemeenschappen, dan wanneer hij geïsoleerd voorkomt. Vandaar dat voorde plaats van een aanzet tot natuurlijk loofbos gekozen is voor het gebied ten noordoosten van de derde kern van Almere. Dit bos zou dan uitgebreid kunnen worden in noordelijke richting. Om levensmogelijkheden te scheppen voor grote zoogdieren, zullen in het bos grotere open ruimten (voorakkers e.d.) aangelegd moeten worden.

#### *Randvoorwaarden:*

Geleiding van de recreatieve druk; beperkt in de nabijheid van de derde kern tot zeer rustig in de kern van het gebied. Zo spoedig mogelijk een begin maken met de aanplant. Hoe eerder begonnen wordt met de aanplant, des te eerder is een bos met een min of meer natuurlijk karakter te verwachten.

#### *Omschrijving gebied:*

Grootschalig bosgebied met een natuurlijke ontwikkeling naar eiken - haagbeukenbos. In het bos is gradiënt aanwezig van druk naar stil vanaf de derde kern naar de Oostvaardersplassen.

#### 4. Weidevogelgebied

Voor de realisatie van een weidevogelgebied in de buitenruimte bestaan twee mogelijkheden, n.l. het aanleggen en beheren van een natuurreserveaat als weidevogelgebied of het stichten van één of meer veeteeltbedrijven met een zodanige bedrijfsvoering, dat goede levensomstandigheden voor weidevogels geschapen worden. Beide mogelijkheden vergen zoveel ruimte, dat in de buitenruimte slechts een

drietal lokaties mogelijk zijn:

1. tussen de Hollandse Brug en Pampushaven.
2. tussen Almere - Pampus en het gemaal.
3. langs de Gooimeerdijk tussen Almere - Haven en de Stichtse Brug.

Gekozen is voor lokatie 2 en wel om de volgende redenen:

de aanwezigheid van kwel is gunstig voor een weidevogelgebied. Daarnaast biedt de situering ten noordoosten van Almere - Pampus de mogelijkheid van het naast elkaar voorkomen van een weidevogelgebied en een water - en moerasgebied (de waarde van het geheel is groter dan de som van de waarden van de samenstellende delen).

Bij de inrichting van dit gebied als weidevogelgebied wordt gedacht aan de stichting van een of twee veeteeltbedrijven met een speciale bedrijfsvoering. Als bedrijfsvorm moet een driedeling plaatsvinden in:

- a. strikte weidevogelgebied
- b. overgangszone
- c. modern beheerd graslandgebied.

*Randvoorwaarden:*

a. Strikte weidevogelgebied:

Minimumgrootte: 100 ha. Het terrein dient open (geen bomen of rand - beplantingen) en begreppeld te zijn, terwijl de sloten flauw hellende taluds moeten hebben. Een ongelijke ligging van het maaiveld is wenselijk. De grondwaterstand moet in de winter en het vroege voorjaar dusdanig zijn, dat grote delen van het gebied drassig nat zijn; dus grondwater tot in het maaiveld.

De vegetatie moet laag en open zijn met verspreid liggende ruigere gedeelten. Landbouwkundige en andere rustversturende activiteiten moeten tussen 1 maart en 1 juli worden geweerd. Chemische bestrijdingsmiddelen en kunstmest mogen niet worden toegepast.

b. Overgangszone:

Agrarische bebouwing aan het randmeer is mogelijk. Bij de waterhuishouding kan rekening worden gehouden met de door landbouwkundige exploitatie gestelde eisen. Bemesting is toegestaan. Gebruik van herbiciden is verboden. Maaien niet voor 15 juni. Mechanische bewerkingen dienen plaats te vinden voor 15 maart en na 15 juni.

c. Modern graslandgebied:

Inrichting en beheer als normaal modern weidegebied. Totale grootte per bedrijf: 75 á 100 ha.

*Omschrijving gebied:*

Open, grootschalig graslandgebied, dat een belangrijke functie heeft als broed - en voedselgebied voor weidevogels. Daarnaast zal het 's winters kunnen dienen als voedselgebied voor overwinterende ganzen. Aantrekkelijk gebied voor natuurrecreatie.

Ten slotte moet nog gewezen worden op het feit, dat bij een gerichte afwerking van zanddepots biologisch waardevolle gebiedjes kunnen ontstaan. Vooral op de overgang zand - klei kunnen botanische interessante situaties ontstaan, m.n. wanneer het zand hoger ligt dan de klei. Daarnaast kunnen door het maken van steile wanden broedgelegenheden geschapen worden voor oeverzwaluwen.

*d. Overzicht 'natuur1- en overgangsgebieden*

Het voorgaande overziende wordt geconcludeerd, dat in het structuurplan bij voorkeur ruimte ware te reserveren voor natuur - en daarbij behorende extensieve recreatie - landbouwgebieden met een oppervlakte zoals in tabel 16 is aangegeven. Uitdrukkelijk moet daarbij worden vermeld, dat de 5% natuur in Almere enerzijds kan worden beschouwd als pure natuur en stiltegebied voor de enkele natuurrecreant doch anderzijds van grote indirecte invloed is op het levende milieu in geheel Almere. De overgangsgebieden zijn noodzakelijk voor de 'natuur'gebieden, doch zo weinig in de praktijk onderhavig aan beperkende bepalingen voor de extensieve recreatie en landbouw (N.B. veeteelt bij het weidevogelgebied) dat ze daartoe worden gerekend bij het ruimtegebruik.

**Tabel 16. Natuur- en overgangsgebieden (recreatie/landbouw) in ha**

Typering	zuiver 'natuur'	overgangsgebied
- water- en moeras	50 ha	75 ha (recreatie)
- natuurlijk bos	75 ha	50 ha (recreatie)
- aangeplant bos	300 ha	500 ha (recreatie)
- weidevogelgebied	250 ha	250 ha (landbouw)
Totaal	675 ha	875 ha

### 3. Land - en tuinbouw (9)

#### Inleiding

Landbouwkundige exploitatie heeft een gunstige invloed op het rijpingsproces van de polderbodem en vormt daardoor een belangrijke schakel in het droogmakings- en inrichtingsproces van de Flevopolders. Het gebied, dat niet direct wordt ondergespoten, t.b.v. bebouwing wordt verkaveld in eenheden van doorgaans 500 bij 1500 m, een netwerk van kavelsloten en tochten zorgt voor de afvoer van het polderwater naar de vaarten; landbouwwegen maken de kavels bereikbaar voor exploitatie en garanderen de afvoer van producten naar een centraal gelegen silo aan de Hoge Vaart. Met de stedelijke ontwikkeling van het gebied volgen nieuwe bestemmingen. Daarmee trekt de landbouw zich geleidelijk terug. Door geleidelijk inpassing van bestemmingen welke voortvloeiën uit de ontwikkeling van het stedelijk gebied Almere, kan een grote mate van verweving van functies mogelijk worden gemaakt. Dit komt de kwaliteit van het buitengebied ten goede en wordt als een doelstelling van de herstructurering van de buitenruimte in relatie tot het bebouwde oppervlak gezien. Vanuit de stad en zijn bewoners gezien brengt het landbouwkundig gebruik van een typisch eigen karakter met zich mee.

Seizoensaspecten, vruchtwisseling, de verschillende werkzaamheden als zaaien, oogsten en het te velde staande gewas spelen hierbij een belangrijke rol. De relatieve openheid van b.v. akkerbouw en weidebouwgebieden t.o.v. meer gesloten bosgebieden draagt bovendien bij tot de ruimtelijke verscheidenheid van het landschap, ondanks groot-schalige bedrijfsvoering.

Naarmate de ontwikkeling voortschrijdt zal ook binnen de landbouwkundige bestemming een steeds breder scala van activiteiten plaats gaan vinden:

akkerbouw, gemengd bedrijf, fruitteelt, kleinfruit en groente, kassentuinbouw, bloementeelt, boomkwekerijen, vaste planten- en tuincentra. De buitenruimte zal aan waarde winnen wanneer met dit proces rekening wordt gehouden. De polderinrichting zal steeds moeten worden bijgestuurd. Een zo rendabel mogelijke landbouwexploitatie stelt bovendien eisen aan vorm en grootte van de kavels, m.n. in de periode dat het totaal landbouwareaal in oppervlakte afneemt als gevolg van de toename van andere bestemmingen.

Tussen 1980 en 2000 is een afnemende oppervlakte grond in de buitenruimte van Almere beschikbaar voor landbouw. In tabel 15 is geconstateerd, dat de voor landbouw, bosbouw, natuur, recreatie en bijzondere bestemmingen beschikbare ruimte tussen 1980 en 2000 en nog op langere termijn, bij een inwonertal van 250.000, zal afnemen met 3000 resp. 5000 ha. Hierbij dient in aanmerking te worden genomen, dat de oppervlakte voor natuur constant wordt verondersteld (675 ha) en die voor recreatie in samenhang met de urbanisatie en de inrichting van de oevers m.n., zal toenemen; n.l. van 1625 ha voor lokale doeleinden en 300 ha voor regionale tot 2625 ha met lokale en 800 ha voor regionale doeleinden op lange termijn (2000 en verder).

Aangenomen is, dat in 1980, 2000 en 2000++ resp. 135 ha, 340 ha en 650 ha aan de landbouwkundigeoccupatie onttrokken zal zijn. Deze oppervlakten zijn als minimum te beschouwen.

Met in achtneming van het voorgaande en de in het volgende te behandelen recreatie kan een oppervlakte voor 'definitieve' landbouw worden berekend van maximaal 3.700 ha (zie tabel 17).

**Tabel 17. Oppervlakte 'ter beschikking' voor landbouw**

	definitief	tijdelijk	totaal
tot 1980	3.700 ha	8.000 ha	11.700 ha
tot 2000	3.700 ha	3.500 ha	7.200 ha
tot 2000++	3.700 ha	-	3.700 ha

Voor deze laatste oppervlakte hoeft echter niet te gelden dat de definitieve bestemming zo snel mogelijk wordt gerealiseerd, want het is mogelijk dat deze of nog niet bekend of nog niet noodzakelijk c.q. gewenst is in een bepaald ontwikkelingsstadium van Almere.

Het is een bekend gegeven, dat de tijdelijke exploitatie van overheidswege plaatsvindt. Mede vanwege het betrekkelijk lage investeringsniveau vormt deze bestemming daarom een uiterst flexibele vorm van grondgebruik. Deze flexibiliteit is o.a. van groot belang voor de in het structuurplan genoemde bijzondere bestemmingen. Hoewel de getallen op ramingen zijn gebaseerd blijkt, dat van de totale beschikbare oppervlakte voor landbouw tot ± 1990 in sterke mate is van tijdelijke exploitatie, maar dat er toch ook aaneen oppervlakte van gem. 250 ha per jaar een (meer) definitieve bestemming moet worden gegeven. Van 1980 tot 2000 neemt de omvang van de tijdelijke exploitatie vrij snel af. Of overigens een volledige omzetting van een tijdelijke naar een definitieve exploitatie noodzakelijk of gewenst is, blijft waarschijnlijk nog geruime tijd een open vraag. Hieruit blijkt dat m.n. de mogelijkheden van een tijdelijke exploitatie dienen te worden beschouwd. De mogelijkheden die hiervoor openstaan, maar ook die voor een definitieve(re) exploitatie worden in relatie tot de beoordelingscriteria rentabiliteit, flexibiliteit en functievervulling in het navolgende besproken.

### **Tijdelijke landbouwkundige exploitatie**

#### *a. Onderdeel van het grootlandbouwbedrijf*

Een tijdelijke landbouwkundige exploitatie als onderdeel van het grootlandbouwbedrijf van de R.I.J.P. is bij exploitatie direct na de ontginning vrijwel noodzakelijk te noemen en ook in later stadium zeer goed te handhaven mits hierbij wel aan een aantal voorwaarden wordt voldaan. Er dient dan sprake te zijn van een min of meer aaneengesloten gebied van 1500 ha of meer met een gem. perceelsgrootte die boven 25 ha ligt.

Bij deze bedrijfsvorm worden relatief vrij geringe eisen aan de ontsluiting gesteld en schommelingen in de bedrijfsgrootte, mits deze niet te klein wordt, zijn zeer goed op te vangen, terwijl met tijdelijke (verplaatsbare) bedrijfsgebouwen kan worden volstaan. Geteeld worden vnl. koolzaad en granen (90%) met voor deze gewassen een uitstekende rentabiliteit als gevolg van een efficiënt gebruik van de drie primaire produktiefactoren, grond, arbeid en kapitaal. Een gemiddeld netto - overschot van f. 750.- per ha op pachtbasis is hierbij haalbaar. Andere bedrijfsvormen waarbij tevens andere gewassen worden geteeld kunnen echter netto - overschotten van f. 1.000.-- per ha op pachtbasis of meer opleveren.

Hierbij dient wel te worden bedacht dat de afzet van koolzaad en granen i.v.m. de beschermende prijsmaatregelen voor deze produktie geen problemen oplevert en daardoor ook op langere termijn weinig risico's

oplevert. Ook de teelt van koolzaad en granen is relatief weinig gecompliceerd en vereist weinig bijzondere begeleiding en is weinig gevoelig voor minder gunstige bodemomstandigheden. Bij deze bedrijfsvorm zijn zowel bij de produktie, de verwerking en de afzet de investeringen laag maar wordt daarentegen weinig werkgelegenheid geboden.

Concluderend kan worden gesteld dat deze vorm van tijdelijke landbouwkundige exploitatie voor grotere gebieden in een ontginningsfase een noodzaak is en zich bovendien zeer goed leent voor grotere gebieden, waarvan de definitieve inrichting nog niet vaststaat en flexibiliteit nog noodzakelijk is. Wel dient te worden bedacht, dat deze flexibiliteit met lagere netto - overschotten dan anderszins mogelijk is, moet worden betaald.

#### *b. Gesloten bedrijf*

Onder een gesloten bedrijf wordt in dit verband verstaan een gebied van ca 250 ha tot ca 2.500 ha dat wel als onderdeel van het grootlandbouwbedrijf van de R.I.J.P. wordt geëxploiteerd, maar waarbij er geen of nauwelijks personeel, machines en werktuigen worden uitgewisseld met de rest van het grootlandbouwbedrijf zolang de omstandigheden zoals b.v. oppervlakte en gewassenkeuze van jaar tot jaar voor het gesloten bedrijf hetzelfde blijven.

Deze exploitatievorm leent zich bij uitstek voor die gebieden die min of meer geïsoleerd liggen van de rest van het grootlandbouwbedrijf en die langer dan de vijf ontginningsjaren worden geëxploiteerd en waarvan de oppervlakte niet vaak zal wijzigen. Een duidelijk voordeel van een dergelijk bedrijf is het bedrijf A93 dat is gesitueerd in de toekomstige uitbreiding van Lelystad.

Bij een gesloten bedrijf worden evenals bij het grootlandbouwbedrijf vrij geringe eisen gesteld betreffende de ontsluiting en mag de gemiddelde perceelsgrootte vrij klein zijn, maar niet minder dan 10 ha. Ook hier is het gebruik van tijdelijke (verplaatsbare) bedrijfsgebouwen mogelijk. Doordat deze bedrijven over een langere periode in dezelfde vorm worden geëxploiteerd, is het bepalen van een optimaal bedrijfsplan met behulp van modellen mogelijk en wenselijk ter verkrijging van een zo goed mogelijk economisch resultaat.

#### *c. Gesloten graanbedrijf*

Het is mogelijk bij een gesloten bedrijf vnl. granen en koolzaad te telen (ca 75%) en daarnaast de rest zaaiklaar land te verhuren. Voor deze graanbedrijven zijn relatief zeer hoge netto - overschotten van f. 900.-- per ha op pachtbasis mogelijk.

Voor de (teelt)begeleiding, afzet, investeringen en werkgelegenheid gelden dezelfde opmerkingen als die zijn gemaakt bij exploitatie als onderdeel van het grootlandbouwbedrijf.

De conclusie kan dan ook zijn dat deze vorm van exploitatie zich bij uitstek leent voor (t.o.v. het grootlandbouwbedrijf geïsoleerd liggende) gebieden van enige omvang die voor onbepaalde tijd tijdelijk moeten worden geëxploiteerd.

#### *d. Gesloten graan - en hakvruchtenbedrijf*

Het bouwplan van een gesloten bedrijf kan ook een deel hakvruchten of zelfs een deel handelsgewassen bevatten indien lange tijdelijke exploitatieduur wordt verwacht. Ook kan er van een toenemend aandeel van deze gewassen in het bouwplan sprake zijn als de exploitatievorm van tijdelijk in permanent wordt omgezet, met behoud van dezelfde bedrijfsvorm. Hierbij dient wel te worden bedacht dat in tegenstelling tot bij een gesloten graanbedrijf de (teelt)begeleiding specifiek en intensiever dient te zijn, dat de afzet van deze produkten moeilijker valt te garanderen, dat de investeringen hoger zijn, maar dat er relatief een grotere werkgelegenheid wordt geboden.

## Voortgezette landbouwkundige exploitatie

### *a. Akkerbouw*

Bij een permanente exploitatie als akkerbouwbedrijf met granen en hakvruchten en soms handelsgewassen is een bedrijfsvorm als gezinsbedrijf voor de hand liggend. De grootte van een dergelijk bedrijf kan hierbij variëren van ca 40 to ca 80 ha. Een kleinere oppervlakte dan ca 40 ha is in het algemeen minder rendabel, wat leidt tot hogere kostprijzen van de produkten.

Een groter bedrijfsoppervlakte dan 80 ha is in de akkerbouw bij een meermansbedrijf zeker mogelijk. Uit economische overwegingen heeft het echter geen zin om verder te gaan dan ca 500 ha bij een bouwplan met granen en hakvruchten of 1000 ha bij een bouwplan met voornamelijk granen. Boven deze globale grenzen is er van een schaaffect nauwelijks sprake, wat inhoudt, dat bij een boven deze grenzen toenemende oppervlakte van het bedrijf er geen verdere daling van de kostprijs optreedt. Bij deze vormen van permanente exploitatie zijn netto - overschotten tot f. 1500.-- per ha op pachtbasis mogelijk. Afhankelijk van de bedrijfsgrootte dient met een goede ontsluiting de gemiddelde perceelsgrootte minimaal ca 10 ha te zijn.

Hoewel afhankelijk van de beheersvorm en de feitelijke grootte kan worden gesteld, dat bij deze bedrijfsvorm de (teelt)begeleiding specifiek en intensief dient te zijn, dat de teelt en de verwerking van de produkten vrij hoge investeringen vraagt, terwijl de afzet van de produkten waarschijnlijk niet altijd is gegarandeerd. De stichting van permanente bedrijfsgebouwen is welhaast een noodzaak, terwijl de aan de bodem en waterhuishouding gestelde eisen hoog zijn. De bij deze bedrijfsvorm geschapen werkgelegenheid is in vergelijking met die bij een bedrijfsvorm als graanbedrijf groter.

De definitieve bedrijfsgrootte zal waarschijnlijk afhankelijk zijn van de beheersvorm, de omstandigheden en de mogelijkheden, maar enige diversiteit kan waarschijnlijk snel worden gerealiseerd. Het uitvoeren van de mogelijkheid om grotere permanente akkerbouwbedrijven geleidelijk op te bouwen vanuit eventueel bestaande tijdelijke gesloten graanbedrijven lijkt om technische, organisatorische en financiële redenen aantrekkelijk.

### *b. Weidebouw*

Voor een permanente exploitatie als weidebedrijf gelden in grote lijnen dezelfde uitgangspunten als voor een akkerbouwbedrijf. Ook hier is zowel de bedrijfsvorm als gezinsbedrijf of als meermansbedrijf mogelijk met eveneens dezelfde beperkingen t.a.v. het schaaffect op de kostprijs van de produkten bij een toenemende bedrijfsgrootte. Daarom moet voor een weidebedrijf aan een oppervlakte worden gedacht die ligt tussen ca 40 en 150 ha, waarbij netto - overschotten van ca f. 1000.-- per ha op pachtbasis mogelijk zijn.

Sterker dan in welke agrarische sector ook vormt de bedrijfsgebondenheid bij een weidebedrijf als gezinsbedrijf een negatief sociaal element. De begeleiding van deze bedrijfsvorm dient over het algemeen zeer specifiek en intensief te zijn, de afzet van de produkten is vrijwel volledig gegarandeerd, maar deze produktie vergt zeer hoge investeringen. De stichting van permanente bedrijfsgebouwen is een noodzaak, maar aan de bodem en de waterhuishouding kunnen iets lichtere eisen worden gesteld dan bij een akkerbouwbedrijf met hakvruchten. Een gemiddelde perceelsgrootte van ca 5 ha of meer is reeds acceptabel.

De geschapen werkgelegenheid is vrijwel overeenkomstig aan die bij een bedrijfsvorm als akkerbouwbedrijf met granen en hakvruchten.

Ook t.a.v. het weidebedrijf zal m.n. de beheersvorm sterk bepalend zijn voor de definitieve bedrijfsgrootte, hoewel rekening houdend met de omstandigheden, de wensen en de mogelijkheden enige diversiteit waarschijnlijk wel kan worden gerealiseerd.

### *c. Tuinbouw*

Voor een permanente landbouwkundige exploitatie in de vorm van tuinbouwbedrijven dient te worden bedacht dat van een groot aantal belangrijke tuinbouwproducten er sprake is van marktverzadiging, dit betreft m.n. de groententeelt (onderglas), de fruitteelt en de bollenteelt. Ook dient te worden bedacht dat de relatieve aanspraken op een bepaalde oppervlakte grond per bedrijf klein zijn, n.l. als gemiddelde van diverse soorten tuinbouwbedrijven ca 10 ha.

Wel kan worden gesteld, dat als er ergens in Nederland fruitteelt op een gezonde economische basis mogelijk is dat gezien de productieomstandigheden in de Flevopolders mogelijk moet zijn. Wat betreft het stichten van tuinbouwbedrijven zal het aantal en de aard waarschijnlijk sterk samenhangen met de afzetmogelijkheden in de onmiddellijke omgeving (Amsterdam) en nauw samenhangen met de ontwikkeling van Almere.

Als stichtingsvoorwaarde voor de tuinbouwbedrijven in welke vorm dan ook dient in principe de eis van een redelijke rentabiliteit te worden gesteld, omdat deze vorm van bodemgebruik anders, zeker in vergelijking met de akkerbouw, een inefficiënte en dure wijze van grond - en/of landschapsbeheer betekent. Anderzijds steekt een matig renderende tuinbouw gunstig af bij de 'rendementen: van bos - en recreatiegebieden (althans in gulden, kosten en opbrengst gemeten).

### **Andere vormen van landbouw**

Uit het voorgaande blijkt, dat de buitenruimte, ook in de recreatieve milieus, zo veel mogelijk een opbouw zal vertonen waarvan de waarde mede gelegen zal zijn in het vóórkomen van allerlei produktiebestemmingen. Te noemen zijn: akkerbouw, weidebouw, tuinbouw, (waaronder siergewassen, kwekerijen, tuincentra e.d.). Daarnaast is al gebleken, dat het streven naar bestaans - en ontwikkelingsgaranties voor de buitenruimte als 'natuurlijk' milieu in dezelfde sfeer ligt. Dit wil zeggen dat ruimte wordt ingebouwd voor m.n. water-, oever- en bosmilieus waar van het recreatief gebruik en het beheer afgestemd zal worden op de ontwikkeling van flora en fauna.

Gelet op deze veelheid van aan de buitenruimte van Almere toegedachte functies zal het duidelijk zijn, dat op het moment dat hier daadwerkelijk vorm aan wordt gegeven, allerlei fricties zich kunnen voordoen. Sommige van deze fricties blijken elkaar te verdragen of een zodanige onderlinge verwantschap te vertonen, dat sprake kan zijn van een positieve onderlinge beïnvloeding.

Een van deze fricties kan zich gaan voordoen op het moment dat de produktiemethoden binnen wat i.h.a. het landbouwareaal genoemd kan worden, van dien aard zijn, dat een schadelijke invloed wordt uitgeoefend op de totstandkoming van een gedifferentieerd natuurlijk milieu. Hier ligt een aanleiding om stil te staan bij de mogelijkheden voor zgn. 'milieuvriendelijke' teelten. Wat kan deze 'alternatieve landbouw' voor Almere betekenen?

Almere wordt een nieuwe stad die wordt gebouwd in een nog vrijwel maagdelijk gebied met tal van mogelijkheden. Een stad waar de bewoners meer dan waar dan ook in staat zullen zijn vorm te geven aan het landschap of dat nu heel concreet in de eigen tuin, de nutstuin of recreatietuin is of in bredere zin omdat er sprake is van een veelomvattend proces van bewustwording t.a.v. de problemen die zich in onze ruimtelijke omgeving voordoen. Mede vanuit eerder vermelde achtergronden zou dat het experiment rechtvaardigen om juist in deze stad (waar bovendien aan de buitenruimte een rol van betekenis t.b.v. die stad wordt toegekend) op verantwoorde schaal aandacht te geven aan andere manieren van omgaan met grond en gewas. Hier kan m.n. een educatieve betekenis aan worden verbonden.

Vervolgens speelt de marktsituatie een rol. Het realiseren van een stad van 125.000 tot 250.000 inwoners zou op zich een markt kunnen bieden voor op 'alternatieve' wijze geteelde producten. Gezien de algemene situatie in Nederland is het irreëel te denken dat deze



voorshands in Almere aanwezig zal zijn; wel echter in de Amsterdamse conurbatie. Daarnaast zal vooral in de beginfase aansluiting bij bestaande distributiekanaalen elders in de lande zinvol zijn. In een later stadium zal op een andere plaats dan deze uitvoeriger op deze vormen van landbouw in Almere worden teruggekomen.

Zoals uit het voorgaande is gebleken zal nog nader moeten worden bepaald waar, welke vormen van landbouw tot ontwikkeling zullen worden gebracht. Wel is al duidelijk, dat er een sterkaccent zal vallen op de oostelijk gelegen delen van de buitenruimte wat betreft de definitieve vormen van landbouw. Op de plankaart zijn andere suggesties gedaan.

#### **4. Recreatie**

##### *A. Sociaal - ruimtelijke overwegingen*

##### **Inleiding**

In deze par. staat de openluchtrecreatie centraal hoewel soms een uitstapje wordt gemaakt naar meer algemene aspecten van de vrijetijdsbesteding. (10) Alvorens in te gaan op de concrete prognoses van de te verwachten aantallen recreanten en hun verdeling naar hoofdcreatievormen en naar drukke en stille voorzieningen worden enige relativerende beschouwingen gewijd aan een paar voor Almere van belang zijnde kwalitatieve trends in het vrije tijdsgebruik.

De nabije toekomst heeft zijn oorsprong in heden en verleden. Daarom wordt de visie op de toekomstige ontwikkelingen in de recreatie gestart met een beschrijving van enige recreatieve aspecten van de huidige situatie. De belangstelling voor recreatieve voorzieningen en mogelijkheden in de openlucht is groot, zowel binnen als buiten de woonkern. Ter illustratie enkele cijfers inzake dagrecreatiegewoonten van de Amsterdamse bevolking. (11)

ca 40% van de bevolking zoekt tijdens zomerse weekends de recreatie binnen de stad.

ca 20% van de bevolking zoekt tijdens zomerse weekends de recreatie buiten de stad maar binnen een straal van 30 km van de woonplaats. Hiervan gaat een zeer belangrijk deel naar het Amsterdamse Bos.

ca 20% van de bevolking zoekt tijdens zomerse weekends de recreatie verder dan 30 km van de stad of neemt deel aan andere stedelijke activiteiten.

ca 20% van de bevolking neemt om diverse redenen geen deel aan recreatieve activiteiten.

Hierbij moet worden bedacht, dat het feitelijke recreatiegedrag in de open lucht het resultaat is van vraag en aanbod. Een benadering vanuit één van beide gezichtshoeken is onvoldoende.

De vraag naar recreatieve mogelijkheden vloeit voort uit een aantal veronderstelde basisbehoeften zoals behoefte aan vrijheid, beweging, stilte, sociaal contact, erkenning e.d. Deze basisbehoeften nopen tot het maken van tal van alternatieve mogelijkheden. Vanuit deze basisbehoeften, die onvoldoende exact bekend zijn is nog geen preciese verdeling van de concrete objecten te geven. Wel is het noodzakelijk voor voldoende variatie en differentiatie te zorgen, die terug is te voeren op de individueel verschillende basisbehoeften van de mensen.

Het aanbod van recreatieve voorzieningen in een stedelijk gebied als Almere mag niet alleen worden gebaseerd op resultaten van waarnemingen elders en in het verleden, maar vloeit evenzeer voort uit de specifieke stedebouwkundige opzet en de mogelijkheden die het fysisch milieu biedt alsmede een consistente visie op een voor de toekomst in kwalitatief en kwantitatief opzicht juiste dosering; dit laatste i.v.m. de regionale situatie. Daarmee beïnvloedt het aanbod ook het gebruik.

Zowel binnen - als buitenlandse onderzoekers hebben aangetoond,

dat het vrijetijdsgedrag zo pluriform is, dat het zich moeilijk in voor de planning betekenisvolle patronen laat vangen. **(12)**

De bevindingen van een I.T.S. - onderzoek geven géén aanleiding te veronderstellen dat, wanneer er meer recreatie - objecten vlak buiten de woonkern aangelegd zouden worden, men minder vaak van verder weggelegen recreatieobjecten gebruik zal maken. Dat wil echter niet zeggen, dat een dergelijke verschuiving zich niet zal voordoen in de praktijk.

De geconstateerde samenhangen tussen het gebruik van objecten gelegen binnen verschillende afstandzones rond de woonplaats zijn sterk positief. Er blijkt ruwweg sprake te zijn van een recreatief gedragspatroon, dat in zekere zin neigt tot twee extremen: of men recreëert niet of nauwelijks in de buitenlucht of men maakt van velerlei recreatieve voorzieningen gebruik, zowel buiten als binnen de woonkern. **(13)** Dit betekent dus, dat zowel recreatievoorzieningen in of nabij de woonkern in een behoefte voorzien als verder weg, waarbij de specifieke attractie van een bepaald object en/of de rit erheen in sterke mate bepalend zijn voor het bezoek. De argumenten om recreatieobjecten dicht bij de woongebieden aan te leggen liggen voor de hand:

- de algemene leefbaarheid van de woonomgeving wordt verhoogd door aantrekkelijke voorzieningen (b.v. haventje, sluis e.d.),
- recreatieve voorzieningen binnen de woonkern hebben een onmisbare functie voor bepaalde bevolkingsgroepen (o.a. kinderen, bejaarden, gehandicapten),
- het pakket voor mogelijkheden voor openluchtrecreatie dient zo groot mogelijke diversiteit te vertonen,
- recreatieve voorzieningen binnen de woonkern zijn belangrijk voor de korte - duur - recreatie.

Vele onbevestigde veronderstellingen dragen bij aan het zicht op de openluchtrecreatie. In de eerste plaats kan worden genoemd de veranderende rol van het gezin in de samenleving, en ook een zekere trend naar een meer thuisgerichte maatschappij.

Interessant is de uitkomst van een I.T.S. - onderzoek, dat onder hen die een voorkeur voor openluchtrecreatie hebben zich naar verhouding vooral gehuwden bevinden met kinderen, maar ook zonder kinderen. Het openluchtrecreatiegedrag van kinderen blijkt de ouderen te stimuleren tot het gebruik van recreatieobjecten. Veel informele recreatievormen zijn een gezinsaangelegenheid - zo zeer zelfs dat er specifieke gezinssportparken worden aangelegd (b.v. Pittelo bij Assen).

Deze gegevens en indrukken van het oude land komen ook naar voren bij een specifiek jong poldermilieu. Uit het tijdsbestedingsonderzoek dat in 1973 onder de Lelystadse bevolking werd gehouden, blijkt dat op een zondag met typische wandelweer slechts **2%** van diegenen die erop uit trokken, dit niet in gezelschap van anderen deden. Slechts 30% (vergelijk Rijnmond: meer dan het dubbele) gebruikte hierbij overigens de auto om er met anderen op uit te trekken. Het is waarschijnlijk, dat de Lelystadse leefsituatie, gescheiden verkeerssysteem en de korte afstand tot een aantal recreatievoorzieningen, hierbij van invloed zijn.

**(14)**

De relatieve gezins- en/of thuisgerichtheid in de recreatie uit zich in twee richtingen.

- Enerzijds vindt op 'werkdagen' meer actieve en passieve recreatie in of bij de woning plaats, zoals knutselen, timmeren, zelfwerkzaamheid aan auto en woning, maar ook televisie kijken, lezen, platen draaien e.d. Hieruit vloeien specifieke ruimte - eisen voort. Maar ook behoefte aan bestedingsmogelijkheden, waarvoor door het hoofd van het huishouden en/of door de vrouw vrije tijd wordt opgeofferd. Bij de mensen tussen 15 en 49 jaar blijkt, dat rond 1970 de meest verbreide wijzen van vrijetijdsbesteding passieve bestedingen thuis zijn, t.w., lezen en t.v. - kijken; resp. 92% en 85% besteedt frequent zo zijn tijd. **(15)**

- Anderzijds worden, vooral in het weekend, grotere afstanden afgelegd, wanneer men de woning eenmaal verlaat. Of en in welke mate deze tendenties in de toekomst zullen veranderen, hangt niet alleen af van een eventuele vermeerdering van de vrije tijd, maar ook van de aard van deze uitbreiding.
- Een zinvolle ingang tot deze vraagstukken lijkt te liggen bij een benadering vanuit een typologie van leefstijlen, waarbij beroep, inkomen, oriëntatie en gezinssituaties ongetwijfeld belangrijke indicaties kunnen opleveren.

### De hoeveelheid tijd

In de tweede plaats is het nuttig nader in te gaan op de reeds genoemde ontwikkelingen in de hoeveelheid vrije tijd. Uit I.T.S. onderzoek blijkt o.m. het volgende. Van belang voor de trek naar buiten de woonplaats is het aantal vrije uren op weekenddagen. Zij die weinig vrije dagen hebben trekken er evenzeer op uit als de mensen met meer vrije dagen. Men zou kunnen zeggen: hoe vaak vrij maakt niet uit, maar als men geruime tijd ter beschikking heeft trekt men er gemakkelijk op uit. Hoewel dus eigenlijk over de ontwikkeling van de vrije tijd weinig valt te zeggen is het zinvol de consequenties van 4 alternatieven te overzien:

- geen verandering : handhaving van het huidige gedragspatroon in grote lijnen
- kortere werkdagen : toeneming van recreatie - activiteiten in de woonomgeving; binnen 15 - 20 minuten van de woning
- kortere werkweek : vergroting van de actieradius waarbinnen de recreatie in de open lucht plaatsvindt en intensivering van activiteiten binnen de nu voorkomende verblijfsrecreatiegebieden 'uitloopgebieden'
- meer vakantiedagen : leidt ten dele tot dezelfde toestand als bij kortere werkdagen en werkweek en overigens tot grotere afwezigheid uit de primaire woon - en recreatiegebieden.

De instelling van de zomertijd (1977) zal reeds de (avond - )uurrecreatie en de weekendrecreatie meer kans bieden.

De meeste voorspellingen over de omvang van de vrije tijd gaan in de richting van een langzame, doch gestadige uitbreiding van m.n. langere vrije tijds perioden, zoals vakanties en weekends en minder in een verkorting van de werkdagen. Dit omdat versnippering van vrije tijd thans nog ervaren wordt als 'min of meer verloren tijd', waardoor een volledige vrijetijdsbeleving en de realisatie van een keuze - ervaring minder mogelijk is. In medische kringen wordt hierover genuanceerder gedacht, met dien verstande, dat te scherpe contrasten tussen werk - en vrije tijd als ongewenst worden beschouwd.

Een vergelijking tussen het aantal vrije uren van huisvrouwen zonder beroep en mannen en vrouwen werkzaam in een beroep (ook part - time) en een derde categorie (van mensen met veel vrije tijd) laat zien, dat tweederde deel van de eerstgenoemde categoriën en 90% van de 3e categorie op een door de weekse dag (excl. de zaterdag) vier of meer uren heeft. Dit wijst op de wenselijkheid van voorzieningen op overbrugbare reistijdafstanden van de woningen.

**Tabel 18. Verdeling van vrije uren op werkdagen naar beroepspositie 16)**

'status'	aantal vrije uren op door de weekse dag			
	0-3	4-5	6 uur	totaal
Personen werkzaam in beroep	37%	47%	16%	100 (N= 1.532)
Huisvrouwen zonder beroep	32%	34%	34%	100 (N= 913)
Gepensioneerden; werklozen, W.A.O.-ers	6%	12%	82%	100 (N= 228)

Een kanttekening bij al het voorgaande is, dat in de toekomst er een verschuiving in maatschappelijke prioriteiten kan plaatsvinden, waardoor b.v. expliciet zou kunnen worden gekozen voor een relatief geringere 'economische groei' met behoud van werkgelegenheid voor 'allen'. Dit zou ertoe kunnen leiden, dat dezelfde hoeveelheid arbeid door meer mensen wordt verricht, met als gevolg meer vrije tijd (een kortere arbeidsdag, vervroegde pensionering, aflopende werktijd voor ouderen b.v.) en relatief minder inkomen, hetgeen de behoefte aan andere en ook goedkopere vormen van tijdsbesteding zou stimuleren. Een dergelijke ontwikkeling zal zeker tot openluchtrecreatie in - en in de directe omgeving van - het woonmilieu leiden.

Naast een eventuele afname van het aantal officiële arbeidsuren, zal er een relatieve toename optreden van het aantal gezinnen in de oudere gezinsfase, hetgeen een gevolg is van het dalend gemiddeld kindertal. Dit in combinatie met een gemiddeld langere levensduur resulteert in een versterkte deelneming van oudere personen aan de vrijetijdsbesteding. De man en de vrouw die nu een huwelijk aangaan kunnen een langere periode, beginnend op een jongere leeftijd, tegemoet zien waarin zij samen, zonder thuiswonende kinderen, zullen leven. Deze ontwikkeling is belangrijk, omdat gezinnen in de latere fase worden gekenmerkt door een grotere vrijheid voor de echtgenoten en misschien ook door een iets ruimere financiële armslag.

Kortom, er kan meer tijd en geld beschikbaar komen voor, veelal gezamenlijke, vrijetijdsactiviteiten. Dit betekent overigens wel dat in dit verband de grotere belangstelling voor vrijetijdsactiviteiten komt van een categorie die de leeftijd van 40 jaar is gepasseerd, hetgeen o.m. inhoudt dat voor deze categorie de nadruk komt te liggen op minder energievergende, disciplinevereisende en riskante vrijetijdsactiviteiten. Op grond van bovenvermelde overwegingen kan verwacht worden, dat de totale openluchtrecreatie eerder toe dan af zal nemen.

### **Milieubesef**

In de derde plaats is de invloed van het groeiend milieubesef van niet te onderschatten belang voor de openluchtrecreatie. De zorg voor de natuur is een maatschappelijk vraagstuk, dat niet losgezien kan worden van het functioneren van onze samenleving in al zijn facetten. Het recreatiemotief voor natuurbehoud is dan ook slechts een der vele. Het natuurlijk milieu en het waardevolle cultuurlandschap bieden de mogelijkheden voor een gedifferentieerde recreatie in de openlucht.

De toegenomen activiteiten op gebied van beheer en educatie wordt o.m. weerspiegeld door het steeds sneller toenemen van b.v. het ledental van de Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten. (17) Uit een onderzoek onder de Gooise leden van deze vereniging blijkt duidelijk, dat de recent lid geworden leden meer waarde hechten aan wandelmogelijkheden dan om ideële redenen lid zijn geworden. Men wordt over het algemeen ook op steeds jongere leeftijd lid.

Dat ook in algemene zin de belangstelling voor 'natuurrecreatie' toeneemt blijkt uit recente gegevens. Het C.B.S. vond in 1963 een significant verschil tussen de mate van in de natuur recreëren van leidinggevenden, welgestelden en middenstanders enerzijds en arbeiders en agrariërs anderzijds. Een onderzoek in Amsterdam en Velzen toont aan, dat de natuurrecreatie geen elitaire zaak meer is, hoewel de voorkeur bij lagere inkomensklassen iets geringer was dan bij de hogere klassen. (18)

Kinderboerderijen, school - en kindertuinen, biologische centra, volkstuintjes en heemparken blijken waardevolle educatieve voorzieningen om kinderen en volwassenen in contact te brengen met de natuur.

Het feit dat in Lelystad vrijwel iedereen over een normale tuin bij de woning beschikt neemt niet weg dat vanwege de enorme belangstelling met een norm van 10 m<sup>2</sup> volkstuin per inw. gerekend wordt i.p.v. het landelijk cijfer: 3,5 à 5 m<sup>2</sup> per inw!

De bekende nationale boomfeestdag, die in 1957 startte met 1.600 schoolkinderen te Apeldoorn, is uitgegroeid tot 100.000 kinderen in

meer dan 450 gemeenten in 1976. Vanaf 1957 hebben ruim 750.000 kinderen - die met elkaar over het miljoen bomen en struiken in de grond hebben gezet - een herinnering aan de boomfeestdag. Het is duidelijk, dat e.e.a. de belangstelling voor recreatie in de openlucht op positieve wijze zal beïnvloeden.

### **De afstand tussen woning en recreatief opvanggebied**

Eerder in dit hoofdstuk is reeds gewag gemaakt van de wenselijkheid om recreatietuinen zo dicht mogelijk bij de woonkernen te realiseren. Uit studies is gebleken, dat deze doelstelling wenselijk is teneinde zo veel mogelijk mensen kansen te geven om te recreëren in de openlucht. Dit geldt vooral voor ruimtelijk minder mobiele bevolkingscategorieën (bejaarden, gehandicapten, moeders met kindwagens, mensen zonder auto), mensen met weinig vrije tijd (door de aard van hun werkzaamheden: artsen, functionarissen, scholieren, huisvrouwen, landbouwers, mensen met bijbaantjes) en bevolkingscategorieën die noodgedwongen over te zeer versnipperde vrije tijd beschikken om veel aan openluchtrecreatie te kunnen doen (werkers in ploegendienst, verkoopsters, seizoen - arbeiders, huismoeders met jonge kinderen).

De belangstelling voor recreatieve voorzieningen van bovengenoemde groepen, althans voor sommige specifieke voorzieningen, houdt nauw verband met hun mobiliteitsniveau. Dit houdt b.v. in dat moeders met jonge kinderen alleen in een park wandelen wanneer het dichtbij de woning gelokaliseerd is. Zwembaden en trapvelden zijn evenzo in trek bij jongeren dan bij ouderen etc. Wanneer dergelijke voorzieningen niet nabij de woonomgeving gelokaliseerd kunnen zijn om wat voor redenen dan ook, dan is de bereikbaarheid per openbaar vervoer uiterst gewenst en soms noodzakelijk.

Dit alles heeft te maken met een nadere factor, die op de nabijheidswensen van de recreant inwerkt: het zich bewust zijn van de aanwezigheid en gebruiksmogelijkheid van een bepaalde voorziening. Toch is de enige manier om zo'n mogelijkheid aan de weet te komen het horen praten of lezen er over of het in het voorbijgaan zien van de voorziening. Vooral dit laatste is in de stedelijke gebieden een belangrijke kennisbron en een eerste aanleiding om deel te nemen aan een bepaalde recreatieve activiteit. Daarom is ook de lokatie en situering, bewegwijzering en attractieve aanblik van groot belang voor de specifieke voorzieningen.

De afstanden die in de praktijk door de recreant worden afgelegd zijn voor de kortere afstanden uiterst moeilijk te bepalen. Aan de hand van de tot nu toe bekende gegevens is voor de dagrecreanten, die zich in de 'natuur' willen verpozen vanuit een woongebied een afstandsgedrag vastgesteld, dat geldt voor het bezoek aan alle soorten dagrecreatievoorzieningen, zoals die gewoonlijk in een plangebied aanwezig zijn. (zie bijl. 4) Duidelijke blijkt uit de figuren, dat er een sterk afnemende animo bij langere reisduren is.

Bij de lokatie van voorzieningen van recreatieve aard ware ermee te rekenen, dat in het algemeen de bereikbaarheid aanwezig is om een langere reistijd te ondergaan naarmate de verblijfstijd langer is en de attractie groter. Dat neemt niet weg, dat bij een meerkernig opgebouwd stedelijk gebied meer mogelijkheden aanwezig zijn de reistijd tot recreatie - objecten te verkorten en daardoor het gebruik gemakkelijker te maken. Vooral tussen de hoofdkern en de middelgrote kernen liggen gebieden, die voor veel mensen in relatief korte tijd bereikbaar zijn (hoge centraliteit). Dat betekent dan ook, dat in deze zones de voorzieningen bij voorkeur worden gesitueerd, die een relatief groot draagvlak behoeven.

In de zone direct rond de kern, om de gedachten te bepalen tot ca 1000 m uit de bebouwing, kunnen elementen worden gevestigd die een kleiner draagvlak behoeven of b.v. vnl. landschappelijke waarde hebben voor een kernbewoner zoals een landbouwbedrijf.

## 5. Enkele achtergronden voor prognoses

De in het voorgaande besproken soms paradoxale tendenzen bieden te weinig houvast voor het doen van exacte voorspellingen. Volstaan wordt met marges in richtingen aan te geven.

In tabel 19 wordt een overzicht gegeven van de verdeling van de doelen bij dagtochten van meer dan 2 uur. **(19)** Uit een eerder onderzoek bij recreanten, die een dagtocht maakten bleek bij vergelijking, dat de animo voor het water groter was nl. 53% voor hen die voor 4 uur of meer een recreatiedoel buiten kozen, terwijl uit tabel 19 over het totaal een percentage van 39 kan worden berekend. **(20)** Niettemin kan een daling worden geconstateerd, die waarschijnlijk met de waterkwaliteit samenhangt. Indien door milieuverbeterende maatregelen meer schoon water ter beschikking komt zou de animo voor het 'spelen met water' wel weer groter kunnen worden. Voor Almere lijkt deze veronderstelling plausibel, temeer daar het gebied grote mogelijkheden heeft te bieden m.b.t. het water.

Enkele andere algemeen bekende globale conclusies bij bezoek van objecten (buiten woongebieden binnen de regio) zijn:

- dalend bezoek bij toenemende afstand tussen woonplaats en object,
- meer dan 50% der recreanten zijn gezinnen met jonge kinderen,
- de auto is met gem. 65% van de vervoerswijzen het favoriete vervoer middel,
- men verblijft tenminste  $\pm 3$  uur op het object.

De meest voorkomende activiteit op de onderzochte objecten is wandelen; tot 77% der recreanten op recreatie - objecten. Gevolgd door recreanten in een 'gemengd' gebied als de Kennemerduinen (natuurlijk 100% voor alleen het strandgedeelte). En verder:

- sport - en spel (georganiseerd), tot 14%,
- vissen, tot 14%.

**Tabel 19. Dagtochten** <sup>21)</sup>

	Totaal	Grote steden	Middel-grote steden	Kleine steden	Geindustr. platteland	agrar. plattel.
Percentage van de Nederlandse bevolking dat de woning heeft verlaten voor het maken van een dagtocht van meer dan 2 uur	50%	48%	53%	51%	49%	46%
Percentage tochten met doel recreatie buiten	16,5	18,7	16,6	21,2	18,9	11,4
waarvan:						
zwemmen/zonnen	( 4,5	4,3	4,7	7,6	4,9	2,7
vissen	6,5 ( 0,8	0,9	0,6	0,7	0,5	1
watersport	( 1,2	1,2	1,2	1,9	1,2	1
rondrit	2,5	1,6	2,7	3,3	3,9	2
verblijf op dagcamp. e.d.	2,5	3,9	2,9	2,5	2,4	1,1
wandelen	5	6,8	4,5	5,1	6	3,6
Procenten tochten met doel attractiepunten	1,5	1,2	1,6	1,3	2,1	1,4

Bron: Brouwer, 1976

Duidelijk is de wens naar meer specifieke kleinere voorzieningen en installaties. Dit gaat op tot 34% der recreanten. Bovendien blijkt uit de waardering voor rust en stilte ( $\pm 50\%$  der recreanten). Dus is zonering van de recreatiegebieden gewenst, naast het hanteren van relatief lage capaciteitsnormen en goede inrichting.

## B, Oriënterende behoeftenraming

### Inleiding

Het is wenselijk, dat de recreatievoorzieningen in een nieuwe stad vooruitlopen op de gangbare normen m.b.t. het inwonertal of nader te specificeren aantallen gebruikers. In de eerste plaats is dit principe van belang om de 'pioniers' niet teveel op de proef te stellen. De snelle groei van Almere is een garantie, dat het eventuele risico, dat wordt gelopen minimaal is. In de tweede plaats is er de vraag, die door recreanten uit de regio wordt uitgeoefend m.n t.a.v. watersport, oeverrecreatie en vormen van recreatie, die zich kenmerken door een extensief terreingebruik. Overigens is één schaarse voorziening in Almere en de achterliggende zuidlob van Zuidelijk Flevoland in voldoende mate aanwezig: ruimte. Gegeven de meerkernige opbouw van Almere is een scheiding tussen de binnen en buiten de woonkern gelegen openluchtrecreatievoorzieningen minder belangrijk dan het niveau van de totale dagtrek naar open luchtrecreatieobjecten. Voor dit gebied lijkt een omvang van meer dan 30% van de bevolking op een mooie zomerse zondag (gemiddeld) reeël. **(22)** Hierbij wordt ervan uitgegaan, dat door het aanbod van voorzieningen dicht bij huis relatief meer inwoners van Almere en ook gedurende langere tijd van deze mogelijkheden gebruik kunnen en zullen maken. Desondanks zal ook hier ongetwijfeld aan weekendtrek plaats vinden; deze wordt vooralsnog geraamd op 9% van de bevolking. Bovendien zal bij de dagrecreatie ook een deel van de bevolking zich buiten het gebied van Almere begeven, voorlopig te schatten op 5% van de bevolking. Voor de inwoners van Almere is op grond van vergelijkend onderzoeken allerlei overwegingen een voorlopige cijferopstelling gekozen t.a.v. de verdeling van de recreanten naar gebied voor 1980 (tabel 20). **(23)** Voor latere peiljaren is dezelfde verdeling aangehouden, hoewel het denkbaar is, dat de weekendtrek iets afneemt t.g.v. (of koste) van bezoek aan de buitenruimte en mogelijk wat meer mensen binnen de woonkern blijven als het groen en de voorzieningen tot ontwikkeling zijn gekomen.

**Tabel 20. Dagrecreatie in de openlucht naar plaats, 1980**

Totale omvang:	33,5 %	van de bevolking	
waarvan:	6,-%	watersport	
	17,5%	binnen 15 à 20 min. van de woning	
		hiervan: binnen de woonkern:	7,5%
		in de buitenruimte:	10,-%
	10,-%	buiten 15 à 20 minutenzone	15% buitenruimte van Almere
		hiervan: in de buitenruimte:	5,0%
		buiten Almere:	5,-%

Twee extreme vormen van ruimtegebruik in de recreatieve sfeer betreffende de verblijfsrecreatie, gekenmerkt door een langdurig verblijf op één plaats en het tourrijden, veelal gekenmerkt door een zeer kort verblijf op één plaats en 'bezoek' aan een groter gebied. Aan deze beide vormen en de vele tussenvormen zal in Almere op een uitnodigende wijze moeten worden tegemoetgekomen met vermijding van de nadelige effecten. Zo is het wenselijk aan de mobiliteitsbehoefte tegemoet te komen door autoroutes aan te sluiten op fiets - en wandelroutes. Aan een permanent plekje buiten in de natuur met de nodige bescherming en op zeer korte afstand van de woning (15 - 30 minuten) lijkt eveneens behoefte te bestaan en aan tegemoet gekomen te kunnen worden binnen Almere. De verwachting is dat daarmee grotere groepen van de bevolking kunnen worden bereikt, een bijdrage wordt geleverd aan een geringere mobiliteit (qua afstand) en een grotere gebruiksintensiteit mogelijk wordt. De ontwikkeling van het aantal permanente recreatie - verblijven en caravans in Nederland spreekt in dit verband boekdelen. **(24)**

In aansluiting op de voorgaande paragrafen zal achtereenvolgens worden ingegaan op de behoefte aan openluchtrecreatievoorzieningen in de

buitenruimte t.b.v. de inwoners van Almere (2), mensen uit de regio (3) en t.b.v. de watersport (4). Het gaat hierbij om ramingen, die zowel zijn geïnspireerd door gedrag in het verleden als doorverwachtingen voor de toekomst en het aanbod, dat in Almere kan worden gerealiseerd.

### **Recreatievoorzieningen t.b.v. inwoners van Almere**

Zoals hierboven is gesteld wordt verwacht, dat ongeveer 33,5% van de inwoners van Almere op een gemiddelde zomervrijdag in de toekomst een bezoek zal willen brengen aan parken, natuur - en recreatieterreinen of zich zal verpozen op andere openluchtrecreatievoorzieningen zoals binnendijkswateren randmeren. In deze par. wordt gepoogd de ruimtebehoefte te berekenen van de 15% van de bevolking, die de buitenruimte opzoekt.

De volgende typen gebieden in de buitenruimte zijn primair te onderscheiden:

- concentratiepunten (drukke oevers, attractiepunten, sedentaire voorzieningen zoals recreatietuinen met een huisje e.d.)
- 'stille' landgebonden voorzieningen (bos, akkeren weiland t.b.v. mobiele recreanten, bos - en 'natuur - gebied voor de stiltezoekers, terreinen voor de beoefening van diverse vormen van sport en 'recreatiesport', b.v. golfcourse, open recreatiesportpark)
- 'stille' oevervoorzieningen (zowel aan de randmeren, langs de kanalen als aan de binnendijkse waterpartijen zal een categorie mensen rust zoeken).

Bij de schatting van de verdeling van de recreanten over deze drie hoofdcategorieën van openluchtrecreatievoorzieningen is er van uitgegaan, dat een deel van de mensen meerdere voorzieningen bezoekt (20%). **(25)** Bovendien is verondersteld, dat de belangstelling voor 'stille' oever- en 'stille' landgebonden recreatievoorzieningen in de loop van de tijd groter zal worden t.o.v. de concentratiepunten.

De recreanten in de buitenruimte kunnen dan in eerste instantie als volgt zijn verdeeld:

concentratiepunten	60%	(9% van de bevolking)
stille landgebonden voorzieningen	30%	(4,5% van de bevolking)
stille voorzieningen	30%	(4,5% van de bevolking)

Voor de concentratiepunten is voor de beginfase een circulatiefactor (= totaal dagbezoek: maximum momentbezoek) van 1,5 aangehouden die in de tijd iets oploopt; voor de 'stille' landgebonden voorzieningen en oevervoorzieningen resp. 2,5 en 2. In tabel 21 wordt voor de verschillende groeistadia (85.000 inw. komt overeen met 1990) van Almere het aantal dagrecreanten op het maximum-moment gegeven, verdeeld over 3 onderscheiden typen recreatiegebieden.

De toegepaste bezettingsvorm (capaciteit) op het moment van maximale drukte is voor de concentratiepunten 250 pers./ha, de stille landgebonden voorzieningen 5 pers./ha en voor de stille oevers 10 pers./ha. **(26)** De norm voor de concentratiepunten moet hierbij als netto worden opgevat, terwijl bij de andere typen recreatiegebieden van bruto ruimtebehoefte sprake is. Voor specifieke ontsluiting, parkeren een noodzakelijke aankleding van deze voorzieningen wordt rekening gehouden met een extra ruimtebeslag van 125% van de netto behoefte. Bovendien worden de binnendijks gelegen concentratiepunten ingebed in een gebied - dat als uitloop van het betreffende concentratiepunt kan worden opgevat en dat het eigenlijke concentratiepunt (bruto oppervlak) geen oppervlak met een factor 10 overtreft. De 'schil' van het buitendijkse concentratiepunt wordt gesteld op een factor 3 van het netto oppervlak; deze schil is dus incl. parkeervoorzieningen e.d.); ze ligt overwegend binnendijks.

Voorts is ervan uitgegaan, dat de concentratiepunten wat hun netto oppervlak betreft voor 40% binnendijks en derhalve voor 60% buitendijks zijn gesitueerd i.v.m. de belangrijke plaats, die de strandrecreatie hierbij inneemt. Aan de oppervlakte, die nodig is voor de stille



**Tabel 21. Recreanten uit Almere naar type voorzieningen en Ruimtebehoefte**

	concentratiepunten			'stille' landgebonden voorzieningen			'stille' oevergeb. voorzieningen		
	85000	125000	250000	85000	125000	250000	85000	125000	250000
• inwoners Almere	85000	125000	250000	85000	125000	250000	85000	125000	250000
• recreanten:	7650	10300	18750	3825	8200	13125	3825	6000	13125
• circulatiefactor:	1,50	1,55	1,60	2,5	2,50	2,50	2,00	2,00	2,00
• max. momentbezoek:	5100	7000	11700	1500	2500	5200	1900	3000	6600
• capaciteit:	250 pers./ha			5 pers./ha			10 pers./ha		
• voorlopige oppervlakte:	20 ha	28 ha	47 ha	300 ha	500 ha	1000 ha	190 ha	300 ha	660 ha
• waarvan binnendijks netto:	8 ha	12 ha	20 ha	-	-	-	-	-	-
• buitendijks netto:	12 ha	16 ha	27 ha	-	-	-	p.m.	p.m.	p.m.
• totale oppervlakte:	246 ha	361 ha	605 ha	300 ha	500 ha	100 ha*	285 ha	450 ha	990 ha

\* waarvan 625 ha als overgangsgebied tussen zui-  
vere natuur en 'denkbare' recreatieterreinen

oeverrecreatie is de noodzakelijke component, het water, toegevoegd: de oppervlakte hiervan is voorshands gesteld op 50% van de oeveroppervlakte. Indien uit een oogpunt van waterhuishouding of anderszins een grotere wateroppervlakte nodig is ware de oevers in evenredige mate te vergroten. Overigens wordt dit oppervlak uiteraard ook gebruikt door watersporters.

Langs de dijken ware waar en zins mogelijk ook buitendijks stroken in te richten voor de stille oeverrecreatie (p.m.)

De totale benodigde oppervlakte recreatiegebied voor de inwoners van Almere in de buitenruimte bedraagt derhalve (tabel 21) bij 85.000, 125.000 en 250.000 inwoners resp. 830, 1310 en 2590 ha. Deze cijfers geven een redelijke indicatie van de orde van grootte en de onderlinge verhoudingen. Voor het structuurplan (250.000 inw.) is aldus een totale oppervlakte van 2590 berekend t.b.v. de openluchtrecreatie voor de inwoners van Almere. Indien men van de normen van de Maas zou uitgaan en daarbij het stadsparken stadsgewestelijk park samen (2375 ha bij 250.000 inw.) vergelijkt met de berekende oppervlakte van 2590 ha recreatiegebied in de buitenruimte, dan blijkt de laatste 9% hoger te liggen. (27) Nader onderzoek en beleid zal moeten aangeven waarheen de ontwikkeling 'het best' kan worden geleid. Intussen zij nog opgemerkt, dat de groene wiggen, die de kernen binnendringen grotendeels als stadsdeelpark kunnen worden beschouwd in deze vergelijking (volgens Maas 400 ha); in het laatste overzicht bij de planbeschrijving (schatting bestemmingsverdeling stedelijke buitenruimte) worden deze groene lobben overigens tot de buitenruimte gerekend, hetgeen overeenkomt met de definiëring van het 'netto stedelijk gebied' van Almere.

Het spreekt vanzelf, dat de oppervlakten, die een recreatieve bestemming krijgen 10 à 15 jaar eerder, voorzover ze moeten worden ingeplant, aan het mogelijke landbouwkundige gebruik worden onttrokken. andaar de eerdergenoemde 1625 ha in 1 980 waarvan ca 1000 ha voor lokale behoefte tussen 1990 en 1995 en 625 ha aansluitend bij natuurterrein, hetgeen op den duur mede als boven lokale behoefte geldt (zie volgende par.; tabel 22).

Op de lokatie van bovenvermelde recreatievoorzieningen wordt elders ingegaan.

#### **Recreatievoorzieningen t.b.v. recreanten op het oude land**

Ook hiervoor geldt: het aanbod van voorzieningen bepaalt de feitelijke vraag. Dagrecreanten van het oude land, die in de toekomst Almere zullen bezoeken, zullen in de eerste plaats de oevers van de randmeren gaan bezetten. Dat gebeurt nu reeds terwijl er nog nauwelijks voorzieningen zijn aangebracht. Indien in de buitenruimte van Almere, goed gesitueerde openluchtrecreatie - objecten worden gerealiseerd alsmede één of meer attractiepunten van verschillende aard zullen ook daar recreanten uit de regio naar toe trekken. Bovendien mag worden aangenomen, dat al dan niet hieraan gekoppeld een levendige belangstelling zal bestaan voor de nieuwe stad als totaliteit. Ook dit laatste geeft een (verspreide) druk op de buitenruimte.

Uitgangspunt bij de volgende raming is, dat de recreanten die Almere zullen bezoeken uit een gebied komen binnen een straal van 30 km van de randmeren in de provincies Noord - Holland en Utrecht. Indien wordt uitgegaan van de aanwezigheid van de brug bij Huizen over het Gooimeer en een verbinding met Noord - Holland ten noorden van het Noordzeekanaal omvat het recruiteringsgebied in 1985,1990 en 2000 ca 2 miljoen inwoners. Bij een trek naar oevers in het algemeen van 10% van de bevolking en een trek naar de Randmeren van 60% hiervan, alsmede een verdeling oude land/nieuwe land van 40/60% i.v.m. beperkter mogelijkheden aan de oude landzijde zou een totale druk op de Z.I.J.P. - oevers (Oostelijk Flevoland, Zuidelijk Flevoland en Markerwaard) ontstaan van 72.000 dagrecreanten.

Tegen de achtergrond van de ligging van de grote bevolkingsconcentraties t.o.v. de oevers van de drie polders lijkt een verdeelsleutel: 10% Oostelijk Flevoland, 50% Zuidelijk Flevoland en 40% Markerwaard mogelijk. Zonder Markerwaardoevers zou wellicht 70% naar Zuidelijk Flevoland gaan en 30% naar Oostelijk Flevoland; hierbij is wel een verbindingsweg verondersteld tussen Zuidelijk Flevoland en Noord - Holland ten noorden van het Noordzeekanaal. In het eerste geval wordt aangenomen, dat van de recreantennaar de oevers van Zuidelijk Flevoland 40% in Almere een plaats zoekt (14.500), in het tweede geval zou, i.v.m. de dan ontstane druk op de Zuidelijke Flevolandoevers en de mogelijkheden langs het Markermeer wellicht in Almere eveneens 40% van de dagrecreanten naar Zuidelijk Flevolandoevers neerstrijken (20.000).

Indien het merendeel van deze recreanten (80%) naar drukke buitendijkse oevers trekt met een circulatiefactor 1,25 en een capaciteit van 1500 pers./ha is hiervoor netto 6 à 8 ha strand nodig. Voor de stille oeverrecreanten is bij een circulatiefactor 2 en een capaciteit van 10 pers./ha 150 à 200 ha oever nodig. Indien bij de stille oevers nog het water wordt meegerekend en deze stille oevers vrijwel geheel binnendijks worden aangelegd resulteert een oppervlakte van 300 à 400 ha. Voorshands is voor 1980 met een te reserveren en in te richten behoefte van 300 ha gerekend. Op langere termijn, wanneer de mogelijkheden op recreatiegebied in Flevoland tot 'volle wasdom' zijn gekomen met o.a. het Horsterbos in het oostelijk deel van Zuidelijk Flevoland, is het wellicht raadzaam 400 ha voor de regionale behoefte te reserveren. De onderverdeling van de 'recreatieve oppervlakten' laat het volgende beeld zien (tabel 22):

**Tabel 22. Globale indeling van de 'recreatieve ruimte' in Almere in ha en fase**

	± 1980		2000++			
	Lokaal	Regionaal	Totaal	Lokaal	Regionaal	Totaal
- Extensieve Recreatie (overgang tot natuur) 1)	625	1)	625 ha	225	400	625 ha
- In- en extensief:	1000	300	1300 ha	2400	400	2800 ha
	1625	300	1925 ha	2625	800	3425 ha

1) In verband met de praktische gebruiksmogelijkheden van dit overgangsgedebied rond 1980 zou het onjuist zijn dan al een deel van deze reservering aan de regio toe te rekenen. Op lange termijn is een verdeelsleutel 1/3 lokaal, 2/3 regionaal toegepast.

### Watersport

In de ontwikkeling van de watersport zijn enkele zeer duidelijke trends te onderkennen:

- Een zeer snelle groei van het aantal boten, recentelijk 10% per jaar. **(28)**
- Een relatieve stijging van het aantal motorboten t.o.v. het aantal zeilboten

- Een verschuiving van watersport naar watertoerisme (het aspect van het verblijf van enkele dagen op de boot wordt relatief belangrijker dan het varen voor 1 dag.

Over de toekomstige ontwikkeling van het botenbezit in Nederland bestaan verschillende prognoses. **(29)** In Zweden is nu reeds 1 boot per 20 inwoners aanwezig (incl. roeiboten en kano's). Zweden is een zeer dunbevolkt land met een hoog welvaartsniveau van relatief veel water. Volgens de Marrekritestudie zou in Nederland het verzadigingspunt bij 25 à 30 inwoners per boot liggen (excl. kano's en roeiboten). **(30)**

Dit lijkt om allerlei redenen aan de hoge kant. Voor Almere met zijn waterrijkdom zou het botenbezit op den duur wel hoger kunnen liggen dan gemiddeld in Nederland, b.v. op 1 boot per 30 a 35 inwoners. In tabel 23 is het relatieve en absolute botenbezit van inwoners van Almere voor 3 ontwikkelingsfasen aangegeven alsmede de verdeling over de diverse boottypen bij een niveau van 1 op 35.

**Tabel 23. Botenbezit naar type, van inwoners van Almere in 3 groeistadia**

Inwoners	Totaal	Totaal boten	Waarvan:				
			Kajuit-zeilboten	Kajuit-motorboten	Open Snel	Open motorboten Langzaam	Boten 5 m
85.000	1:35	2.430	35%	25%	4%	1%	35%
125.000	1:35	3.570	36%	24%	3%	2%	35%
250.000	1:35	7.100	37%	23%	2%	3%	35%

T.o.v. de huidige situatie is geen rekening gehouden met de trend, dat de boten groter werden de laatste 'groei jaren'.

Aangezien niet alle inwoners van Almere een ligplaats voor hun boot in het Almere - gebied zullen willen hebben zijn enkele veronderstellingen gedaan over de afvloeiing. Daartegenover staat natuurlijk een aanzienlijke belangstelling uit de regio om ligplaatsen in Almere te kiezen. T.a.v. de 'thuishaven' van botenbezitters onder de inwoners van Almere is verondersteld dat van:

- de eigenaars van de kajuitzeiljachten en kajuitmotorboten 75% een vaste ligplaats in Almere wil hebben;
- de eigenaars van open motorboten 89% een vaste ligplaats in Almere willen hebben;
- de eigenaars van de kleinere zeilboten voor 95% een vaste ligplaats in Almere willen hebben.

Daarmee wordt de verdeling van het botenbezit van inwoners van Almere in Almere als volgt (tabel 24):

**Tabel 24. Verdeling van het botenbezit van Almeerders met Almere als thuishaven (buitendijks en binnendijks)**

Inwoners	Kajuit-zeilboten	Kajuit-motorboten	Open Snel	Open motorboten Langzaam	Boten 5 m	Totaal	waarvan buitendijks
85.000	640	450	75	20	810	2.000	1.175
125.000	960	645	85	55	1.200	2.850	1.715
250.000	1.970	1.225	115	170	2.400	5.900	3.400
	100%	100%	100%	50%	100%		
	buitendijks			binnendijks			

Voor de totale bevolking van Almere alleen al zou aan de randmeren bij een gemiddelde grootte van een jachthaven van 700 ligplaatsen ruimte voor 5 jachthavens moeten worden gereserveerd.

De behoefte aan ligplaatsen binnendijks kan op  $\pm 60\%$  van het aantal in de binnendijkse wateren worden gesteld; de rest wordt thuis en op andere plaatsen opgeslagen. Daarmee resulteert een behoefte aan 1.500 binnendijkse ligplaatsen bij 250.000 inwoners. Bij een gemiddelde omvang van ruim 300 ligplaatsen per binnendijkse haven zijn uiteindelijk 5 jachthavens in de binnendijkse buitenruimte nodig.

Voorde watersportliefhebbers uit de regio kan een soortgelijke berekening worden opgezet als voor de inwoners van Almere. Indien 25% van de botenbezitters (40 inw. per boot) uit het recruteringsgebied een ligplaats aan de randmeren zou wensen en daarvan kunnen 8.000 ligplaatsen aan de oude landzijde worden gerealiseerd dan resteert nog een behoefte van  $(2.000.000 : 40) \times 0,25 - 8.000 = 4.500$  ligplaatsen aan de polderzijde van het Gooimeer, IJmeer en Markermeer; overeenkomend met 6 jachthavens. In totaal zouden hiermee zowel aan de dijken van het nieuwe land 11 jachthavens worden aangelegd als 11 aan de oude landzijde aanwezig zijn.

Het is duidelijk, dat aan dit vraagstuk nog enige onopgeloste problemen verbonden zijn. Toch is aan de kusten van Almere een zestal jachthavenlokaties op de plankaart aangegeven, alsmede een lokatie nabij de Oostermeent, die vanaf het oude land bereikbaar zal moeten worden gemaakt. De omschrijving 'kleinschalig' op de plankaart duidt op een capaciteit in de orde van grootte van 300 a 400 ligplaatsen; e.e.a. ook i.v.m. de idee het Eemmeer vanuit het Gooimeer niet extra onderdruk te zetten.

### **Bijzondere bestemmingen**

Onverwachte ontwikkelingen kunnen zowel gelegen zijn in de grotere ruimtebehoefte van bestaande activiteiten als in die van nieuwe activiteiten. Daarom is het goed uit het plan hiervoor ruimten op zeer uiteenlopende lokaties te reserveren. Een voorbeeld zou kunnen zijn de veldsport. In de gehanteerde norm voor het netto stedelijk gebied is veldsport begrepen. In de praktijk blijkt vaak, dat meer ruimte nodig is voor gebouwde voorzieningen, infrastructuur e.d., waarmee dan groen - en sportvoorzieningen dikwijls worden weggedrukt. Een deel van de veldsport zal dus indien al niet nodig uit overwegingen van ruimtebehoefte soms om redenen van situering en schaal (bij een kleine kern met name) in de buitenruimte worden geïntegreerd; van integratie met de kern is dan alleen nog sprake voorzover dergelijke voorzieningen in een z.g. groene wig liggen. Ter vermijding van misverstand zij hier opgemerkt, dat deze groene wiggens niet tot het netto stedelijk gebied en dus tot de buitenruimte worden gerekend.

Voor de georganiseerde veldsporten is op grond van de leeftijdsopbouw, deelnemingspercentages, teamgroottes, bespeelbaarheid e.d. een prognose gemaakt van de netto - en bruto benodigde oppervlakte.

In onderstaand overzicht zijn de resultaten gegeven van de benodigde bruto - ruimte:

begin 1985:	66 ha
begin 1990:	$\pm 130$ ha
begin 1995:	$\pm 185$ ha
begin 2000:	$\pm 240$ ha
bij 250.000 inw.	$\pm 350$ ha.

Naast de georganiseerde veldsporten doet zich een vrij sterke ontwikkeling voor van de z.g. recreatiesport. Tot welke stabiele verhoudingen deze activiteiten zullen leiden is nog vrij moeilijk te overzien. Het is in ieder geval niet ondenkbaar dat vanuit de recreatiesport impulsen zullen uitgaan op een groter ruimtegebruik voor veldsporten, maar ook kunnen zich geheel nieuwe vormen van 'bespeling van de buitenruimte' in deze sfeer voordoen. In de prognoses van de terreinbehoefte is deze

vorm van recreatie wel begrepen, maar met onbekende ontwikkelingen kan nu eenmaal bij de planning maar op indirecte wijze rekening worden gehouden.

Naast dit simpele voorbeeld zijn er andere te noemen op het gebied van de recreatie (recreatietuinen b.v.), het werken (internationale instellingen), de educatie (particuliere) vormen van hoger (beroeps) (onderwijs), de verzorging (centra voor resocialisatie, conferentie - oorden) en het wonen (bijzondere woonbebouwing geënt op b.v. de randmeerrecreatie) etc.

De verscheidenheid van mogelijke - voor de regio of daarboven reikende - vestigingen maakt het duidelijk waarom op de plankaart met deze reserveringen - tot een totale oppervlakte van 650 ha - op zeer verschillende plaatsen is rekening gehouden.

### **Ontsluiting van de buitenruimte (31)**

In hoofdstuk 6 worden de algemene doelstellingen en uitgangspunten inzake het verkeer behandeld. De werking van de infrastructuur in de buitenruimte is in het kader van het ruimtelijk ordeningsproces tweërlei:

- procesvolgend: de infrastructuur is afgeleide van de ruimtelijke ontwikkeling. D.w.z. de infrastructuur wordt doelgericht aangelegd op grond van een geprojecteerde en/of feitelijke ontwikkeling.
- processturend: de infrastructuur is trekker van de ruimtelijke ontwikkeling. D.w.z. door de aanleg van de infrastructuur in een gebied wordt niet alleen het geprojecteerde en/of feitelijke grondgebruik gediend; tevens ontstaan erdoor vestigingsmogelijkheden voor andere bestemmingen.

Voor de ontwikkeling van de buitenruimte in Almere zijn de weginfrastructuur en de waterinfrastructuur op beide manieren van betekenis, aangezien hiermee de bereikbaarheid en ontsluiting van delen van het gebied bepaald wordt. De mate van toegankelijkheid bepaalt sterk de plaats van vestiging voor diverse bestemmingen in de buitenruimte (b.v. druk gebruikte recreatieve voorzieningen). Een aantal bestemmingen is niet los van de ontsluitingsstructuur te lokaliseren.

Door het onderscheid in te intensiveren (= ontwikkelingszones) en te extensiveren gebieden is in wezen de hoofdopzet voor de bestemmingsstructuur in de buitenruimte bepaald. De ontwikkelingszones moeten de vestigingsplaats vormen voor vele soorten ruimte - intensief grondgebruik met een soms groot aantal bezoekers/gebruikers. Eis is dat deze gebieden goed bereikbaar en goed ontsloten zijn voor alle soorten verkeer. De buiten de ontwikkelingszones gelegen gebieden behoeven aanzienlijk geringere toegankelijkheid. Voor sommige bestemmingen in deze gebieden zal de toegankelijkheid zelfs zeer beperkt moeten zijn (b.v. 'natuurgebied').

Op basis van de globale bestemmingsstructuur voor de buitenruimte kan een hoofdstructuur van het wegennet voor de eerste fasen van de ontwikkeling ontworpen worden. Daarbij is uit te gaan van een isolatie/communicatieconcept, waarin gestreefd wordt naar verkeersluwe naast verkeersintensieve gebieden.

De weginfrastructuurvoorzieningen kunnen in eerste instantie in een eenvoudige vorm aangelegd worden. In een latere fase met de ontwikkeling van een gedetailleerder bestemmingsstructuur, en grotere verkeersstromen kan uitbouw in een definitieve vorm plaatsvinden.

Geen enkel deel van de buitenruimte is van autoverkeer te vrijwaren bij een onbeperkte toegankelijkheid en ontsluitingsstructuur in het gebied. De auto is op de schaal van Almere nl. niet afstandsgevoelig. Een zeer bewuste zoneringsstrategie, waarbij gedacht wordt aan de te extensiveren en verkeersluwe gebieden, zal zich dan ook primair moeten richten op de geleiding van het autoverkeer. Elke plek waar de auto kan parkeren heeft potentieel gebruik als recreatieplek in zich. De afstand van deze plek tot de kernen heeft hierbij geen bijzondere betekenis. Slechts de situatieve mogelijkheden spelen dan nog een rol.

De beperkte actieradius (afstandsgevoeligheid) van fietser en voetganger brengt met toenemende afstand extensivering met zich mee. Isolatie van gebieden is dan ook mogelijk in veel gevallen zonder beperking van de toegankelijkheid voor langzaam verkeer.

De nabije ligging van de te extensiveren gebieden bij de kernen zal naast een adequate ontsluitingsstructuur de ligging van barrières, b.v. water of stadsautowegen, als stuurmiddel voor de ontwikkeling kunnen dienen. In welke mate zullen de stadsautowegen evenwel Barrièrewerking veroorzaken? De geluidshindereisen stellen normen, waardoor woonbebouwing een paar honderd meters van dit soort wegen verwijderd blijft. In deze zone zijn uitloopmogelijkheden ruimschoots aanwezig. Daar waar de buitenruimte de kernen in wordt gevoerd in de vorm van b.v. een landschapsontwikkelingszone, zullen de in deze groenstructuur voorkomende paden en (water - ) wegen ongelijkvloers onder dan wel over de stadsautoweg gevoerd moeten worden. Fysiek is er dus geen sprake van een barrière. Visueel misschien wel, evenwel afhankelijk van de hoogteligging van de stadsautoweg en de hoogte van de beplanting. Het is bovendien niet logisch, dat een stadsautoweg te allen tijde niet gezien mag worden. Barrièrewerking treedt dus alleen op als de ontsluitingsstructuur doodloopt tegen b.v. een stadsautoweg.

Het kan wenselijk zijn de voorzieningen voor de verschillende verkeerssoorten te bundelen, vanwege:

- beleving:  
combinatie van b.v. water - en langzaamverkeerroutes gecombineerd met allerlei voorzieningen kan het milieu v.h. stedelijke polderlandschap etaleren.
- sociale veiligheid:  
door de directe nabijheid van redelijk druk autoverkeer en 's avonds verlichting kan voor het langzaam verkeer een veiliger route ontstaan (pech e.d.).  
Voor het stimuleren van het langzaam verkeer ook in het kern - kern verkeer en kern - buitenruimteverkeer is veiligheid van betekenis.
- mogelijke overeenkomst in ritmotieven en ritdoelen. Een in hoofdlijnen gelijke oriëntatie en routebeleving, ongeacht het vervoermiddel, kan ertoe leiden dat bij gunstige omstandigheden bewust de fiets i.p.v. de auto wordt gebruikt.
- beperking ruimtelijke versnippering.

Daarentegen wordt door een afzonderlijke tracering van de voorzieningen het langzaam verkeer minder gehinderd door zicht en lawaai van het autoverkeer. Tevens wordt het dan mogelijk voor het langzaam verkeer een route te ontwerpen met een eigen (kleinschaliger) karakter.

#### **5.4. Ruimtelijke aspecten, landschapsontwikkelingszones (32)**

##### **1. Algemeen**

De verstedelijking in Almere is een langdurig en ingewikkeld proces, waarin vele nu nog onbekende en onzekere factoren een beslissende invloed zullen doen gelden. Ondanks deze onbekenden en onzekerheden wordt nu een eerste aanzet gegeven voor de ontwikkeling en inrichting van de buitenruimte van Almere. Deze aanzet staat in het kader van een visie op de toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden van Almere. Belangrijk is dat er in deze aanzet voor allerlei varianten in ontwikkelings - en faseringsmogelijkheden open zijn en waar noodzakelijk voldoende flexibiliteit aanwezig is. In de eerste aanzet dient derhalve een relatief eenvoudige hoofdstructuur gegeven te worden, waarin diverse uitgangssituaties voor een latere ontwikkeling te vinden zijn. Om hieraan gestalte te geven wordt gewerkt met een zoneringsplan.

De ligging van Almere in een door water omgeven én bovendien doorsneden polder vormt een belangrijke aanleiding om het stelsel van

aanwezige waterlopen te benutten als karakteristiek voor dit zoneringsplan, ook al zijn beperkingen aanwezig voortvloeiend uit b.v. een primair waterhuishoudkundige functie.

Als functioneel inrichtingsgegeven van het poldergebied speelt het water - naast de langzaam verkeersverbindingen - een rol, terwijl t.b.v. de opbouw van het landschap als recreatiemilieu datzelfde water tal van aantrekkelijke aanknopingspunten biedt. Bovendien is water van betekenis voor de ontwikkeling van het landschap als natuurlijk milieu.

Zones met potenties voor een hoge gebruiksintensiteit zullen daarom zoveel mogelijk door doorgaande waterverbindingen worden begeleid. Deze zones zijn aan te duiden als landschapsontwikkelingszones. Buiten deze zones liggen gebieden met een duidelijk extensief gebruikskarakter.

De landschapsontwikkelingszones verbinden de drukke en relatief intensief te gebruiken onderdelen van de buitenruimtebestemmingen. In het algemeen komen in deze drukke delen natte elementen naar voren: kanalen, plassen, recreatieve opvanggebieden, meeroevers, stranden, plaatsen waar men op de dijk het uitzicht kan bewonderen. Waar de ontwikkelingszones door de woonkernen zijn getraceerd - b.v. via bedrijvenparken - dragen deze uiteindelijk bij tot blijvende relaties met de buitenruimte.

## **2. Ordening van bestemmingen**

De te ordenen bouwstenen waarmee we in het Almere - landschap te maken hebben: de verschillende bestemmingen, zijn vanuit een aantal gezichtshoeken te karakteriseren nl. o.m. vanuit:

- de functie (recreatie, landbouwproductie, transport etc.)
- de intensiteit van het gebruik door mensen
- de mate van beïnvloeding door mensen (energieverbruik gericht op produktie dan wel op instandhouding)
- de visuele verschijningsvorm (open - dicht, maat, schaal, hoog - laag, kleur etc.)
- de eisen die worden gesteld aan het fysisch milieu (bodemkwaliteit, drainagetoestand e.d.).

Stuk voor stuk geven deze aspecten aanleiding tot ordening van bestemmingen. Vanuit eerder gememoreerde afspraken omtrent de toekomstige verscheidenheid aan milieus en omtrent de toekomstige samenhang tussen buitenruimte en woongebied moet vooral belang worden gehecht aan de mogelijke verschillen in gebruiksintensiteit. Door juist op dit aspect de nadruk te leggen kunnen waarborgen worden ingebouwd om juist de genoemde andere aspecten aan bod te laten komen. Bovendien zijn vanuit dit aspect een aantal concrete middelen aan te geven om het ontwikkelingsproces richting te geven.

Dit betekent dat vooral gezocht is naar mogelijkheden om vroegtijdig gebieden of zones aan te geven met potenties in de richting van een hoge gebruiksintensiteit, t.o. zones met een duidelijk extensief gebruikskarakter. Een zoneringsplan dus gericht op het bewust invoeren van potenties die moeten leiden tot verschillen in gebruiksintensiteit.

### **Het zoneringsplan**

Hiervóór is gepleit voor het ontvouwen van denkbeelden over het 'frame' of de 'onderlegger' van het toekomstige Almere - landschap. Hiermee werd bedoeld op het aangeven van een, in eerste opzet simpel geheel van ruimtelijke voorwaarden op basis waarvan de landschapsvorming in gang gezet zou kunnen worden. Dit als aanzet tot een structuur: in hoofdlijnen vastlegend op welke wijze de bouwstenen van het landschap zich in tijd en ruimte laten ordenen en daarmee de wijze waarop het landschapsbeleid zich aan ons voor gaat doen.

Een zoneringsplan kan als zodanig functioneren. Voorwaarde daarvoor is uiteraard dat een dergelijk plan logisch aansluit en anticipeert op het structuur - en ontwikkelingsplan van Almere als geheel. Dit betekent

dat ingesprongen moet worden op gegevens t.a.v. de centraliteit (ligging van plekken t.o.v. bevolkingsconcentraties: bepaalde plekken liggen centraler dan andere) en de recreatiedruk (druk recreanten uit Almere en vanuit het oude land: voor het buitengebied theoretisch af te leiden op basis van gegevens over afstandsgedrag e.d.).

Daarnaast zal aansluiting moeten worden gezocht bij plekken die momenteel voor mensen al iets kunnen betekenen (Muiderstrand, het gemaal 'De Blocq van Kuffeler' en omgeving, beplantingsgebieden, Almere - Haven in aanbouw etc.).

Het anticiperen op het ontwikkelingsplan van Almere betekent concreet dat reeds vóór zulks nodig blijkt op basis van aanwezige inwoners, aanwezige kernenpatroon etc., een bijzondere inhoud dient te worden gegeven aan uiteindelijk intensief te gebruiken zones. De instrumenten daarvoor liggen in de sfeer van:

- afstemming bereikbaarheid op het plan (gemotoriseerd verkeer, fietsers, voetgangers),
- situering bijzondere bestemmingen,
- scheppen van aantrekkelijke ruimtelijke voorwaarden voor de landschapsvorming (beplantingen, watergangen en plassen etc.).

Het goed functioneren van een zoneringsplan is voor een belangrijk deel afhankelijk van de wijze waarop het infrastructuurnetwerk vorm krijgt. Het scheppen van bereikbaarheid is een hanteerbaar instrument om een potentieel op te leveren voor de ontwikkeling in de richting van intensief gebruik. Waar dit laatste niet gewenst is kunnen toch aanwezige wegen desastreus zijn voor het ontwikkelingsbeleid van de buiten ruimte. Ook in kwalitatieve zin kunnen een aantal eisen worden gesteld aan een zoneringsplan.

In de eerste plaats dient wat dit betreft aan de orde te komen de wens om waarborgen in te bouwen voor een gedifferentieerde ontwikkeling van het Almere - landschap. In ecologische zin zijn deze waarborgen globaal terug te voeren tot maatregelen gericht op het scheppen van verscheidenheid in de mate van milieu - beïnvloeding door mensen.

Deze verscheidenheid komt b.v. tot uitdrukking in de volgende reeks:

stadscentrum	grote mate van	energiegebruik
industrie	beïnvloeding	gericht op
hoofdwegen		productie
tuinbouw		
intensieve recreatie		
akkerbouw		
veeteelt		
bosbouw		
extensieve recreatie		energieverbruik
natuurgebied	geringe mate van	gericht op in-
natuurreservaat	beïnvloeding	standhouding

Het scheppen van omstandigheden voor een optimale ontwikkeling van m.n. de extremen in deze reeks vormt een belangrijke bijdrage tot de ontwikkeling van de tussenliggende overgangsmilieus. In de praktijk betekent dit veelal dat gestreefd moet worden naar het zoveel mogelijk ruimtelijk uiteen leggen van genoemde extreme milieus, tenzij adequate middelen kunnen worden aangewend (barrières in de vorm van stadsautowegen, vaarten, waterplassen e.d.) om daarmee bestaans- en ontwikkelingsmogelijkheden op langere termijn te garanderen. Een zoneringsplan kan de mogelijkheden hiertoe aandragen.

Fysische milieufactoren als bodem en water kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan een gedifferentieerde ontwikkeling van het landschap wanneer een lokatie en vormgeving van bestemmingen worden ingespeeld op de specifieke eigenschappen van bepaalde bodemtypes, waterhuishoudkundige situaties e.d. Een zoneringsplan zal dit inspielen stimuleren. In het qua verscheidenheid van fysische milieu



factoren uiterst karig bedeelde Almere - landschap speelt de mogelijkheid om via manipulaties met grond en water bijzondere situaties te creëren, uiteraard een belangrijke rol.

Zand - en kleiwinning, opspuiting met zand e.d. zijn wat dit betreft duidelijk functionele voorbeelden. Ingrepen van deze aard kunnen een rol spelen als instrumenten om aan een zoneringsplan inhoud te geven. De waarborgen voor een gedifferentieerde ontwikkeling van het landschap in visueel - ruimtelijke zin liggen reeds voor een groot deel in het hiervoor gestelde verankerd. Immers door verscheidenheid na te streven in intensiteit van het gebruik van de buitenruimte, zullen qua aard en karakter duidelijke verschillen ontstaan tussen de verschillende deelgebieden. Deze verschillen zullen worden benadrukt wanneer het zoneringsplan bovendien inspeelt op de situatiegegevens van het poldergebied: de randmeren, de dijken, de bruggen, de vaarten en tochten, maar daarnaast ook de grote open landbouwgebieden en natuurgebieden langs de Oostvaardersdijk.

Het behoeft géén betoog welk een enorm potentieel wat dit betreft het Gooi - , IJ - en Markermeer te bieden hebben. De ontwikkelingen langs het Veluwemeer in Oostelijk Flevoland spreken wat dit betreft voor zich.

Speciale aandacht verdient echter het water in de polder. Waar water wordt tot land is een uitgebreid netwerk van vaarten, tochten, sloten en greppels nodig om het overtollige water af te voeren. Vaarten worden tot vaarwegen voor de beroepsscheepvaart en het stelsel als geheel krijgt naast de afvoerfunctie een rol toebedeeld voor de waterberging. Ook in een te urbaniseren gebied zal met dit gegeven moeten worden gerekend.

In de polders van minder recente datum gaf deze combinatie van functies aanleiding tot een vrijwel volledig afstemmen van de polderinrichting (infrastructuur, verkaveling, bebouwing) op het waterhuishoudingssysteem. Het stelsel van waterwegen kreeg daarmee een structurende rol in het occupatieproces van deze polders.

Met de opkomst van vervoersmogelijkheden per as is deze structurende rol steeds verder op de achtergrond gekomen. De reeks Wieringermeer, Noordoostpolder, Flevopolder, laat deze ontwikkeling duidelijk zien. Andere mogelijke functies van het water kwamen echter meer op de voorgrond: variatie in het landschap, recreatieve waarden, biologische waarden. Ook in het Almeregebied worden we met water geconfronteerd. Als nederzetting in een poldergebied is het bestaande stramien van vaarten en tochten een belangrijk situatief gegeven. Bovendien vragen bebouwing en verharding extra afvoermogelijkheden en extra waterberging. Het bestaande stramien moet dus worden uitgebreid. Dit gegeven vormt de reden om in dit kader wat langer stil te staan bij de vraag op welke manier het water een rol kan spelen bij de inrichting van het buitengebied. Ervaringen in o.a. Oostelijk Flevoland maken duidelijk dat de kanalen en overige waterpartijen de basis kunnen vormen voor tal van recreatieve activiteiten. De bestemmingen welke hiermee samenhangen hebben evenals b.v. in het geval van belangrijke scheepvaartfuncties, een duidelijke differentiërende invloed op de, in eerste instantie qua vormgeving, eenvoudige en strakke kanalen en tochten.

De aard en de verscheidenheid van de recreatie - activiteiten blijken verband te houden met condities als bereikbaarheid, luwte, aard van de afwerking, hoogte van het peil en aard van de bestemmingen in de directe omgeving. Wat betreft mogelijkheden van gebruik mag worden gedacht aan: watersportgebied, lig - en kijkoevers, visplaatsen en recreatieverkeer langs de oever.

Deze bestemmingen zullen ook in het Almere - landschap in hoge mate de aantrekkelijkheid van de buitenruimte kunnen bepalen. Dit is m.n. het geval wanneer de kansen aangegrepen worden om het bestaan de stelsel van waterwegen zodanig uit te breiden, dat doorlopende vaar-routes ontstaan met een aantal aansluitpunten op de randmeren.

Bijzondere elementen die als schakels opgenomen worden in de route - zoals plaatselijke kanaalverbredingen, plassen van zowel klein als groot formaat, jachthavens, karakteristieke oeverbegroeiingen, stedelijke hoogtenpunten e.d. - zullen aan de aantrekkelijkheid en daarmee de gebruikswaarde, een extra bijdrage kunnen leveren. Om dit te kunnen bewerkstelligen zullen alle kansen moeten worden benut om via het zgn. 'werk - met - werk - maken' een actief beleid t.a.v. de landschapsvorming te voeren. Hierbij komt o.m. aan de orde het zuigen van zand en het winnen van klei t.b.v. de bovengrond van tuinen, plantsoenen e.d.

Bijzondere aandacht zal moeten worden geschonken aan het bereiken van een acceptabele waterkwaliteit. Zwemmen en spartelen zou hierdoor weer tot de mogelijkheden gaan behoren. Ten slotte mocht ooit weer gerekend mogen worden op strenge winters dan zal zich het waterwegenstelsel van Almere alle mogelijkheden van ijsvermaak kunnen opleveren.

Vervolgens het water als biologisch gegeven:

In het qua verscheidenheid in a- biotische milieufactoren (bodem, hoogteverschillen e.d.) karig bedeelde Almere - landschap kan het water met de daarbij behorende oevers een belangrijke bijdrage leveren t.a.v. de toekomstige biologische rijkdom.

Het stellen van hoge eisen aan de waterkwaliteit spreekt in dit opzicht voor zich zelf. Daarnaast zal bewust moeten worden gestreefd naar het scheppen van specifieke onderwater en oevermilieus in combinatie met de voor deze milieus relevante bestemmingen in de directe omgeving. Wat dit betreft zal optimaal gebruikgemaakt moeten worden van ervaringen met milieubouw binnen en buiten de polders en van de mogelijkheden voor experimenteren.

Als landschappelijk gegeven speelde het water zoals eerder aangeduid, vaak een structurende rol, d.w.z. dat het systeem van waterwegen in een aantal minder recente polders vaak doorslaggevend was voor het ontwikkelingsproces van het landschap. De Noord - Hollandse polders als de Wormer, de Beemster en de Schermer, maar ook de Wieringermeer, zijn daar goede voorbeelden van. Het oorspronkelijk wegenstramien is direct gerelateerd aan het stelsel van waterwegen, nederzettingen liggen of langs of op de knooppunten van waterwegen, de verkaveling vertoont een samenhang etc.

Het landschapsbeeld van deze polders laat ondanks tal van meer recente ingrepen nog altijd een grote mate van samenhang zien: een ordening, die uitgaat boven de vaak uiterst gedifferentieerde opbouw van het landschap zoals dat zich meer in detail aan ons voordoet. Eenzelfde verschijnsel kennen we ook in andere Nederlandse landschappen waar geomorfologische omstandigheden als reliëf en bodemsituatie in belangrijke mate de structuur van het landschap mee hebben bepaald. In deze oudere landschappen blijken de al of niet mee door de mens bepaalde of beïnvloede ruimtelijke omstandigheden als set van belemmeringen en potenties een ordenende rol te hebben gespeeld in het ontwikkelingsproces van het landschap.

Ook nu is dat nog vaak het geval, ook al spelen andere factoren en al zijn we met behulp van uiterst geperfectioneerde technische hulpmiddelen in staat vrijwel iedere ruimtelijke belemmering uit de weg te ruimen. De infrastructuur, in de vorm van het netwerk van rijkswegen, provinciale wegen, leidingenstraten etc., is nog steeds bepalend voor de bereikbaarheid van plekken en werkt daardoor vaak als initiator van ruimtelijke ontwikkelingen.

Goede voorbeelden daarvan zijn de versterkte sub - urbane uitgroei van kernen langs rijkswegen, recreatieve ontwikkelingen door ruilverkaveling 'opengelegde' landelijke gebieden etc.

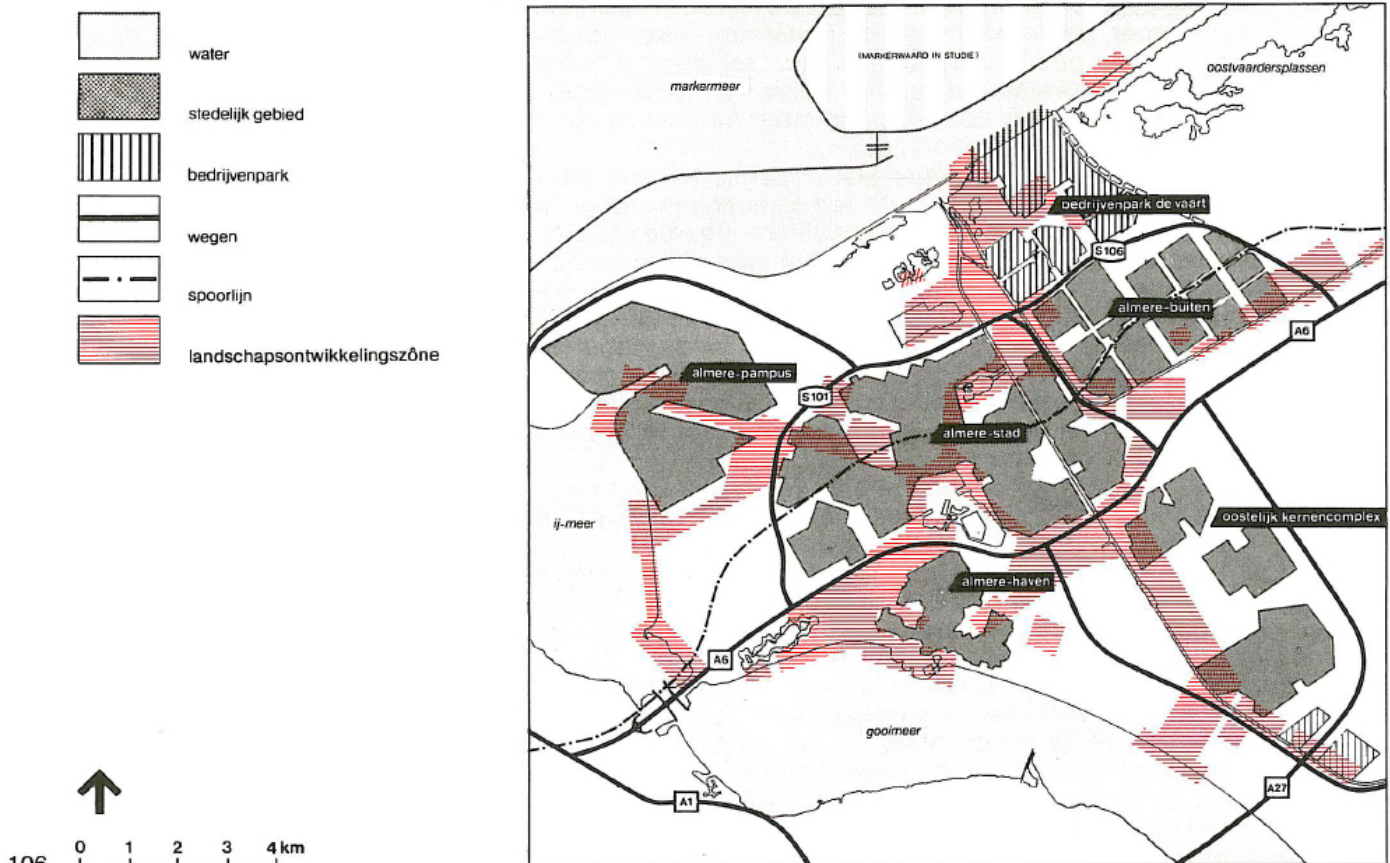
Kennis van de verschijnselen geeft mogelijkheden via ruimtelijke ingrepen bewust te anticiperen op ruimtelijke ontwikkelingen. D.w.z. dat b.v. d.m.v. het bereikbaar maken van bepaalde gebieden getracht wordt greep te krijgen op het ruimtelijk proces. Het bewust, via

doelstellingen inbouwen van gewenste relaties tussen deze vorm van ontsluiting en diverse voorkomende bestemmingen, kan een dergelijke ingreep een sterk structurerend effect doen hebben.

Wanneer men de eventueel structurerende rol van het water in Almere beschouwt dan zal duidelijk zijn dat die vrijwel volledig afhankelijk zal zijn van het belang dat hieraan via doelstellingen wordt toegekend. Het feit dat het water in Almere een bijdrage zou kunnen leveren aan een vervlechting tussen stedelijk gebied en buitenruimte vormt de aanleiding om hier langer bij stil te staan: gesteld is immers dat de buitenruimte een essentieel bestanddeel van de nederzetting als totaal zal moeten zijn. Dit houdt in dat bijzondere aandacht zal moeten worden geschonken aan het scheppen van betrekkingen tussen het stedelijk gebied en de buitenruimte. En via de ontsluiting en via het situeren van bestemmingen zodanig dat relaties gaan ontstaan ('groene wiggen' binnen de kernen in nauwe samenhang met meer extensief te gebruiken landschappen in de buitenruimte; voor de bewoners van de woonkernen van belangzijnde bestemmingen in de buitenruimte in de institutionele en recreatieve sfeer; waar mogelijk 'harde' grenzen tussen woongebied en buitengebied om te voorkomen dat overgangen naar de buitenruimte overal verlopen via uitgestrekte woongebieden met extreem lage dichtheden etc.).

Vanuit hun functies zijn waterlopen te vinden in zowel het stedelijk gebied als de buitenruimte. Gezamenlijk vormen zij een stelsel met 'tappunten' naar het buitenwater: alle aanleiding om er ook in recreatieve zin als vaarroute van gebruik te maken. Als zodanig biedt het stelsel van waterlopen een groot aantal mogelijkheden om de buitenruimte te vervlechten met het stedelijk gebied, zeker wanneer de

**Figuur 19: Landschapsontwikkelingszônes**



ontsluiting van het buitengebied te land (langzaam gemotoriseerd verkeer + fiets + voet) het stelsel van waterwegen in grote lijnen volgt. Hierdoor zal sprake kunnen zijn van een doorlopend geheel van onbebouwde en bebouwde ruimten, gekenmerkt door zowel een grote mate van verscheidenheid als een zekere mate van ordening door de koppeling aan een gemeenschappelijke 'drager': het water.

Voorwaarde is dan wel dat een bewuste koppeling tussen de diverse voorkomende bestemmingen het water in bijzondere mate wordt nagestreefd en voorts dat, om dit laatste mogelijk te maken, de grootst mogelijke voorrang wordt gegeven aan de realisering van uiteindelijk in ieder geval nodig zijnde waterlopen.

Naast het verschijnsel van verbinding en vervlechting heeft het water in vele gevallen een duidelijke barrièrewerking. Ook dit verschijnsel kan van structurele betekenis zijn wanneer doelbewust wordt nagestreefd in het buitengebied condities in te bouwen voor extensief te gebruiken bestemmingen als natuurgebieden, rustgebieden etc. Isolement en rust zijn voor deze gebieden voorwaarde.

Naast de mogelijke structurele betekenis van het water, speelt het water als bijzonder element een rol in het landschap en m.n. de waterkant oefent een bijzondere aantrekkingskracht op mensen uit. Een park kunnen we ons moeilijk voorstellen zonder water; water vormt altijd een hoogtepunt, een bijzondere plek, verstild en weerspiegelend, het gevoel van ruimtegevend, bron van levendige activiteit. Water is vaak aanleiding voor bijzondere dingen, bruggen, steigers, ducdalven. Water geeft karakter aan wat we er om heen vinden, de oevers, bebouwing, een werkerrein. Een menging van eigenschappen: ons vertrouwde maar ook onverwachte, verrassende, herkenning oplevend maar ook de kans biedend om steeds weer nieuwe dingen te ontdekken.

In het in eerste instantie vrij uniforme landschap van Almere geeft het water van het begin af aan aanknopingspunten te over: de uitgestrekte randmeren met verre uitzichten op het Gooi, Amsterdam en de Noord-hollandse kust, stranden, een sluis met alle activiteit die erbij hoort, kanalen, zuigerplassen en straks grachten in Almere - Haven. Stuk voor stuk aanleidingen om de draad op te pakken, uiteraard zorgvuldig. \* Op grond van deze overwegingen wordt voorgesteld het stelsel van waterlopen in Almere een belangrijke rol toe te kennen bij de opbouw van het landschap. En wel zodanig dat dit stelsel de basis vormt voor het zoneringsplan: zones met potenties in de richting van een hoge gebruiksintensiteit zijn daarom waar mogelijk gesitueerd parallel aan doorgaande waterverbindingen. Deze zones zijn op de bijgaande figuur als landschapsontwikkelingszones aangeduid. Daarbuiten liggen gebieden met een duidelijk extensief gebruikskarakter (fig. 19).

Het op deze manier tot stand komend 'spinnweb' van landschapsontwikkelingszones qua vorm en inhoud uiteindelijk bepaald door globaal stedelijke gebruiksbestemmingen; buiten de kernen door bestemmingen van regionale aard.

De opbouw van de zones is als volgt gedacht:

### **Algemeen**

Aanleg van (deels) volwaardige permanenten verbindingen met de daarbij behorende beplantingen:

- hoofd - fietsroutes met doorgand karakter,
- verbindingen voor (langzaam) gemotoriseerd verkeer
- waterverbindingen en
- lange afstand wandel - en mogelijk ruiterroutes

### **Binnen de kernen**

De aanleg van lokale recreatieve bestemmingen:

- aanleg van later deels tot woon - en/of recreatieve gebied te bestemmen bosgebieden

- realisering van woongebieden met op het karakter van de zones (water + verbindingen naar het buitengebied) afgestemde bebouwing
- scheppen van mogelijkheden voor de ontwikkeling van oever- en watervegetaties
- realisering van bijzondere schakels in het netwerk van vaarverbindingen (aanlegmogelijkheden e.d.).

#### **Buiten de kernen**

Aanleg van boven - lokale recreatieve bestemmingen (t.b.v. Almere en het oude land):

- aanleg van deels door landbouw en/of recreatieve bestemmingen te occuperen bosgebieden
- scheppen van mogelijkheden voor professionele vormen van landbouwkundig gebruik (kleinschalig en intensief: vollegronds tuinbouw, kassenteelt, kwekerijen, tuincentra e.d.)
- scheppen van mogelijkheden voor de ontwikkeling van oever- en watervegetaties
- realisering van bijzondere schakels in het netwerk van vaarverbindingen t.w. zandzuigplassen, kleiwinplassen e.d.

De meer extensieve zones worden gezien als natuurgebieden met deels een 'reservaatfunctie', deels een extensieve recreatieve functie:

- waterpartijen als de lepelaarsplassen
- bossen (met accent op natuur beheersaspecten)
- landbouw (met accent op natuur beheersaspecten)
- grootschalige landbouwgebieden, deels met akkerbouw als tijdelijke beheersvorm (en daarmee ruimte latend voor toekomstige bestemmingen) en deels als permanente beheersvorm (akkerbouw, weidebouw, tuinbouw en fruitteelt). In beide gevallen zal de landinrichting gericht moeten zijn op meervoudig gebruik (landbouw, extensieve recreatie, natuurbouw).

## 6. kommunikatie\*

### 6.1. Inleiding

Dit hoofdstuk handelt over de keuze van de toekomstige verkeers en vervoersstelsels voor Almere. Het betreft zowel de keuze en het gebruik van de verschillende transportmiddelen als de manier waarop de transportnetwerken vorm moeten krijgen.

Voor zowel de algemene als de specifieke doelstellingen welke ten dienst van het project Almere zijn geformuleerd, wordt verwezen naar hoofdstuk 1 en de verschillende, reeds gepubliceerde nota's van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders. **(1)** Het behoeft weinig betoog dat een voortdurende aansluiting op deze doelstellingen dient te worden nagestreefd. Tevens wordt verwezen naar de verschillende studies van het adviesbureau Goudappel en Coffeng b.v., die t.b.v. Almere door het bureau zijn opgesteld, alsmede naar het pre - advies van H.M. Goudappel **(2)** waarin eveneens de filosofie en de methode van werken worden beschreven zoals die voor het project Almere zijn ontwikkeld en worden toegepast. De indruk bestaat nogal eens dat bezig zijn met een 'stad - van - de - toekomst' ook betekent dat men op de meest 'futuristische' transportmiddelen een beroep zal moeten doen. Recentelijk wordt daaraan de vraag gekoppeld naar het (niet?) voortbestaan van de auto. Voor alle duidelijkheid is op dit punt een stellingname geformuleerd:

#### a.

Het wordt onverantwoord geacht Almere eenzijdig te structureren op één hoofdmiddel van vervoer. Alleen reeds vanuit gezichtspunten van differentiatie en flexibiliteit dient een meervoudige ontsluiting te worden bewerkstelligd. Daarbij zullen de 'absolute bestaansvoorwaarden' voor een bepaalde vervoerswijze de hoogste prioriteit bij de afweging van mogelijkheden moeten krijgen. Voorbeeld: de handhaving van een bepaald gewenst niveau van collectief transport stelt eisen aan de ruimtelijke indeling van de stad. Deze eisen moeten met de hoogste prioriteit gehonoreerd worden, omdat ze de bestaansvoorwaarde voor die transportwijze bepalen.

#### b.

Aan welk 'futuristisch' middel van vervoer ook wordt gedacht, het zal 'ergens' zijn plaats moeten krijgen in het gamma van oude en nieuwe transportmogelijkheden. **(3)** Die plaats wordt bepaald door zijn karakteristieken. De primaire vraag naar 'vervoermiddelen van de toekomst' is dus niet of ze 'nieuw' zijn, maar of ze een bepaalde behoefte (-karakteristiek) afdekken.

#### c.

De mogelijkheid dat zowel het karakter als het gebruik van de personenauto in de komende decennia ingrijpende veranderingen zal ondergaan is aanwezig, zelfs met een grote mate van waarschijnlijkheid. Er is weinig zekerheid over een eventuele nieuwe verschijningsvorm. Wij kunnen er echter van uitgaan, dat de bestaande (oude en nieuwe) stadsstructuren in zo hoge mate bepalend zullen zijn voor ieder nieuw vervoerstype, dat voor Almere geen bijzondere ontsluitingsvormen behoeven te worden gereserveerd.

Toelichting: de toekenning van een plaats aan de personenauto geschiedt met een duidelijke verwijzing naar een gebruik dat zich moet beperken tot de karakteristieken van dat vervoermiddel en met inachtneming van de te verwachten belemmeringen in het ruimtegebruik (wegennet, parkeren). Dit laat de weg open om niet te streven naar de 'gebruikelijke' ruimtereserveringen, maar uit te gaan van een bewuste beperking.

### 6.2. Inventarisatie van randvoorwaarden

Almere heeft reeds een geschiedenis. Deze is vastgelegd in studies, afspraken en besluiten. Het oude land brengt ook haar verleden in,

zowel in de materiële vorm van 'het bestaande' als ook via plannen en besluiten. Nagegaan wordt welke ruimtelijke en bestuurlijke randvoorwaarden voor de nadere beschouwing van de communicatievraagstukken van belang zijn. Onderscheid is gemaakt tussen:

- A. Ruimtelijke - planologische uitgangspunten (lokaal/regionaal).
- B. Aansluitingen/verbindingen regionaal.

*A. Ruimtelijk - planologische uitgangspunten, welke zijn ontwikkeld om als basis te dienen voor het ontwerp*

1.  
Bevolkingsomvang van Almere gericht opeen inwonertal tussen 125.000 en 250.000. In de Verstedelijkingsnota is deze omvang op ca 175.000 gesteld.
2.  
Almere dient in samenhang met (en ook: afhankelijk van) de (wijde) omgeving te functioneren. Dit betreft vooral de agglomeratie Amsterdam en de Gooi - en Vechtstreek, Lelystad en (eventueel) de Markerwaard, alsmede de provincie Utrecht.
3.  
Belangrijke regionale en nationale hoofdverbindingen kunnen zowel hun plaats (tracees) als hun prioriteit ontlenen aan o.m. de ontwikkelingen in de IJsselmeerpolders. Zo zal de uiteindelijke inrichting van de markerwaard (b.v. een 2e Nationale Luchthaven) zijn invloeden doen gelden op de infrastructurele voorzieningen in en rond Almere.
4.  
De ruimtelijke geleiding van Almere komt tot uitdrukking in een hiërarchische structuur van één dominerende hoofdkern met een aantal daarop georiënteerde (kleinere) kernen (zgn. polynucleaire conceptie) van uiteenlopende omvang (hoofdstuk 3). In deze visie staat echter het streven naar één samenhangend geheel centraal, hetgeen vooral tot uitdrukking moet worden gebracht door de hoofdontsluitingsstructuur. De beslissing over een opbouw volgens een polynucleair principe is gebaseerd op de volgende argumenten:
  - a. flexibiliteit in uiteindelijke omvang,
  - b. gunstige faseringsmogelijkheid,
  - c. opdeling in herkenbare units; het geheel is overzichtelijk ,
  - d. goede relatie tot continue open stedelijk gebied ('groen),
  - e. ruimtelijke geleiding in het algemeen, met mogelijkheid tot inspelen op het fysieke milieu,
  - f. scheppen van mogelijkheden tot gebundeld suburbaan - en urbaan wonen.
5.  
De hoofdkern met hoofdcentrum moet centraal in het stedelijk gebied liggen, mede i.v.m. een gelijkmatige verdeling van het vervoersaanbod en een goede koppeling van intern en extern verkeer. T.a.v. de sector verkeer worden de volgende punten gememoreerd:
6.  
De hiërarchische ruimtelijke opbouw behoeft niet noodzakelijk te leiden tot hantering van een soortgelijke geleiding in de communicatiestructuren, zeker niet waar het gaat om het wijk - en buurtniveau.
7.  
De infrastructuur dient het hoofdcentrum in zijn functioneren als hiërarchisch hoogstgeplaatste kern te schragen o.m. door:
  - situering N.S. - station voor de intercitylijn naar Lelystad,
  - situering centrale overstaphalte,

- primaire gerichtheid van de infrastructuur (zowel openbaar als privétransport en langzaam zowel als snelverkeer) op de hoofdkern.

8.

Gestreefd dient te worden naar maximale veiligheid tegen nog juist aanvaardbare kosten; uiteraard ook met inachtneming van de wensen t.a.v. de persoonlijke bewegingsvrijheid en b.v. de ruimtelijke beleving van de stad.

9.

Op zijn minst voor de eerste planfase(n) zullen er goede voorzieningen beschikbaar moeten zijn voor openbaar busvervoer, waar nodig op vrije banen. De tracering en dimensionering van deze banen zal zodanig moeten zijn dat hierop later ook andere vervoerstechnieken kunnen worden aangelegd. De noodzaak van aanleg van vrije busbanen heeft, bij niet tijdig in gebruik komen van een railverbinding naar het oude land, ook betrekking op de brug bij Muiderberg en verder naar Amsterdam.

### *B. 1. Aansluitingen interlokaal weggennet*

In het algemeen kan worden gesteld dat Almere in alle (hoofd) richtingen goede aansluiting op het regionale weggennet zal kunnen krijgen. Het is dan ook nodig om de ontwikkelingen van de infrastructuur in de wijde omstreken goed in het oog te houden en waar nodig tijdig inbreng te leveren voor de besluitvorming inzake aanleg en fasering van werken. Het is een groot probleem dat er een hele reeks nogal variërende plannen bestaat van de verkeersverbindingen in de regio rond Almere. Verwacht kan worden dat deze verscheidenheid nog zal toenemen daar sinds 1974 zowel rijk en provincie als gewesten zich beraden op een noodzakelijke koerswijziging in het beleid inzake de mobiliteit en de ontwikkeling van verkeer en vervoer hetgeen o.a. tot uitdrukking komt in de regeringsnota's zoals het structuurschema Verkeer en Vervoer.

Op de structuurplankaart zijn de belangrijke externe wegverbindingen weergegeven. Hierbij kunnen de volgende toelichtende aantekeningen worden gemaakt:

#### **Rijksweg 6**

(Amsterdam - Weesp - Muiderberg - Emmeloord); zowel op het oude land als in Almere geeft de vastgestelde tracering problemen. Voor het gedeelte in Almere is door de betrokken diensten gezamenlijk een nieuwe tracering en dimensionering ontworpen. De weg wordt de functie van een stadsautosnelweg toegedacht. Op het oude land blijken er steeds meer bezwaren tegen het tracégedeelte van R.W. 6 tussen R.W. 2 (bij Abcoude) en R.W. 1 (bij Muiderberg). Dit tracé doorsnijdt het landschappelijk waardevolle gebied van Gaasp en Gein. Voor het creëren van een kortsluiting tussen R.W. 1 en R.W. 2 is inmiddels als tijdelijke vervanging zowel van dit weggedeelte als van het dienovereenkomstige deel van R.W. 10, besloten tot (versnelde) aanleg van de z.g. Gaasperdammerweg door de Bijlmermeer.

Binnen afzienbare tijd zal het evenwel toch noodzakelijk zijn de kortsluiting in R.W. 6 te realiseren. Dit om de binnenkort te verwachten overbelasting van het gedeelte van R.W. 1 tussen R.W. 6 en Amsterdam en van de Gaasperdammerweg te voorkomen. Daartoe wordt een tracé voor R.W. 6 gezocht, dat minder schade veroorzaakt.

#### **Rijksweg 27**

(Breda - Flevoland); Aanleg van deze weg vanaf het knooppunt R.W. 1 en leidend naar de Stichtse Brug (bij Huizen) is in 1975 begonnen. De doortrekking van deze weg tot R.W. 6 is voorzien. Een spoedige realisering van het wegvak tussen de Stichtse Brug en R.W. 6 in Flevoland wordt van groot gewicht geacht voor de ontwikkeling van Almere, Lelystad en



het Gooi en in relatie met het Utrechtse.

Voor de definitieve vaststelling van het tracé van de R.W. 27 in Flevoland is het mede van belang op welke manier op de R.W. 6 wordt aangesloten. Tevens wordt de samenhang met de uitkomst van de planologische kernbeslissing over de Markerwaard onderkend, immers de wijze van aansluiting van de weg van de Markerwaard op de R.W. 6 kan invloed hebben op de tracékeuze van de R.W. 27.

#### **IJ - meerverbindingen;**

Op de structuurplantekening is een verbinding Almere - Amsterdam - Zeeburg en een doortrekking van de Gaasperdammerweg tot aan deze verbinding aangeduid. De ontwikkelingen in het noordelijk deel van de Randstad in de jaren negentig en in de volgende eeuw zullen bepalend zijn voor de aanleg van deze verbindingen.

#### **Rijksweg 30,**

Ede - Barneveld - Zuidelijk Flevoland; Aanleg en afbouw van deze weg zal een verbinding geven van Zuidelijk Flevoland met Arnhem en wijde omgeving. Belangrijke regionale en nationale hoofdverbindingen kunnen zowel hun plaats (tracees) als hun prioriteit (mede) ontlenen aan de ontwikkeling van de Markerwaard in het bijzonder als daar ook een activiteitenveld rond een tweede luchthaven zou ontstaan (Noordhollandse groeikernen en Markerwaard met Ruhrgebied). Voorstudies hebben geleerd, dat de onzekerheid over deze eventuele ontwikkelingen belemmerend werkt op een doortastende keuzebepaling m.b.t. de infrastructurele voorzieningen van Almere. Dit geldt ook weer voor het ruimtelijke kader; immers, zou een tweede luchthaven met een extra impuls voor de verdere groei van Lelystad een feit worden dan zou Almere veel meer centraal in een activiteitenveld komen te liggen. Vinden er in het 'open'gebied ten noorden van Almere geen stimulerende ontwikkelingen plaats, dan zal voor Almere de nadruk vallen op een 'randligging'.

#### **B.2. Aansluitingen interlokaal openbaar vervoer**

Een hoogwaardige aansluiting met openbaar vervoer is voor het stedelijke gebied Almere absolute voorwaarde. Argument hiervoor is de noodzakelijke samenhang van Almere met het nabije Randstadgebied, zowel in de richting agglomeratie Amsterdam als in de richtingen 't Gooi, Utrecht en Amersfoort.

Een oplossing die uitgaat van een tweezijdige aftakking vanaf het spoorweginet (lijn Amsterdam - Hilversum bij Weesp) wordt over het algemeen vanzelfsprekend geacht, niet in het minst omdat dit het enige binnen redelijke termijn te realiseren project is. Voorts is deze oplossing ook gewenst i.v.m. de aanleg van de Zuiderzeelijn via Lelystad naar het noordoosten van het land. Aan de 'oude land' zijde ter hoogte van Diemen biedt deze verbinding de mogelijkheid tot een koppeling aan de Schiphollijn.

Uit voorlopige verkennende berekeningen blijkt dat ermee rekening gehouden moet worden, dat als Almere meer dan 100 à 125.000 inwoners heeft de capaciteit van het traject Weesp - Amsterdam onvoldoende zal blijken. Als dan zal baanverdubbeling dan wel aanleg van een tweede railverbinding door het IJmeer moeten worden overwogen. Deze verbinding kan worden verwezenlijkt met Amsterdam C.S. en met de ringbaan Oost. De doorverbinding van de Almerelijn en Gooilijn met de Schiphollijn kan een ontlasting betekenen van Amsterdam C.S. Onderzocht moet worden of de capaciteit van Amsterdam C.S. voldoende is om de railverbinding door het IJmeer op te vangen. Vanzelfsprekend is nog niet uitgemaakt of deze raillijn zal worden bereden door (snel) trams en/of treinen.

Inmiddels heeft de regering in februari 1977 besloten tot aanleg van de spoorlijn Weesp - Almere - Lelystad incl. een verbindingsboog in de

richting Naarden - Bussum. De planning was erop gericht, dat in 1977 de inspraakprocedure zou plaatsvinden en de minister van Verkeer en Waterstaat het tracé zou vaststellen

### **6.3. Prioriteitenstelling en uitgangspunten**

Het verkeers - en vervoersysteem moet voor iedereen zoveel mogelijk bestemmingen binnen bereik brengen tegen zo laag mogelijke kosten en ongerief. Uitwerking van deze algemene doelstelling levert bepaald niet één en dezelfde oplossing op. De Auto stelt velen in staat hun actieradius te vergroten, meer bestemmingen in kortere tijd te bereiken en veroorzaakt daardoor een vergrote mobiliteit. Daartegenover betekent een ongebreidelde uitbreiding van het wegennet aantasting of zelfs vernietiging van het milieu in stad en land. Ook houdt het een geringere levensvatbaarheid van het openbaar vervoer in, hetgeen minder mobiliteit voor de niet - autobezitters betekent. Het openbaar vervoer levert in het algemeen minder mobiliteitsmogelijkheden dan de auto; het is qua reissnelheid, vooral op kortere afstanden en op minder drukke verbindingen, voor ritten met het gehele gezin met veel bagage baar b.v. recreatiegebieden minder bevoorrecht dan de auto.

In de specifieke situatie in het noordelijk deel van de Randstad mag evenwel worden verwacht dat juist het openbaar vervoer het vervoer van de toekomst is, terwijl de auto in dit gebied slechts beperkte mogelijkheden heeft. Dit omdat de beschikbare ruimte in dit deel van Nederland in sterke mate door andere bestemmingen wordt opgeëist.

#### **Kwaliteit verkeer en vervoer**

Binnen het structurele kader zal kort op de kwaliteit van verkeer en Vervoer worden ingegaan. Deze kwaliteit kan worden gedefinieerd door aspecten die verband houden met:

- a) reistijd
- b) veiligheid
- c) comfort

#### **ad a.**

Het aspect reistijd kan worden onderverdeeld in een aantal grootheden die betrekking hebben op het voor - en natransport zoals loopafstand, loopsnelheid, wachttijd, overstaptijd. Daarnaast kan de reistijd worden onderverdeeld in een aantal grootheden die betrekking hebben op het eigenlijke transport zoals rij - afstand, dienstsnelheid, stoptijden.

#### **ad b.**

Aspecten die verband houden met veiligheid bepalen in sterke mate de kwaliteit van verkeer en vervoer. Zo zullen dagelijkse voorzieningen als (levensmiddelen) winkels en kleuter - /basisscholen zodanig gesitueerd dienen te zijn dat ze met langzaam verkeer eenvoudig en op een veilige manier te bereiken zijn (maximaal 400 m afstand; maatgevend is nml. de kleuter).

Elke stedenbouwkundige uitwerking en situering zal getoetst moeten worden op de aanwezigheid van veilige routes. Daar wordt onder verstaan, dat de veiligheid van de verkeersdeelnemer in verband wordt gebracht met de directe omgeving waarin hij/zij zich bevindt, met in - en uitgangen van stallingsfaciliteiten (ook voor fietsen) en gebouwen, speelplaatsen, e.d. De veiligheid van de verkeersdeelnemers wordt (o.a.) bedreigd door confrontatie met andere verkeersdeelnemers. In tabel 25 wordt aangeduid of en zo ja onder welke omstandigheden deze confrontatie mag plaatsvinden.

Het verdient aanbeveling te onderzoeken bij het ontwerpen van een gebied of het toepassen van de tweedeling verblijfsgebied - verkeersruimte voordelen biedt.

Bij de openbare ruimte wordt een maatgevende spitsuurintensiteit tot ca 200 à 300 pae/uur gehanteerd, terwijl een lengte van een verblijfsgebied tot ca 750 m acceptabel wordt geacht.

Uit diverse onderzoeken blijkt, dat kinderen in de lagere klassen van het basisonderwijs (ca 6 tot 9 jaar) niet zelfstandig aan het verkeer kunnen deelnemen.

Over de mate waarin een confrontatie tussen verkeersdeelnemers toelaatbaar is of onder bepaalde voorwaarden toelaatbaar kan worden geacht kan eindeloos gestreden worden. Voor een goed overzicht heeft deze presentatie echter zijn verdiensten. Men mag echter niet de fout begaan er een rekensom van te maken.

**Tabel 25. Verkeersconflicten**

		voetganger	fiets	bromfiets	personenauto	vrachtauto/ bus	tram/bus op eigen baan	beveiligde ahob trein
<b>Verkeersdeelnemers</b>								
<b>Voetganger:</b>								
	peuter 1-3 jaar	o	1	x	x	x	x	x
	kleuter 3-6 jaar	o	o	1	1	1	x	x
	basisschoolk. 6-12 jaar	o	o	2	2	2	x	x
	middenschoolk. 12-18 jaar	o	o	o	4	4	o	o
	volwassenen 18-65 jaar	o	o	o	4	4	o	o
	bejaarden 65 jaar	o	o	o	4	4	o	o
<b>Fiets:</b>								
	basisschoolk. 6-12 jaar		o	o	3	3	x	x
	middenschoolk. 12-18 jaar		o	o	3	3	o	o
	volwassenen 18-65 jaar		o	o	3	3	o	o
	bejaarden 65 jaar		o	o	3	3	o	o
<b>Bromfiets:</b>								
	middenschoolk. 12-18 jaar			o	4	4	o	o
	volwassenen 18-65 jaar			o	4	4	o	o
	bejaarden 65 jaar			o	3	3	o	o

Verklaring:

o = toelaatbaar

x = ontoelaatbaar

1 t/m 4 = onder bepaalde voorwaarden toelaatbaar

1 = erfsituatie (voorkeur voor voetgangers/  
fietsers;  
gemotoriseerd verkeer stapvoets rijden tot

15 à 20 km/uur;

2 = woonstraat (rijsnelheid gemotoriseerd verkeer  
20 à 30 km/uur

3 = buurtweg (rijsnelheid gemotoriseerd verkeer  
30 à 40 km/uur, maximaal toelaatbare inten-  
siteiten

2 à 300 mvt/uur

4 = wijkweg (rijsnelheid gemotoriseerd verkeer 50  
km/uur; gereguleerde oversteken langzaam  
verkeer,  
in geval van meer dan 300 mvt/uur ongelijk-  
vloerse  
kruisingen met langzaam verkeer

Door nu de aktieradius en de veiligheidsaspecten van de verschillende leeftijdsgroepen te relateren aan de bestemmingen die bereikt moeten worden kan een uitgangspunt voor de structuur verkregen worden. Het veilig en eenvoudig bereikbaar doen zijn van dagelijkse voorzieningen zal ten koste mogen gaan van de afwikkelingsvrijheid van gemotoriseerd verkeer (zoals rijsnelheden, omrijden enz.).

De achterliggende gedachte van het voorgaande is, dat bij het ontwerpen van een goede bereikbaarheidssituatie van de dagelijkse voorzieningen slechts uitgegaan mag worden van de beschikbaarheid van langzame verkeersmiddelen (gemotoriseerde verkeersmiddelen staan niet iedereen ter beschikking en hebben een te grote negatieve invloed op het woonmilieu in de vorm van ruimtegebruik, onveiligheid, stank, geluid).

Het als bewoner op een eenvoudige wijze gebruik kunnen maken van de dagelijkse voorzieningen in een woonwijk, mag verondersteld worden een volstreekte voorwaarde en een onmisbaar onderdeel vormen van 'het wonen' in die woonwijk.

Scholen voor middelbaar onderwijs worden hierbij buiten beschouwing gelaten vanwege hun bovenwijkse functie en de hogere leeftijd van de leerlingen. Halten van openbaar vervoer zullen nabij dagelijkse voorzieningen, die vanwege het feit dat ze noodzakelijkerwijs 'dun gezaaid' zijn, gesitueerd moeten worden. In dit verband kan worden opgemerkt, dat nog ervaring met woonerven moet worden opgedaan en

dat wordt gehoopt, dat zij naar verwachting aan een betere verkeersverkeersleefbaarheid zullen bijdragen.

**ad c.**

T.a.v. comfort kan onderscheid worden gemaakt in comfort tijdens het voor - en natransport en het eigenlijke transport. Dit betekent dat aandacht geschonken moet worden aan routes van en naar halten van openbaar vervoer en aan wachtplaatsen. Comfort tijdens het eigenlijke transport houdt verband met het gemak waarmee de reiziger wordt vervoerd. In dit verband kan ook genoemd worden de betrouwbaarheid waarmee ritten zullen worden volbracht. Correcte vertrek- en aankomsttijden dragen bij tot kwaliteit van verkeer en vervoer.

**Flexibiliteit**

Omdat de opvattingen over het gewenste functioneren van 'het verkeer' in beweging zijn en (waarschijnlijk) zullen blijven, zal de opzet van de te ontwerpen infrastructuur een zekere flexibiliteit moeten vertonen, zoals dat per onderdeel tot uiting komt in:

- de daarop toegelaten vervoermiddelen en het gedrag ervan;
- de positie van het evenwicht tussen 'verplaatsen' en 'vertoeven'.

Dit betekent o.m. dat voor mogelijke conflictsituaties (zoals gemotoriseerd verkeer - langzaam verkeer) binnen de wooneenheden bij voorkeur geen grootschalige oplossingen worden geprojecteerd, welke tot een verstarring van de ontsluitingsstructuur leiden. Daarnaast is flexibiliteit nodig i.v.m. ontwikkelingen van Almere waarover momenteel geen definitieve uitspraken kunnen worden gedaan.

Dit betreft zowel de fasering als de eindsituatie. Gegeven deze onzekerheden is flexibiliteit in de opbouw van het verkeers - en vervoersstelsel een voorwaarde.

**6.4. Aspecten**

Bij de opbouw van een verkeers - en vervoerstructuur hebben de volgende aspecten meegespeeld:

- een goede bereikbaarheid van zoveel mogelijk bestemmingen voor iedereen;
- de kwaliteit van een vervoerssysteem zoals comfort, reistijd, voortransport, overstappen, veiligheid etc.
- de individuele voorkeur b.v. de emotionele betrokkenheid bij het eigen vervoermiddel;
- de invloed op het milieu o.a. geluidshinder, luchtverontreiniging, visuele vervuiling van stad en land;
- energieverbruik;
- ruimterendement;
- bijdrage in de economie door het mogelijk maken van goederenstromen en woon - en werkverkeer en door stimulering van vestiging aan bevolking en bedrijven;
- vergrotingen van de mogelijkheid om sociale contacten aan te gaan en te bestendigen;
- kosten, zowel puur economisch als maatschappelijk economisch;
- de topografische en geologische situatie, de natuurlijke gesteldheid en bestaande elementen.

Beoordeling van de verschillende vervoerswijzen op bovengenoemde aspecten blijkt niet op eenvoudige wijze mogelijk. Het individu oordeelt vaak anders dan de overheid, de ene persoon hecht grotere waarde aan een bepaald aspect dan de ander.

In dit stadium is het echter van belang te onderkennen, dat alle vervoerswijzen (te voet, per fiets, per auto en openbaarvervoer) moeten kunnen functioneren. De auto blijkt zich in iedere structuur thuis te voelen, bij een vrije ruimtelijke ontwikkeling werkt de autospreiding van wonen, werken en voorzieningen in de hand. Het langzaam verkeer en

openbaar vervoer eisen daartegenover voor een goed functioneren een zekere mate van concentratie.

Om deze reden worden bij het ontwikkelen van ruimtelijke structuren op ieder ruimtelijk functieniveau prioriteiten gesteld. Hierbij betekent een hoge prioriteit bepaald niet, dat het merendeel van de mensen van dit vervoerssysteem gebruik zal gaan maken of dat hieraan de meeste gelden zullen worden besteed, maar wel dat in geval van conflicterende situaties aan het vervoerssysteem met een hogere prioriteit voorrang zal worden gegeven en dat vervoerwijzen, waarvan het goed functioneren maatschappelijk belangrijk wordt geacht, in staat wordt gesteld door een goede structurering optimaal te functioneren.

Na afweging van de verschillende vervoerswijzen naar de hiervoor genoemde aspecten en vanuit een sociaal rechtvaardigheidsgevoel is gekozen voor het geven van prioriteit aan het zich te voet, per fiets en per openbaar vervoer verplaatsen.

**Binnen de kernen**, wordt de hoogste prioriteit gegeven aan het voetgangers - en fietsersverkeer en bij afstanden boven 2 km aan het openbaar vervoer.

**Tussen de kernen** wordt de voorkeur gegeven aan het openbaar vervoer. Hoewel het serviceniveau van de vervoersdienst tot op heden nog lager scoort dan het particulier vervoer, geven de overige hiervoor genoemde aspecten voldoende reden voor deze voorkeur.

Gegeven de relatief korte afstanden tussen de kernen (4 à 6 km hart op hart) zal ook de fiets een aanmerkelijk deel van het totale transport voor zijn rekening nemen, vooral voor het bereiken van onderwijsvoorzieningen.

Voor het verkeer **van en naar Almere** wordt de hoogste prioriteit eveneens toegekend aan het openbaarvervoer, m.n. het railvervoer. De te verwachten grote vervoersstromen tussen de noordvleugel en de Randstad en Almere en de beperkte mogelijkheid om in dit deel van het land nog uitgebreide voorzieningen voor het autoverkeer aan te leggen maken verbindingen met een hoge vervoerscapaciteit gepaard gaande met een hoog ruimterendement noodzakelijk. Indien het inderdaad lukt het reizen per openbaar vervoer te bevorderen dan kan dit betekenen, dat aanzienlijke investeringen in de autowegenstructuur achterwege kunnen blijven.

## **6.5. Voetgangers, fietsers en bromfietsers**

### **Voetgangers - en fietsverkeer**

Het bevorderen van het lopen en fietsen staat hoog genoteerd. Naast alle als gunstig in het oog springende eigenschappen, kent dit verkeer enige beperking: de voortbeweging geschiedt d.m.v. spierkracht en meestal in de open lucht.

Bevordering van deze wijze van verplaatsen betekent een beperking van de fysieke inspanning. Fietsen en lopen zijn duidelijk afstandsgevoelig d.w.z. het aandeel van het voetgangersverkeer in het totale verkeer daalt sterk bij afstanden groter dan 800 m en dat van het fietsverkeer bij ritten langer dan 1.500 m. Fietsafstanden van zo'n 5 à 7 km, d.w.z. 25 à 30 minuten rijtijd, behoren overigens niet tot de uitzonderingen.

Het voetgangers - en fietsersverkeer wordt gestimuleerd door hemels brede afstanden zo klein mogelijk te houden d.w.z. zo hoog mogelijke gemiddelde bebouwingsdichtheden, een zo concentrisch mogelijke opbouw van buurt - , kern - en stadsgebied en een radiale langzaam verkeersstructuur. De werkelijk af te leggen afstand dient zo weinig mogelijk af te wijken van de hemelsbrede; dit wordt bereikt door zo direct mogelijke routes. Het padennet moet geënt zijn op de sterk publiek aantrekkende bestemmingen zoals b.v. centra, scholenge-

meenschappen, sportcomplexen etc.

Een maaswijdte voor het hoofdpadennet van 200 à 300 m wordt aangehouden. Uit veiligheidsoverwegingen zullen raillijnen en wegen met autointensiteiten groter dan 300 voertuigen in het spitsuur ongelijkvloers worden gekruist. Deze ongelijkvloerse kruisingen, bruggen of tunnels kunnen min of meer barrières voor het langzame verkeer zijn, omdat kruisingsafstanden bij wegen om kostenredenen vaak groter worden dan gewenst, invloed van weer en wind zich soms doet gelden en vaak hoogteverschillen overwonnen moeten worden. Waar noodzakelijk zullen de paden, die hoofdinfrastructuur kruisen, met inachtneming van de vermelde uitgangspunten worden gecombineerd met andere kruisingen.

Vooraf binnens de kernen moet gestreefd worden naar een minimum aantal wegen, dat ongelijkvloers gekruist moet worden, zoals autowegen, regionale openbare vervoersbanen en waterwegen met een grote vrije doorvaarthoogte. Hoogteverschillen moeten voor het langzaam verkeer zo klein mogelijk zijn, hellingen zo flauw mogelijk.

De voet- en fietspaden moeten zo beschut mogelijk aangelegd worden en moeten aantrekkelijk zijn. Soms zullen hierbij 'woonerven' kunnen of zelfs bij voorkeur moeten worden toegepast in het stedenbouwkundig ontwerp.

Het (brom) fietsverkeer tussen de kernen (de te overbruggen afstand zal ca 3 à 5 km bedragen), dient d.m.v. directe, aangename en veilige routes door het groen te worden geleid.

### **Bromfietsverkeer**

De bromfiets is moeilijk in het verkeersbeeld onder te brengen. Enerzijds levert combinatie met voetgangers en fietsers vanwege het snelheidsverschil en uit milieu- overwegingen grote problemen op, anderzijds is combinatie met de auto ook niet aan te raden. De bromfietser behoort tot de meest kwetsbare verkeersdeelnemers. Het aantal ongevallen met letsel ligt bij bromfietzers bijna 3 x zo hoog als bij fietsers, terwijl bij 70% van deze ongevallen de auto betrokken is.

Uit onderzoekgegevens blijkt, dat de combinatie van bromfietzers en fietsers op vrijliggende fietspaden geen grote problemen geeft. De conflicten tussen bromfietzers en autobestuurders vinden vooral op kruispunten plaats.

Bij kruisingen met autowegen van slag 1 t/m 3 zijn daarom ongelijkvloerse kruisingen, eventueel in combinatie met die van het voetgangers- en fietsersverkeer, op zijn plaats. In de overige gevallen is een aparte infrastructuur of combinatie met wegen met een intensiteit kleiner dan 750 auto's per uur de meest verantwoorde oplossing.

Bij aparte infrastructuur voor de fietser in de directe woonomgeving dient de bromfietser gebruik te maken van de infrastructuur die voor de auto bestemd is.

## **6.6. Openbaar vervoer**

De spoorlijn van Weesp en Naarden - Bussum via de Hollandse Brug, Almere - Stad, Almere - derde kern naar Lelystad is de regionale c.q. stadsgewestelijke spoorweg wegontsluiting. Op deze lijn wordt een stedelijk busvervoersysteem aangesloten. Zolang deze lijn nog niet in gebruik is wordt het regionale openbaar vervoer met bussen verzorgd. Verdere ontwikkelingen kunnen zijn:

- Aanleg boog bij Diemen (verbinding Almerelijn en Gooilijn met Schiphollijn). Overbelasting van het spoorwegvak Muiden - Amsterdam CS zou kunnen worden voorkomen door aanleg van deze boog. Tevens worden Amsterdam - Zuid, Amstelveen, Schiphol en Den Haag op deze wijze rechtstreeks bereikbaar. Deze lijn is thans in studie bij de stuurgroep Verkeer en Vervoer in en om Amsterdam.
- Markerwaard: vliegveld of stedelijke ontwikkelingen. Dit kan betekenen, dat het spoorwegvak Weesp - Diemen - Amsterdam overbe-

last raakt, waardoor een spoorweg Amsterdam CS, Almere - Pampus, Almere - Stad, Almere - 3e kern, Lelystad en Markerwaard interessant wordt. D.W.Z. vanuit Almere - Stad moet een spoorwegtracé via het IJmeer naar Amsterdam CS worden gereserveerd terwijl vanaf Almere - 3e kern een tracé naar de Markerwaard moet worden gereserveerd.

- Een railverbinding naar Zeewolde en/of 't Gooi via het kerncomplex tegenover 't Gooi heeft in de toekomst weinig kans. Van voorlopige reservering van een spoorwegtracé aan de oostzijde van Almere - Stad is afgezien.
- Een railverbinding door het IJmeer. De uiteindelijke omvang van Almere en de omvang van de relaties met Amsterdam (ook vanuit 't Gooi) kunnen overbelasting veroorzaken van het spoorwegvak Weesp-Muiden -Amsterdam. Dit zou kunnen worden voorkomen door aanleg van b.v. een tweede railverbinding (niet noodzakelijkerwijs een spoorlijn) van Amsterdam via het IJmeer naar Almere.

Indien mocht worden besloten tot aanleg van een (snel) tram dan kan hiervoor een dan in Almere - Stad aanwezige busbaan worden gebruikt. De trambaan moet in Almere een ander beloop hebben dan de spoorlijn. De tram is een veel kleinschaliger vervoermiddel dan de trein. Daardoor zijn aanmerkelijk meer haltes toelaatbaar (en noodzakelijk) en het geheel is beter in de stedelijke structuur inpasbaar dan de trein. Daardoor kan een veel groter deel van Almere direct door het openbaar railvervoer worden ontsloten.

Hieruit volgt het onderstaande overzicht:

- reservering in en nabij Almere van de 1e orde:
  - Almerelijn (tot en met Lelystad)
  - boog bij Diemen, ringbaan oost naar Amsterdam - Zuid
- reservering van de 2e orde:
  - railbaan via het IJmeer naar Amsterdam
  - spoorbaan naar Markerwaard.

### **Uitgangspunten voor ontwerp**

M.b.t. het ontwerp van het openbaar vervoersnet zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- voor de wat langere ritten dient de hoogste prioriteit toegekend te worden aan het gebruik van het openbaar vervoer. Opmerking: het gaat hier om de ritten die i.v.m. hun lengte niet of in mindere mate in aanmerking komen, afgewikkeld te worden met langzaam verkeersmiddelen. Hierbij valt te denken aan ritten langer dan 1.500 à 2.000 m;
- er zullen voorzieningen met een hoogwaardige kwaliteit beschikbaar moeten zijn voor openbaar (bus) vervoer, waar nodig op vrije banen. Opmerking: de dimensionering van deze banen zal zodanig worden toegepast;
- de halte - afstanden van het lokale vervoer bedragen 400 - 800 m, afhankelijk van de dichtheden en de afstand van de halte tot het centrum;
- 90% van de woningen en 75% van de arbeidsplaatsen dienen binnen 400 m van een lokale openbaar vervoershalte te liggen.

De mogelijkheden van het verlenen van de noodzakelijke prioriteit aan het openbaarvervoer liggen op het gebied van de ruimtelijke structuur, de verkeerswetgeving en de toepassing van civieltechnische en verkeersregeltechnische voorzieningen, waaronder het parkeerbeleid.

Om de mogelijkheden van het openbaar vervoer optimaal te kunnen benutten dienen de belangrijkste lijnen over een eigen vrije rijruimte te kunnen beschikken. Voor de ondergeschikte lijnen dient dit tevens het geval te zijn op die plaatsen waar verkeerscongesties kunnen worden verwacht. Op deze wijze is het mogelijk de rijnsnelheid, de betrouwbaarheid en de bedrijfszekerheid en hiermede naar verwachting het gebruik van het openbaar vervoer te verhogen.

## **lokaal openbaar vervoer**

### **Algemeen**

De eisen die men aan een openbaar vervoerstelsel moet stellen, betekenen zo kort mogelijke loopafstanden, zo kort mogelijke wachttijden, zo hoog mogelijke reissnelheid en zo min mogelijk overstappen. Deze eisen veroorzaken tegenstrijdigheden en hebben bovendien een grote invloed op de aanleg - en exploitatiekosten.

### **Voor - en natransport, loopafstand**

De maximaal aanvaardbare loopafstand naar een halte hangt, behalve van de reiziger (inkomen, leeftijd, autobezit, fysiekvermogen) en van de kwaliteit van het vervoer, sterk af van de af te leggen reisafstand en de beleving daarvan. Bij het lokale vervoer liggen de bovenwaarden voor loopafstanden bij zo'n 300 à 400 m. De aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer neemt af bij toenemende voortransportafstand tot de halte. (4) Uit onderzoek blijkt evenwel ook dat het overgrote deel van de reizigers een hogere frequentie prefereert boven kortere loopafstanden. Lopen wordt als een meer positieve bezigheid gezien dan wachten. (5)

### **Frequentie, wachttijd**

Een lage frequentie betekent lange wachttijden en dus een verlenging van de totale reistijd. Wachten wordt als zeer hinderlijk ervaren. Uit onderzoek blijkt dat als de volgtijd groter dan zo'n 6 min. wordt, de wachttijd kleiner wordt dan de halve volgtijd. (6) M.a.w. het risico dat men maximaal 6 min. moet wachten blijkt acceptabel: men gaat op goed geluk naar de halte. Wordt de volgtijd groter dan zal men zich van de dienstregeling op de hoogte stellen; hierbij is waarschijnlijk het schrikbeeld de gehele volgtijd te moeten wachten doorslaggevend. Daarom kan worden gesteld, dat een 6 min. frequentie een minimumserviceniveau biedt in het lokale openbaarvervoer. Overigens draagt ook het beeld van kleine winderige wachthokjes zonder zitplaatsen en een schamele visuele omgeving van de halte niet bij aan het min of meercomfortabel doorbrengen van de wachttijd. Ook verbetering van die situatie zal daarom aandacht krijgen.

### **Rijtijd**

De rijtijd, die afhankelijk is van de af te leggen afstand en van de rijsnelheid, dient zo kort mogelijk te zijn. De af te leggen afstand kan zo klein mogelijk worden gehouden door:

- zo direct mogelijke routes naar de belangrijkste bestemmingen. Voor Perifeer gelegen wijken of kernen is dit het hoofdcentrum van Almere en de diametraal hierachter gelegen kern (en). In de hoofdkern is een concentratie van arbeidsplaatsen en inwoners gesitueerd, terwijl veel éénmalige voorzieningen met een grote bezoekersattractie ook hier hun plaats zullen vinden. Tevens is hier het centrale vervoersknooppunt incl. het CS gesitueerd. Bovendien zal de behoefte bestaan om dit centrale deel, dat relatief veel verkeer aantrekt, zoveel mogelijk te ontlasten van het veel ruimte eisende autoverkeer; dit zal resulteren in beperkende maatregelen t.a.v. het autogebruik en dus een relatief groter gebruik van het collectief vervoer voor ritten naar het hoofdcentrum. Dit alles leidt tot een sterk radiale structuur van het openbaar vervoersnet.
- de af te leggen afstand ook hemelsbreed zo klein mogelijk houden. Uitgaande van een aanvaardbare maximum reistijd van 20 à 25 min. van de periferie tot aan het centrum van een stad van zo'n 200.000 inw., betekent dit afhankelijk van de rijsnelheid een hemelsbrede afstand van de periferie tot het centrum van zo'n 5 à 6 km.

Een korte rijtijd wordt ook verkregen door een zo hoog mogelijke rijsnelheid d.w.z.:

- een bebouwing afgestemd op de structuur van het openbaar vervoer



- een zo hoog mogelijke gemiddelde bebouwingsdichtheid binnen het invloedsgebied van de haltes (afweging met woonwensen blijft hier buiten beschouwing)
- een goed gekozen halte - afstand (7)
- een optimale ontwerpsnelheid van de vervoersbaan: ruime bochten, die een hoge gemiddelde snelheid toelaten
- zo kort mogelijk oponthoud aan de haltes; dit kan o.a. worden bereikt door kaartverkoop buiten het voertuig te laten plaatsvinden en het aanleggen van verhoogde perrons
- geen oponthoud door het overige verkeer d.m.v. o.a. prioriteitsregelingen, vrije baan, etc.
- goede technische uitrusting van het materiaal.

### **Overstappen**

Overstappen, dat veelal een verlenging van de reistijd betekent, wordt door de overstapbeweging, vaak in weer en wind, de kans geen zitplaats te kunnen vinden en het risico de aansluiting te missen als een groot ongerief ervaren. Door de netopbouw kan het aantal overstapbewegingen aanzienlijk worden gereduceerd; in principe wordt daarom gekozen voor een transversaal net.

Een lijn uit dit net verbindt een buurt of kern via het hoofdcentrum met een andere buurt (kern). Zo ontstaat een rechtstreekse verbinding met alle bestemmingen langs deze lijn. Voorwaarde hierbij is dat beide delen van de lijn wat betreft de vervoersvraag redelijk met elkaar in evenwicht zijn, d.w.z. een evenwichtige verdeling van bevolking en arbeidsplaatsen. Detaillering van het openbaar vervoersnet zal geschieden in de structuurplannen voor de deelgebieden van Almere.

### **Regionaal openbaar vervoer**

#### **Algemeen**

Het hiernavolgende zal beperkt blijven tot het railvervoer. Hoewel na ingebruikstelling van de spoorlijn voor enkele vervoersrelaties regionale buslijnen noodzakelijk zijn, wordt dit busvervoer in Almere als gemakkelijk inpasbaar in het lokale openbaar vervoerssysteem beschouwd en daarom als minder relevant voor het structuurplan.

#### **Noodzaak van een railverbinding van Almere met de regio**

Het grote belang van spoedige aanleg van een railverbinding blijkt uit onderstaande punten:

1.

De mogelijkheden voor de aanleg van nieuwe weginfrastructuur in de noordvleugel van de Randstad zijn beperkt. Amsterdam heeft een zeer beperkte opnamecapaciteit voor het particuliere verkeer. In het Gooi is verdere aanleg van wegen i.v.m. aantasting van natuurgebieden ontoelaatbaar. Op de beperkte mogelijkheden (tot uitbreiding) van de infrastructuur in deze regio wordt voorts nog een beroep gedaan door grote uitbreidingen in de Bijlmermeer, Weesp en de Oosterveen (Huizen). Met het oog hierop is aanhaking van Almere en Lelystad op het oude land door middel van een vervoersstelsel dat in de agglomeratie Amsterdam in het geheel geen en in de Gooi - en Vechtstreek slechts op bescheiden schaal nieuwe infrastructuur vergt (de raillijn Amsterdam - Amersfoort heeft voorshands voldoende capaciteit), in de vorm van een railverbinding de beste oplossing.

2.

De uitstraling van de Randstad naar Flevoland brengt intensieve verkeersrelaties met zich mee tussen de steden in de noordvleugel van de Randstad en Almere en Lelystad. Zelfs een evenwicht tussen beroepsbevolking en werkgelegenheid, zal een omvangrijke uitwisseling van woon- en werkforensen niet kunnen voorkomen. Wil het verster-

delijkingsbeleid kans op succes hebben en wil Amsterdam de economische motor van de regio blijven, dan is een goede railinfrastructuur onontbeerlijk.

3.

De bouw van nieuwe steden en de verlichting van de druk op de ruimte in de Randstad impliceert, dat ook het klimaat voor bedrijfsvestigingen in Almere en Lelystad in gunstige zin moet worden bevorderd. De aanleg van een railverbinding kan als een zeer positieve vestigingsfactor worden aangemerkt, m.n. ook voor tertiaire werkgelegenheid.

4.

De stedenbouwkundige opzet van Almere is zodanig, dat de spoorlijn de ruggesgraat vormt van het openbaar vervoersstelsel. Het laat zich raden welke situatie ontstaat als de spoorlijn niet tijdig wordt aangelegd.

### **Aansluiting op het spoorwegnet**

Voor een juiste keuze van het aansluitingspunt op het bestaande railnet zijn de volgende punten van belang: mogelijkheid tot snelle realisering zowel door planologische beschikbaarheid als door redelijke investeringskosten, goed functioneren in het totale railnet, als ook in alle fasen van de bouw van Almere en Lelystad na ingebruikneming.

Aansluiting direct ten oosten van Weesp blijkt de enige mogelijkheid. Wat betreft kosten is deze verbinding het voordeligst gezien de korte afstand tot het bestaande railnet. De aansluiting brengt met één overbrugging over het randmeer een tweezijdige ontsluiting tot stand, zowel via Weesp naar Amsterdam, Schiphol en verder als via Bussum naar Hilversum, Utrecht en Amersfoort. Bovendien biedt deze aansluiting de aanzet voor een doorgaande verbinding richting Lelystad. Dit betekent eveneens dat een verbinding mogelijk zal worden van de Schiphollijn via de ringspoorbaan door de Amsterdamse agglomeratie naar Almere, Lelystad de eventuele tweede luchthaven in de Markerwaard en Groningen. De spoorlijn zal technisch zodanig uitgevoerd moeten worden, dat een gedifferentieerde dienstregeling van stop - en sneltreinen mogelijk is.

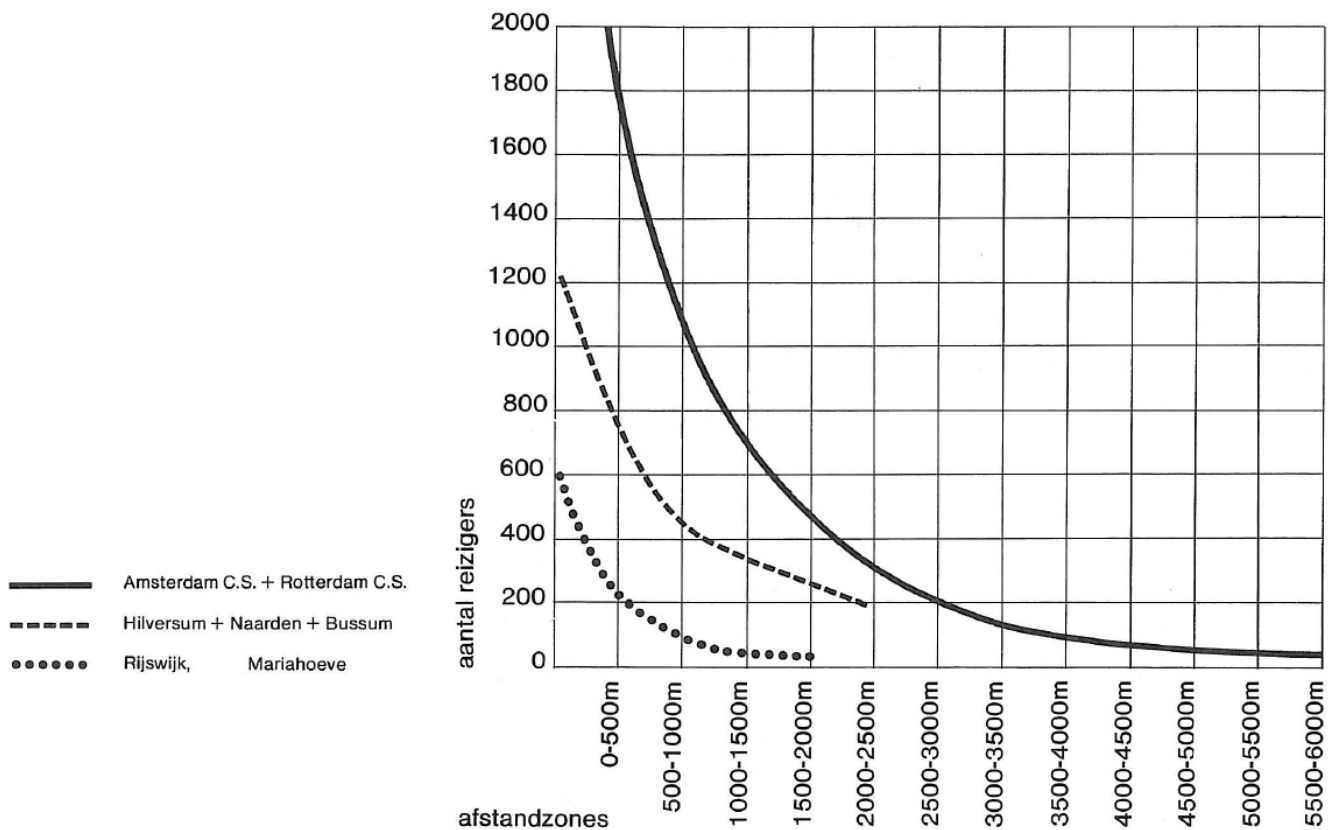
### **Invloedsgebied van een spoorhalte**

Uit vele onderzoeken blijkt, dat de bereidheid om met de trein te reizen toeneemt naarmate de afstand tot een station afneemt. **(8)** Het aantal reizigers per 1000 inwoners is binnen een gebied met een straal van 500 m rond een halte ca 3 x zo groot als binnen de ring met een straal van 1000 tot 1500 m. Uit een ander onderzoek bleek, dat 65% van het voor - en natransport korter was dan 1,5 km. **(7)** Fig. 20 is illustratief voor dit gedrag.

Verklaringen hiervoor zijn o.a.:

- Hoe groter de voor - /natransportafstand is, des te groter wordt de omwegfactor, én de totale reistijd. Dit geldt minder voor verplaatsingen, waarbij de voor -/natransportrichting dezelfde is als de reisrichting; dit geldt des te sterker, wanneer de voor - /natransportrichting tegengesteld is aan de reisrichting. Bij de gebruikelijke reistijden per spoor in ons land kost dit voor- en natransport vaak evenveel tijd als de treinreis zelf. Voor - en natransport vindt in de regel te voet en per fiets plaats.
- Voor voor -/natransportafstanden kleiner dan 1500 m is het gebruik van het huidige lokale openbaar vervoer meestal geen goed alternatief. Zelfs een kwalitatief zeer goed lokaal openbaar vervoer heeft pas op afstanden groter dan 3 km kortere reistijden dan b.v. de fiets. Voor - én natransport vindt meestal te voet plaats.

Uit hiervoor gegeven resultaten van onderzoeken blijkt dat een invloedsgebied met een straal van 1000 à 1500 m rond een station te prefereren is. In deze invloedsgebieden moeten hoge dichtheden worden gerealiseerd.



**Figuur 20: Verband tussen voor - en natransport afstand en gebruik van het railvervoer**

### Integratie van het lokale en regionale vervoer

Aangezien uit het voorafgaande blijkt, dat de bereidheid om met de trein te reizen toeneemt naarmate de afstand tot een station afneemt, zou men op grond hiervan zoveel mogelijk stations, met hieromheen bebouwing gegroepeerd, aan een spoorlijn dienen te situeren. Van de andere kant wordt vaakgesteld, dat het plaatsen van slechts één station in een stedelijk gebied aan een doorgaande lijn het goed functioneren van het lokale openbaar vervoer zou bevorderen, aangezien dit nu een veel groter deel van het voor /natransport zou moeten verzorgen. De benodigde capaciteit en ook de frequentie van het lokaal openbaar vervoer zou vergroot moeten worden, hetgeen kwaliteitsverhogend zal werken. Uit onderzoek blijkt echter, dat van alle treinreizigers tussen 35% (reizen tussen agglomeraties) en 7% (tussen middelgrote steden) het lokale openbaar vervoer als voor -/natransport heeft gebruikt. Dit maakt slechts resp. 10 - 25% uit van het totaal aantal lokale openbaar vervoersritten. (9) Redenen hiervan zijn:

- op korte afstanden overheerst de rol van het voetgangers- en fietsersverkeer
- op de grotere voor-/natransportafstanden wordt de omwegfactor groter
- overstappen wordt als een groot ongerief ervaren
- in middelgrote steden is het lokale openbaar vervoer meestal abominabel.

Samenvattend kan worden gesteld, dat de kwaliteit van het lokale openbaar vervoer thans niet of nauwelijks wordt beïnvloed door het aantal stations. Daartegenover wordt het vervoersaanbod en daardoor de kwaliteit van het regionale openbaar vervoer wel hoger bij een groter

aantal haltes. Gekozen is daarom voor een oplossing met een optimaal aantal haltes aan de raillijn (minimale halte-afstanden 1500 m). In telling tot de meeste bestaande situaties zal in Almere worden gezorgd, dat de omwegfactor voor het openbaar vervoer zeker niet groter is dan voor de auto. Dit is vorm gegeven door de opzet van een transversaal openbaar vervoersnet. Verwacht mag worden dat bij de geplande opzet van het lokale openbaar vervoersstelsel het gebruik bij voor- en natransport groter zal zijn dan in bestaande situaties. Daarnaast moet worden gelet op diegenen, die niet anders dan het lokale openbaar vervoer als voor- en natransportmiddel ter beschikking hebben. Het voorgaande houdt in dat een optimale overstapmogelijkheid tussen lokaal en regionaal openbaar vervoer tot stand gebracht zal moeten worden.

## 6.7 Autoverkeer

### Opbouw van de wegenstructuur

Zoals is beschreven in het Compendium Verkeer en Vervoer Almere (2) wordt bij de opbouw van het wegennet uitgegaan van het drieslagprincipe.

Slag 1 -wegen zijn wegen van en naar Almere;

slag 2-wegen vormen de verbindingen tussen de kernen en slag 3-wegen zijn de hoofdonthoudingswegen in de kernen en van de buitenruimte. Het beloop van de wegen is tangentieel. Het verkeer dat in een gebied geen bestemming heeft dient hieromheen geleid te worden. De wegenstructuur zal zodanig van opzet zijn, dat het verkeer, dat een bestemming heeft in een bepaald gebied, zo lang mogelijk van een aan dit gebied rakende weg, die hiervoor qua ontwerpnormen het meest geschikt is, gebruik maakt en pas zo laat mogelijk het gebied binnenrijdt. Daardoor ontstaan verkeersluwe gebieden waar de hinder van het verkeer gering is. Aan het voorgaande wordt het best tegemoetgekomen dooreen periferie auto-onthoudingsstructuur. Om deze wegenstructuur als geheel goed te laten functioneren moet aandacht aan de volgende punten worden geschonken. (10)

- Er dient een zichtbaar verschil in afwikkelingsniveau te zijn tussen de wegen met een verschillende functie. Dit zal in de ontwerpsnelheid en vormgeving tot uiting moeten komen.
- De vormgeving van een aansluitingspunt van wegen van verschillend niveau dient zodanig te zijn, dat de weg van het hogere niveau het meest doorgaande tracé vormt.
- Naarmate een weg dieper in het stedelijk gebied penetreert zal de onthoudingsfunctie van een weg steeds kleinschaliger kunnen worden.

De vormgeving van zo'n weg moet hierop worden afgestemd. De ontwerpnormen zullen geleidelijk teruglopen.

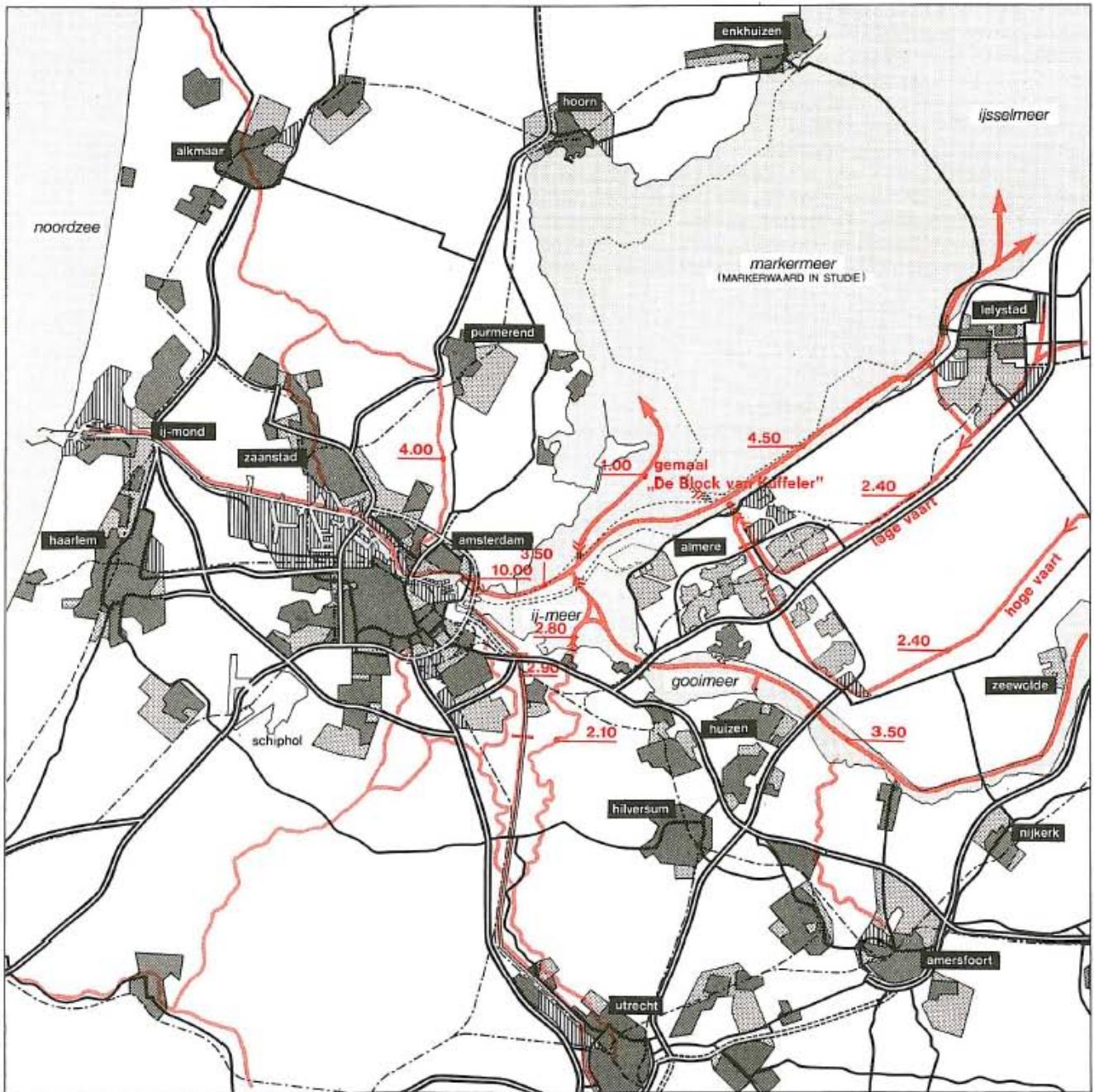
Bij de slag 1-wegen neemt de stadsautosnelweg (A6) een bijzondere plaats in.

Voor zover het Rijkswegen betreft blijkt bij inventarisatie van de stedelijke gebieden in Nederland, dat gemiddeld per 20.000 inwoners een aansluiting op een Rijksweg aanwezig is. Amsterdam, Rotterdam en Den Haag zijn buiten deze beschouwing gehouden.

Legt men in Almere dezelfde maatstaven aan, dan zal een inwonerstal van 250.000 mensen het aantal aansluitingen op de Rijkswegen 6 en 27 ca. 12 kunnen zijn. Op de A6 zijn 7 aansluitingen aangegeven in Almere. Uitbreiding met 2 aansluitingen wordt mogelijk gehouden. Op de A27 zijn 2 aansluitingen gedacht.

De uitvoering van de A6 zal gefaseerd geschieden.

Daardoor kan worden gereageerd op de ontwikkelingen van Almere, maar ook op de ontwikkelingen in de wegbouwkunde en de daarbij toe te passen normeringen.



Figuur 21: Scheepvaartwegen

- 3.50 max. vaardiepte in meters
- ◀◀ schutsluis
- < keersluis
- vaste brug

De tracering en het tijdstip van realisering van de A27 en A30 in Flevoland hebben invloed op de uiteindelijke vormgeving van de A6. Daarom is het van belang, dat het tracé van wordt vastgesteld (1e fase in Er is naar gestreefd het aantal kilometers weg te beperken. Daarin slaagt men, indien de slag 2-wegen, die stadsautowegen worden genoemd, zo dicht mogelijk tegen de gebieden waar de meeste activiteiten plaatsvinden worden getraceerd. Tegelijkertijd met de situering van de kernen, werkgebieden en de functies in de buitenruimte wordt het verloop van de wegen bepaald. Dit proces heeft tot het op de plankaart aangegeven wegenbeloop geleid. Opgemerkt wordt, dat het inzicht in de behoefte aan wegencapaciteit is verkregen uit interne en externe studies. Naar behoefte worden deze prognose-studies verfijnd. De slag 3- wegen worden ontworpen en beargumenteerd in de structuurplannen voor de kernen en de buitenruimte, omdat in deze planning meer duidelijkheid wordt gegeven over de bestemmingen.

## 6.8. Beroepsscheepvaart

In de ontwikkeling van het binnenlands goederenvervoer neemt de binnenvaart - gemeten aan het vervoerde gewicht - een relatief stabiele positie in, terwijl het railvervoer aan importantie inboet en het wegvervoer een gestage groei vertoont (tabel 26). **(11)**

Wordt de betekenis van de verschillende vervoerswijzen uitgedrukt in ton/km dan blijkt de binnenvaart de laatste jaren terug te lopen, evenals het railvervoer en het wegvervoer een wat geprononceerder groei te vertonen. Tevens wordt duidelijk dat de binnenvaart - en dit geldt ook voor het railvervoer - op de grotere afstanden een belangrijke plaats inneemt. 31 % van de totale lading ton/km komt bij de binnenscheepvaart voor rekening van de afstandsklasse boven 200 km tegen 26% resp. 21 % bij het beroepsvrachtervervoer en eigen vrachtervervoer. Voor de afstandsklasse beneden 50 km zijn de percentages achtereenvolgens 10, 20 en 27 van de totale lading ton/km. **(12)**

De omvang van de binnenscheepvaart nabij Almere komt vooral tot uitdrukking in de aantallen schepen tussen IJmond (incl. Amsterdam en Amsterdam - Rijnkanaal) en het noorden van het land via het toekomstige Oostvaardersdiep en de Houtribsluizen.

**Tabel 26. Vervoerd gewicht per vervoerswijze in mln. ton en mln. ton/km**

x min. ton	1963		1966		1969		1972		1973	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	
Binnenvaart	62,6	21	81,0	23	90,5	23	102,7	24	94,7	
Spoorwegen	17,1	6	14,5	4	12,9	3	8,3	2	7,5	
Wegvervoer	220,1	73	255,4	73	297,1	74	314,7	74	?	
Totaal	299,8	100	350,9	100	399,6	100	425,7	100		

x min. ton/km	1968		1969		1970		1971		1972		1973	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	
Binnenvaart	8765	41	8395	39	8821	39	8989	38	8176	35	7983	
Spoorwegen <sup>1)</sup>	1640	8	1512	7	1471	6	1293	6	1206	5	1149	
Wegvervoer	11082	51	12397	54	12397	55	13093	56	13973	60	?	
Totaal	21487	100	21622	100	22689	100	23373	100	23355	100		

1) stukgoed per rail is in 1973 op 0 te stellen

Bijna 80% van de schepen die de Oranjesluizen passeren komen ook door het Oostvaardersdiep (beide richtingen samen in 1972: 44.000), terwijl ruim 15% het Gooimeer bevaart. **(13)** Dit is ook één van de redenen waarom het grootste bedrijvenpark in Almere aan het Oostvaardersdiep is gesitueerd. Behalve van het Oostvaardersdiep en de vaargeul in het Gooimeer nabij Almere - Haven maakt de beroepsvaart gebruik van de twee vaarten in Almere.

In de huidige situatie is de Hoge Vaart vanaf het buitenwater bereikbaar via de sluis bij het gemaal de Blocq van Kuffeler (max. cap. 600 ton) en vanuit oostelijke richting (zie fig. 21). In 1977 komt de verbinding beschikbaar tussen de Hoge en de Lage Vaart ter hoogte van het gemaal de Blocq van Kuffeler (600 ton). Het Oostvaardersdiep verbindt Amsterdam (het IJ en het Amsterdam - Rijnkanaal) met Lelystad en via de Houtribsluizen met het noorden van het land. De maximum capaciteit van dit geplande kanaal betreft schepen tot 2000 ton. In het algemeen is er in de binnenscheepvaart sprake van een daling van het aantal schepen kleiner dan 1000 ton en een toeneming van de schepen groter dan 1300 ton. **(13)** Van de scheepvaartgeul in het Gooimeer wordt gebruik gemaakt voor de route naar de Eem (capaciteit 600 ton) en via de Nijkerkersluis (1350 ton) naar Het Veluwemeer.

Havenontwikkelingen binnen het beschouwde gebied kunnen geconcentreerd worden aan beide vaarten ter plaatse van het bedrijvenpark de Vaart en in de kernen in de vorm van insteekhavens en zwaaikommen (tot 600 ton), en aan het Oostvaardersdiep ter plaatse van het bedrijvenpark de Vaart (tot 2000 ton).

De maximale vaardiepte van de vaarwegen in en om Almere is aangegeven in fig. 21.

## 7. nutsvoorzieningen

### 7.1 Inleiding

Het spreekt vanzelf, dat in een nieuwe stad met een omvang als Almere zal krijgen, ook in de voorbereidingsfase grote aandacht aan de nutsvoorzieningen zal moeten worden geschonken. Juist in deze fase zal de globale plaats van diverse structuurbepalende elementen worden vastgesteld. De tracering van hoofdaanvoer - en distributieleidingen hangt sterksamen met het algehele structuurplan en met de plaats van de diverse elementen daarin.

Op de volgende pagina's zal daarom een beeld worden opgeroepen van het functioneren van de nutsvoorzieningen in Almere. Achtereenvolgens komen daarbij aan de orde:

#### 7.2. Gas

#### 7.3. Elektriciteit

#### 7.4. Telefoon

#### 7.5. Centrale Antenne Inrichting

#### 7.6. Drinkwater

#### 7.7. Riolering en vuilafvoer

#### 7.8. Leidingenstraten

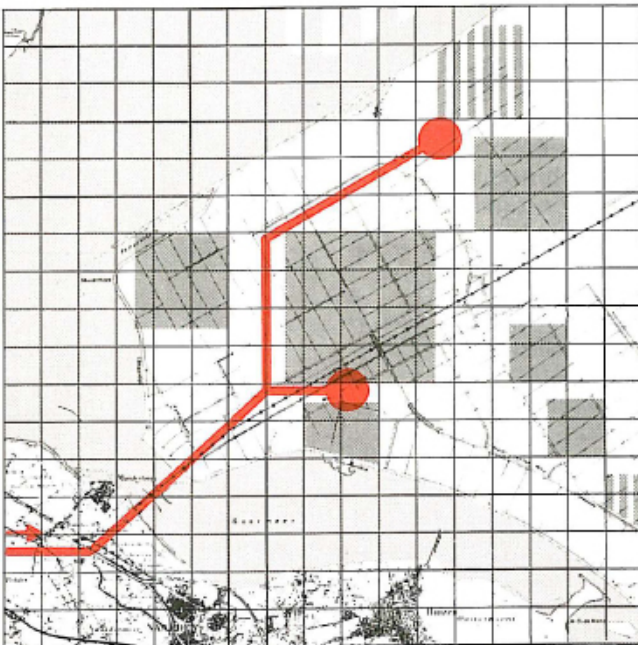
Al deze onderdelen hebben dezelfde systematische opzet. Begonnen wordt met een algemeen schema van de betreffende voorziening. Dit schema wordt vervolgens toegepast op een globaal kernpatroon in Almere. Daarbij wordt voor de duidelijkheid onderscheid gemaakt tussen de hoofdopzet en de nadere uitwerking binnen Almere. Ten slotte wordt een en ander op het structuurplan concreet, zij het geschematiseerd, in beeld gebracht. De illustraties zijn voorzien van een summier toelichting, waarin enkele algemene gegevens zijn verwerkt.

Inmiddels is met de uitvoering van de plannen voor een aantal nutsvoorzieningen reeds een aanvang gemaakt. Andere bevinden zich nog in een bepaald stadium van de voorbereiding. Diverse onderdelen zijn in studie, zowel bij de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders als bij de betreffende nutsbedrijven. De illustraties zijn dan ook vooral bedoeld om het algemene beeld van de betreffende voorzieningen op te roepen. Een nadere vastlegging van de opzet zal gebaseerd worden op de lopende studies. De feitelijke vastlegging van tracees, situering van elementen e.d. zal uiteraard in een zo laat mogelijk stadium plaatsvinden. Ook de mogelijkheid van stadsverwarming is bij de opzet van dit hoofdstuk in de beschouwingen betrokken. Mocht daartoe worden besloten dan zullen de noodzakelijke voorzieningen en leidingen zeker in de ontwikkelde structuren inpasbaar zijn.

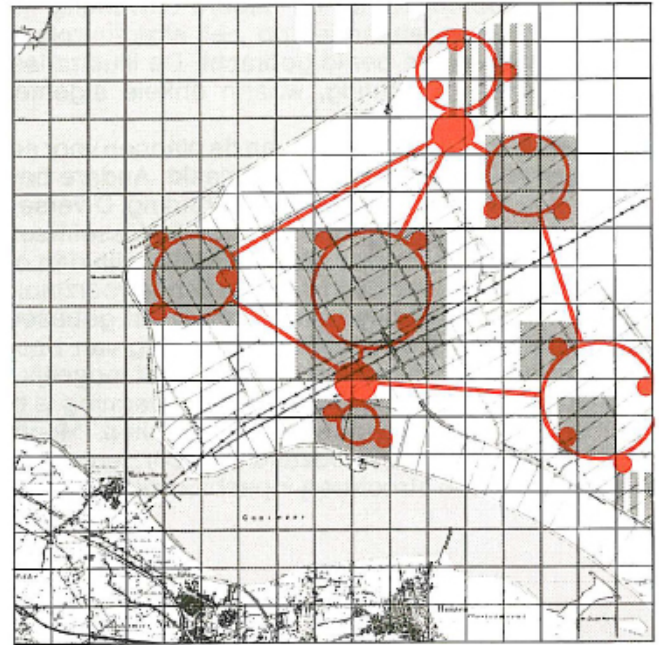


## 7.2 Gas

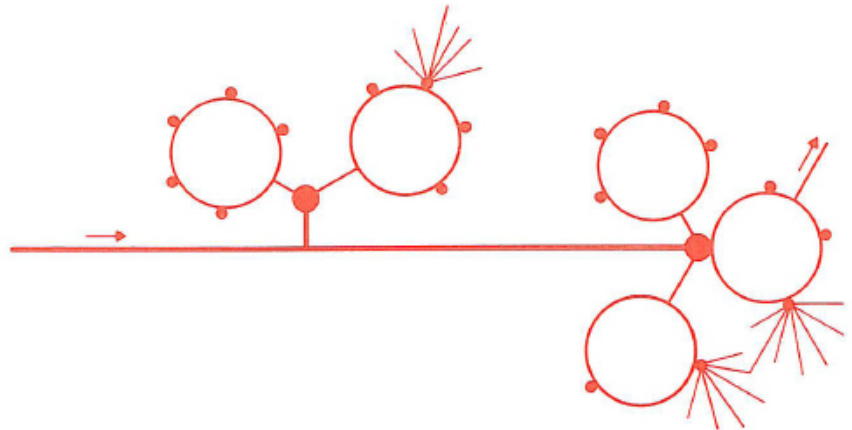
Almere zal van aardgas worden voorzien door de N.V. Nederlandse Gasunie. Met deze leverancier zijn de hoofdtoevoertracées vastgesteld. De hoofdleiding komt het Almeregebied binnen nabij de Hollandse Brug. Van daaruit wordt het gas getransporteerd naar twee gasontvangstations. Deze zijn geprojecteerd nabij Almere - Haven en op het bedrijventerrein 'De Vaart'. In 1976 en 1977 is resp. op deze punten het gas leverbaar. Vanaf de gasontvangstations wordt het gas getransporteerd naar de woningen en andere afnemers door een gasdistributiemaatschappij. Als zodanig zal optreden de N.V. Gamog.



Figuur22. Aanvoergas









Figuur23. Distributie gas



128 Figuur24. Schema gasvoorziening



**Figuur 25. Gasvoorziening Almere**

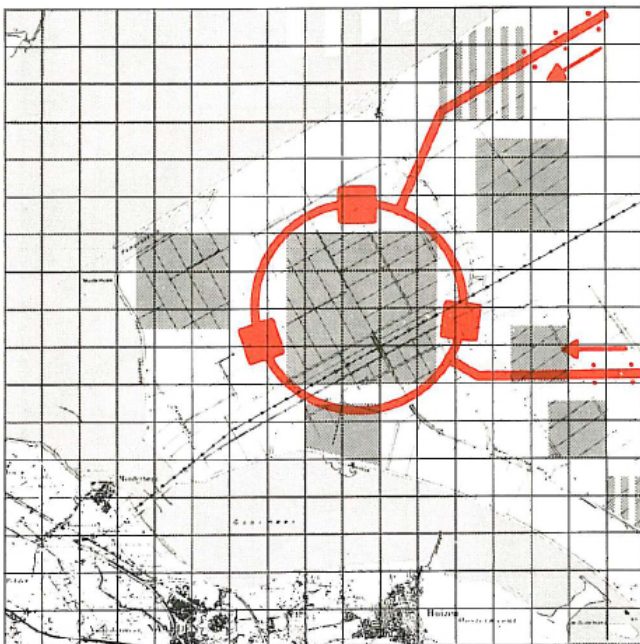
-  aanvoerleiding max. 67,5 bar
-  distributieleiding 3 à 8 bar
-  distributieleiding ca 0,1 bar
-  gasontvangstation
-  gasreducerstation
-  aanvoer



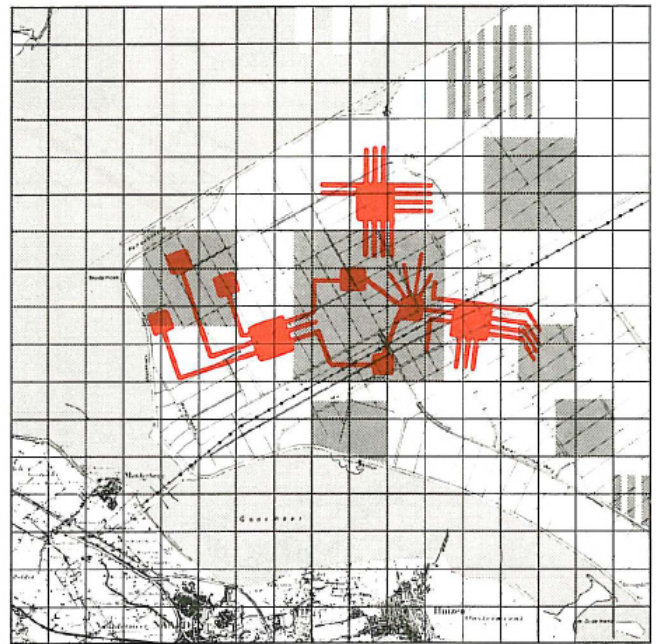
0 1 2 3 4 km

### 7.3 Elektriciteit

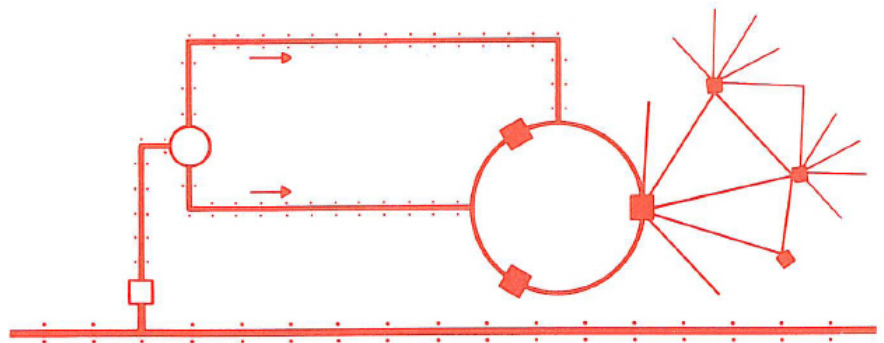
De elektriciteitslevering en - distributie in Almere zal worden verzorgd door de N.V. P.G.E.M. Devoeding vindt plaats vanuit de Flevocentrale in Lelystad via één of (t.z.t.) twee bovengrondse 150 kV leidingen. In het Almeregebied wordt deze voeding aangesloten op een ondergrondse 150 kV ringleiding. Aan deze ring bevinden zich enkele onderstations, die de spanning terugbrengen tot 10 kV. In de woonwijken wordt daarna de spanning naar 220 V getransformeerd. Voorlopig wordt Almere gevoed door enkele 10 kV kabels vanuit Harderwijk. In 1978 zal het meest oostelijke onderstation in bedrijf zijn. Een bijzondere factor in het Almeregebied is de aanwezigheid van een 380 kV transportleiding als deel v.h. landelijk koppelnet. Mocht deze in de toekomst te hinderlijk blijken, dan kan partiële verlegging of verlegging naar het tracé buitenom Almere plaatsvinden.

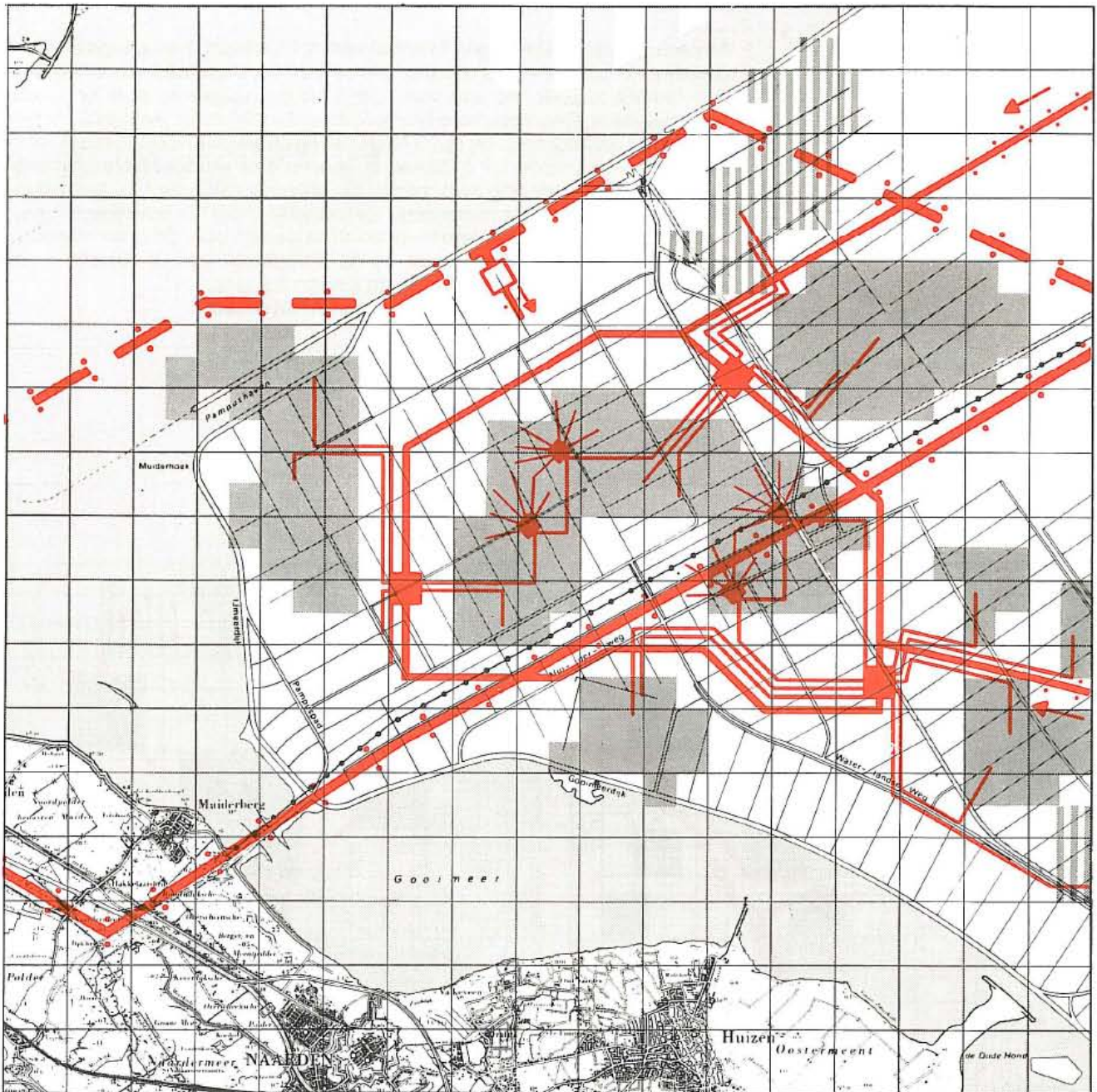


Figuur 26. Voedingssysteem

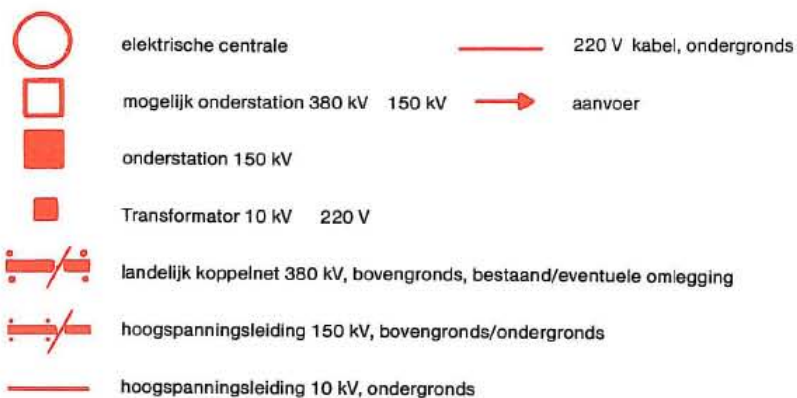


Figuur 27. Distributiesysteem



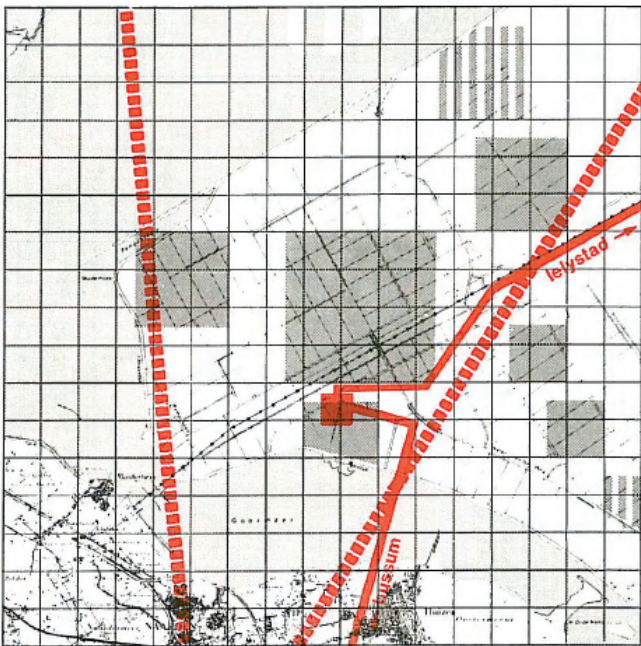


**Figuur 29. Elektriciteitsvoorziening Almere**

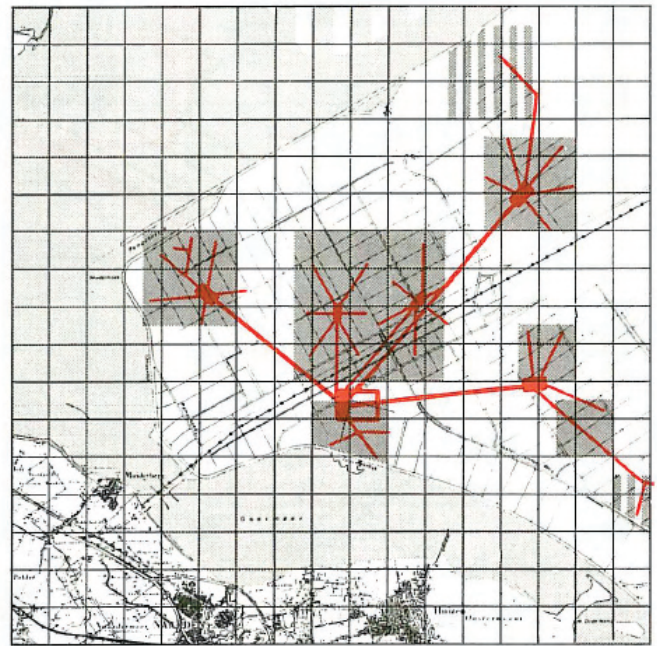


#### 7.4 Telefoon, ca

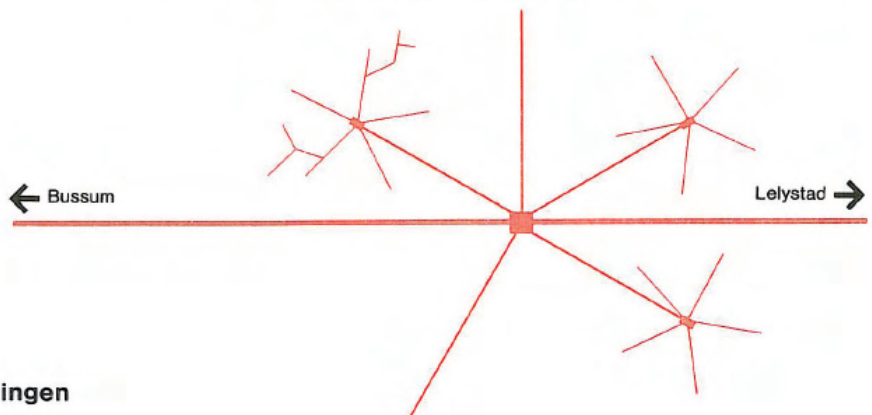
Almere is ingedeeld bij het telefoondistrict Utrecht. Het kengetal voor de komende decennia is vastgesteld op 03240. De telefoonvoorziening van Almere is zeer modern van opzet en o.a. uitgerust met het drukknopsysteem. De interlokale telefoonkabel komt vanaf Huizen door het Gooimeer en leidt naar de in 1976 gereedgekomen knooppuntcentrale in Almere - Haven. In dit gebouw is tevens een eindcentrale opgenomen, waarvan later nog een aantal zal worden gebouwd in de andere kernen. De interlokale kabel naar Lelystad is in 1976 aangelegd. Over het Almeregebied lopen een tweetal straalpaden voor de telecommunicatie. Gezien de beperkingen in de hoogte is op de tekening de maximale bebouwingshoogte in de paden aangegeven. Almere is ingedeeld bij het postdistrict Amsterdam.



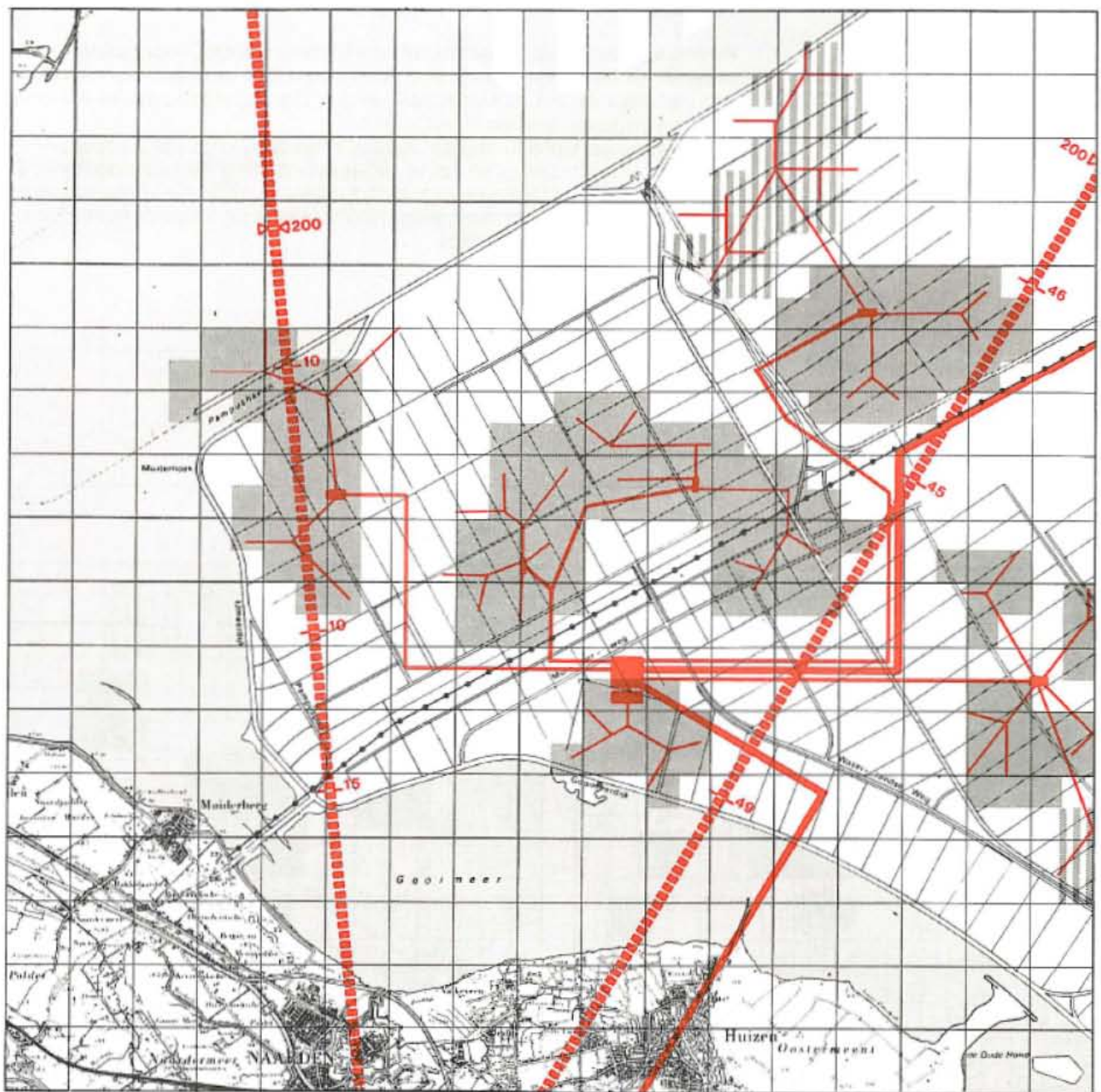
Figuur 30. Interlokale verbindingen



Figuur 31. Lokaal telefoonnet



132 Figuur 32. Schema Telefoonvoorzieningen



Figur 33. Telefoonvoorziening Almere / Straalpaden

-  interlokale draaggolfkabel
-  primaire kabel
-  secundaire kabel
-  knooppunt (knooppuntcentrale)
-  kabelverdeler (eindcentrale)
-  49  
straalpad (max. bebouwingshoogte L.o.v. N.A.P. in meters)
-  200  
straalpadbreedte in meters

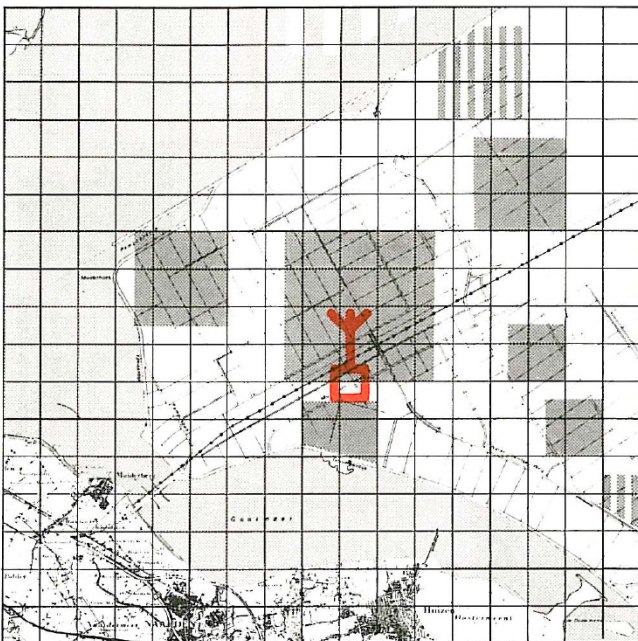


0 1 2 3 4 km

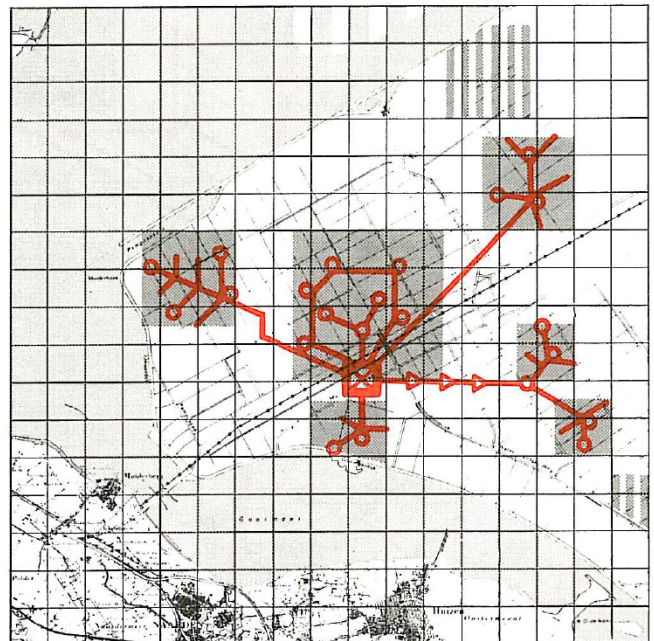
## 7.5 Centrale Antenne Inrichting

Evenals Dronten en Lelystad zal ook Almere worden voorzien van een centrale antenne inrichting. In opzet is gekozen voor het z.g. minister-net dat door de P.T.T. wordt aangelegd. De exploitatie zal in handen worden gegeven van de N.V. Casema.

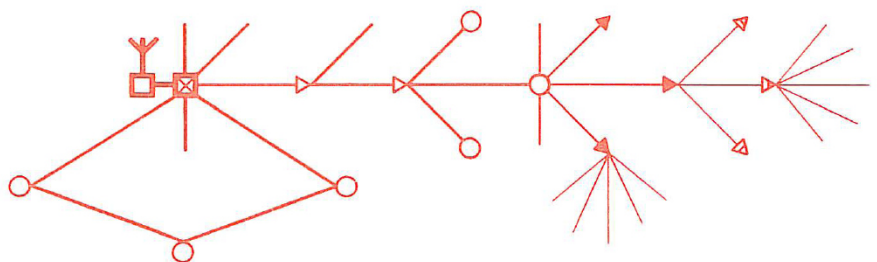
De antenne zal worden geplaatst op een reeds in 1975 gereedgekomen mast. Evenals in Lelystad zal in de eerste aanleg de ontvangst van 2 Nederlandse en 3 Duitse zenders mogelijk zijn. Ruime uitbreidingsmogelijkheden zijn ingebouwd, waarbij ook lokale t.v. en andere moderne ontwikkelingen mogelijk zijn.



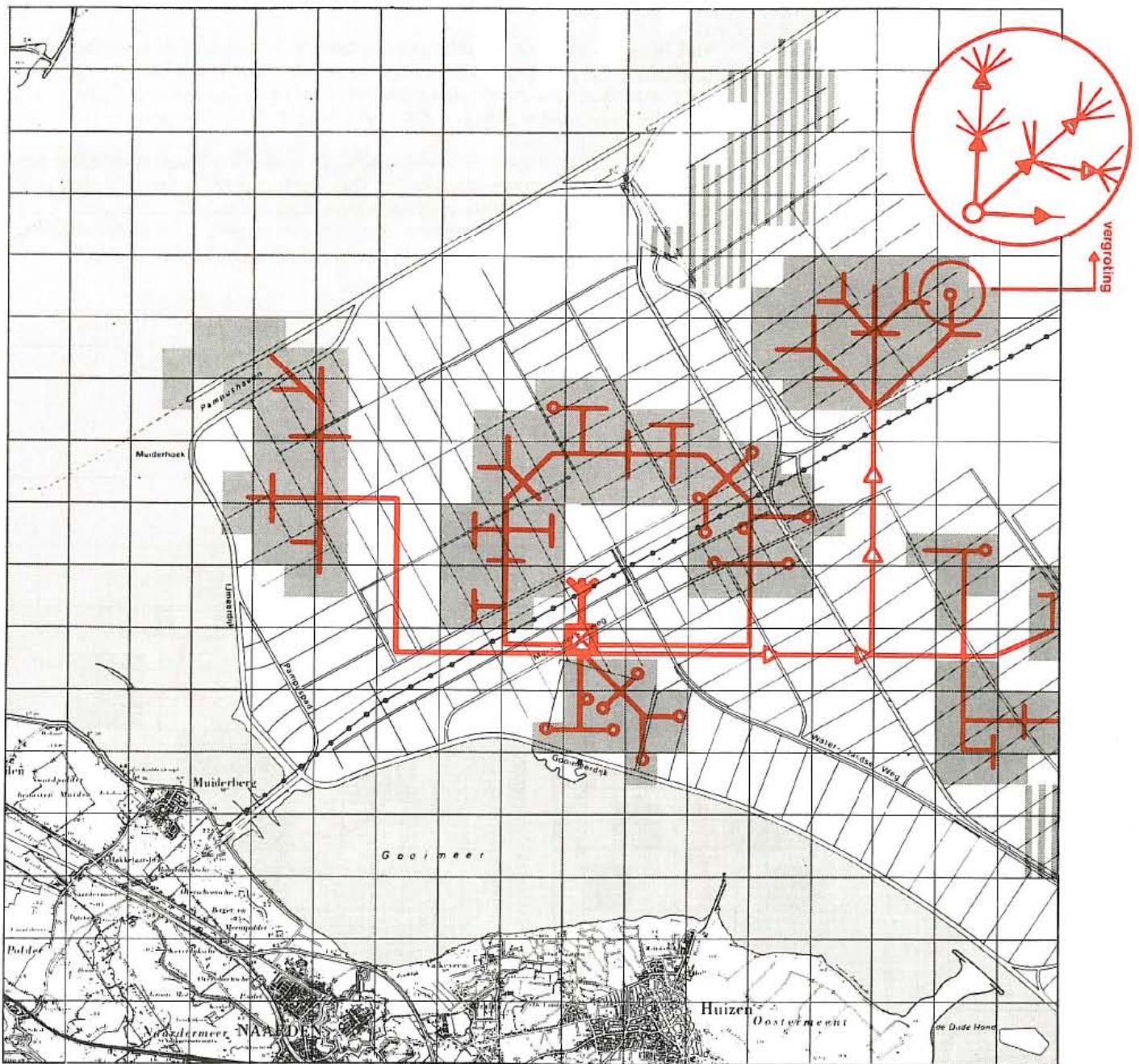
Figuur 34. Lokatie ontvangststation



Figuur 35. Lokaal verdeelnet  
(wijknetten weggelaten)



134 Figuur 36. Schema Centrale - Antenne - Inrichting



Figuur 37. Centrale Antenne Inrichting Almere



0 1 2 3 4 km

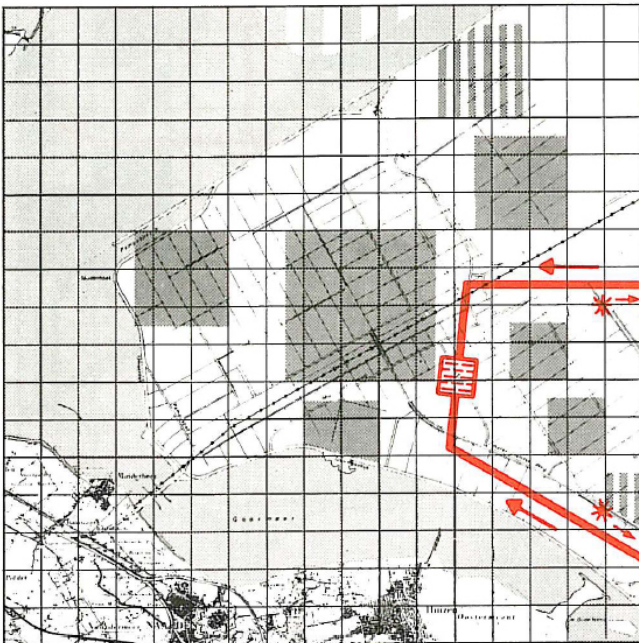


## 7.6 Drinkwater

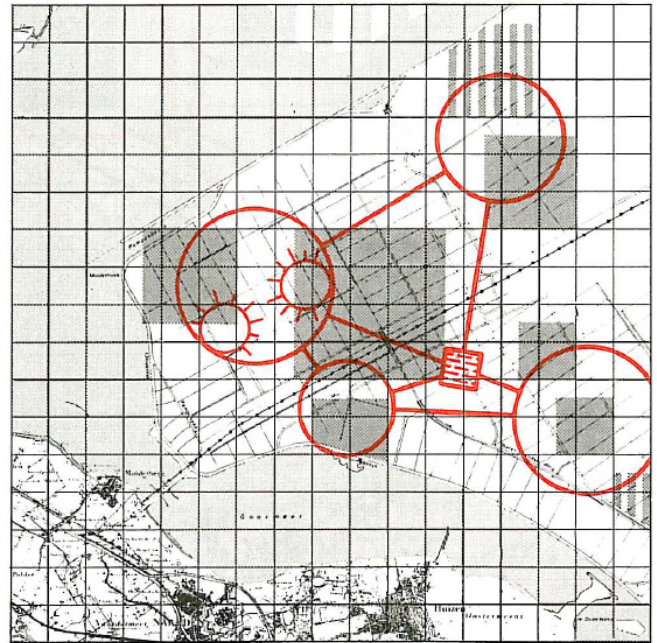
Het drinkwater t.b.v. Almere zal worden gewonnen in het zuidoostelijk gedeelte van Flevoland. De winning en distributie van het water wordt verzorgd door de afdeling Drinkwatervoorziening van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders. Een pompstation zal daartoe in 1977 gereedkomen.

Vanaf de waterwinplaats voeren enkele leidingen het water naar een centraal gelegen reinwaterkelder. De globale plaats van dit complex is op de kaart aangegeven. Het terreinbeslag is ca 6 ha.

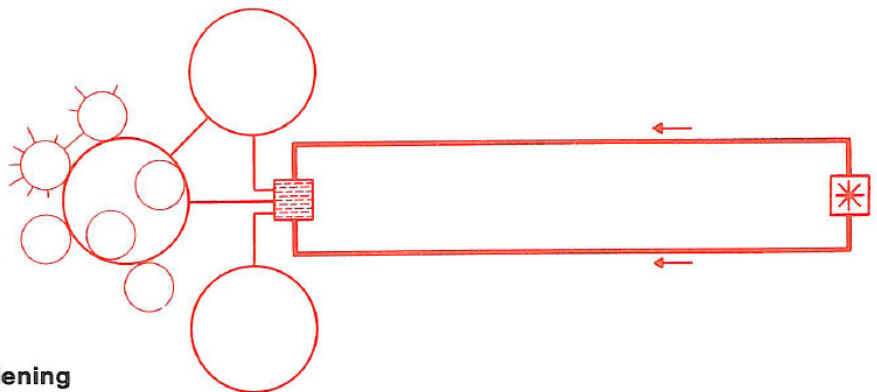
Vanuit de kelders loopt, zoveel mogelijk in ringen, een distributiesysteem door de stad. Het water is zacht en van goede kwaliteit.



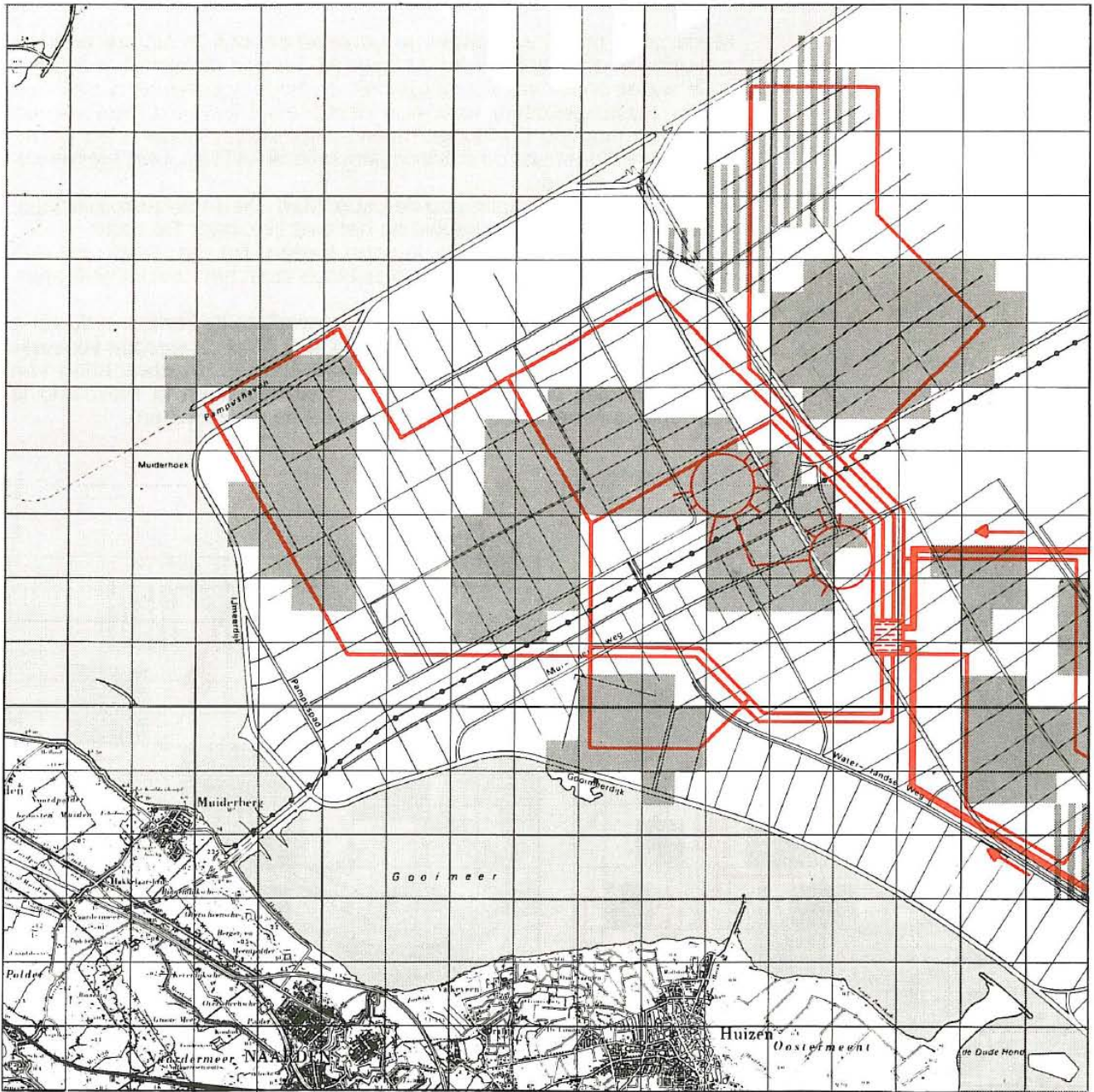
Figuur 38. Toevoernet drinkwater









Figuur 39. Distributienet drinkwater

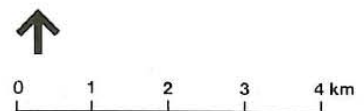


136 Figuur 40. Schema drinkwatervoorziening



Figuur 41. Drinkwatervoorziening Almere

-  hoofdtoevoerleiding
-  hoofddistributieleiding
-  distributieleiding
-  reinwaterkelder + pompstation
-  waterwinning + pompstation
-  aanvoer



## 7.7 Riolering en vuilafvoer

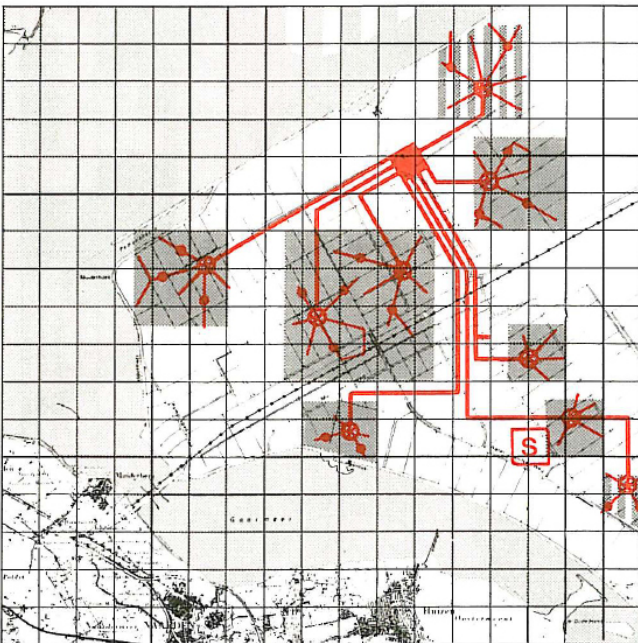
Mede gelet op de ervaringen in Lelystad zal ook in Almere een gescheiden rioelstelsel worden aangelegd. Binnen de kernen wordt het vuile water onder vrij verval (gezien de bodemgesteldheid met een aantal tussengemalen) naar een rioelgemaal gevoerd. Van daaruit wordt het naar de rioelwaterzuiveringsinstallaties geperst en gezuiverd. Het effluent van de zuiveringsinstallatie kan t.z.t. over biezenvelden worden geleid.

Het effluent wordt geloosd op de Lage Vaart. De rioelwaterzuiveringsinstallatie

zal worden gebouwd op het bedrijvenpark 'De Vaart'.

In 1979 zal deze in werking kunnen treden. Tot dat tijdstip zal een tijdelijke zuiveringsinstallatie aan de Hoge Vaart het rioelwater kunnen verwerken.

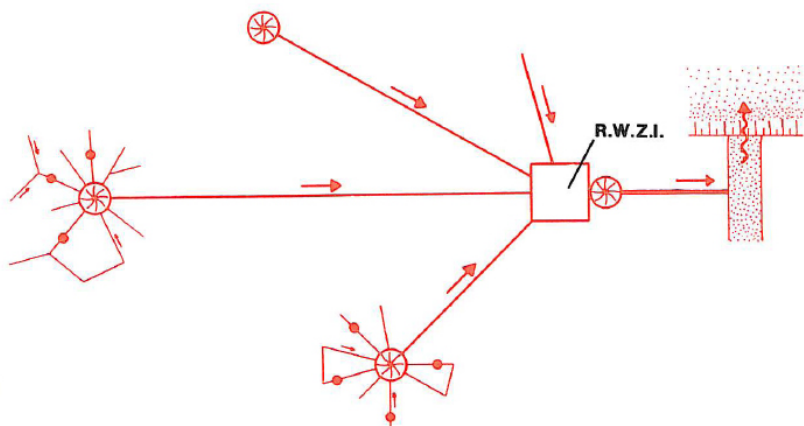
Het bouwafval zal in principe worden verwerkt in de kernen in de vorm van heuvels e.d. Het huisvuil en overig vast afval zal worden verwerkt volgens de methode van gecontroleerd storten. In afwachting van nadere studies over de situering van stortplaatsen in Flevoland is voorlopig in Almere een terrein van ca 59 ha gereserveerd.



Figuur 42. Vuilwater hoofdriolering



Figuur 43. Afvoer effluent





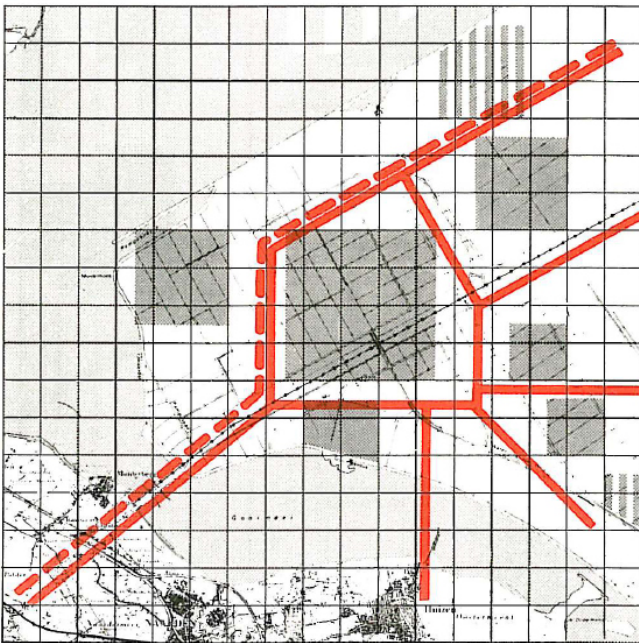
**Figuur 45. Vuilwaterriolering Almere (wijkriolering weggelaten)**

- |   |  |   |                         |
|---|--|---|-------------------------|
|  | persleiding effluent<br>(wijkriolering weggelaten) |  | stroomrichting          |
|  | persleiding  |  | stortplaats (vast vuil) |
|  | riolering  |   |                         |
|  | rioolwaterzuiveringsinstallatie (R.W.Z.I.)         |   |                         |
|  | rioolgemaal  |   |                         |
|  | tussengemaal                                       |   |                         |

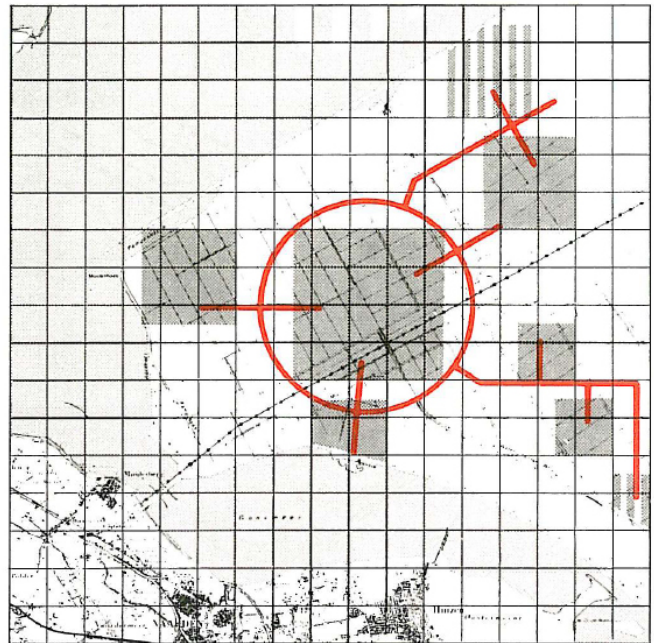


## 7.8 Leidingenstraten

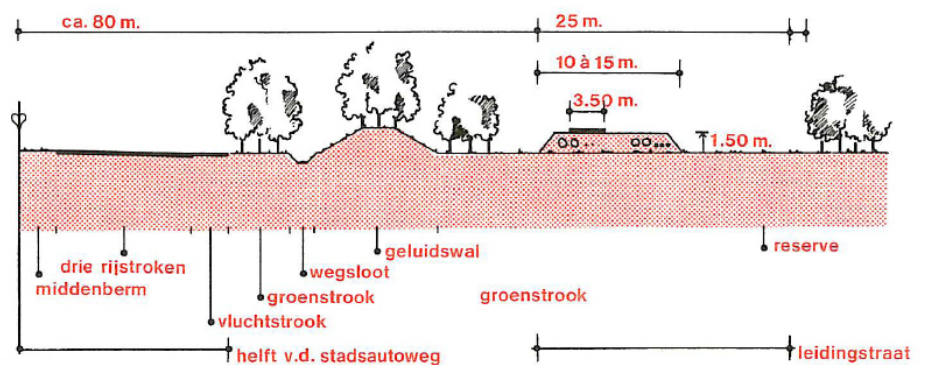
Gezien de grote hoeveelheid kabels en leidingen die in Almere te verwachten zijn is besloten in deze nieuwestad de tracees zoveel mogelijk te bundelen. Bij alle voorgaande onderdelen is erop gelet, dat kabels en leidingen kunnen worden ondergebracht in leidingenstraten. Daarbij is het goed mogelijk gebleken, de tracees van de geprojecteerde stadsautowegen in Almere te volgen. De doorsnede van een dergelijke 'straat' is globaal aangegeven in de figuur. Uiteraard zal voor ieder gedeelte nog een definitief profiel moeten worden bepaald (afhankelijk van de hoeveelheid kabels en leidingen). Door het Almeregebied is tevens een leidingenstraat met een bovenregionaal karakter geprojecteerd. Deze vindt plaats langs de stadsautoweg ten westen van de hoofd kern.



Figuur 46. Externe relaties



Figuur 47. Interne relaties



140 Figuur 48. Dwarsprofiel leidingenstraat



Figuur 49. Leidingenstraten Almere

-  bovenregionale verbindingen
-  regionale verbindingen
-  lokale verbindingen





## 8. fasering

De fasering geeft de ruimtelijke opbouw van Almere in de tijd weer. Een opbouw zoals die vanuit de elementen wonen, werken, recreëren, infrastructuur en landschap in de voorgaande hoofdstukken werd beschreven, ten dele ook al qua groei en ontwikkeling.

De bouw van Almere - Haven aan het Gooimeer luidde de eerste fase van de stichting van de meerkernige stad Almere in. Eind 1976 nam de officiële bewoning een aanvang. De volgende fasen worden door deze beslissing sterk bepaald.

Almere - Haven ligt betrekkelijk perifeer in het stedelijk gebied Almere en is niet aan de Almerespoorlijn gesitueerd. Het is echter voor het tot stand komen van de polynucleaire conceptie, zoals die als uitgangspunt voor het ontwerp van Almere is vastgesteld, wenselijk dat met de bouw van Almere - Stad als hoofdkern zo spoedig mogelijk wordt begonnen. M.n. de ligging van het centrum van deze kern, tevens het hoofdcentrum van geheel Almere, en de directe ligging aan de spoorlijn liggen ten grondslag aan deze keuze voor de tweede fase. M.a.w. zo spoedig mogelijk met de algemene centrumfuncties voor geheel Almere naar het centrum van het gebied, en dit centrum zo spoedig mogelijk met het centrum van de conurbatie, de Amsterdamse binnenstad, verbinden.

Bij de overwegingen die tot deze faseringsprioriteiten leiden wordt de spoorlijn niet alleen gezien om Almere te ontsluiten, maar vooral om de Amsterdamse binnenstad als grootstedelijk centrum bereikbaar te maken en gezand te houden. Het renderen van deze spoorlijn maakt het vervolgens wenselijk, niet alleen om Almere - Stad zelf zo volledig mogelijk met 3 stations aan te sluiten, maar ook om de volgende, de derde kern, aan deze lijn te situeren.

In het licht van de urbane ontwikkeling van Flevoland is de situering en fasering van de derde kern een ondersteuning voor het spoedig doortrekken van het spoor naar Lelystad en mogelijkerwijs naar het noorden des lands.

Theoretisch zouden de eerste drie kernen, samen met de centrale en direct aansluitende buitenruimte, als ook het eerste extensieve bedrijvenpark nabij de Lage Vaart een ruimtelijk beeld in de vorm van een bandstedelijke ontwikkeling kunnen leveren. In de realiteit ligt het voor de hand, dat er zich buiten deze band op meerdere fronten in een vroeg stadium urbane ontwikkelingen kunnen en zullen manifesteren. Het krachtenveld waarbinnen Almere zich in de conurbatie bevindt is te complex om te resulteren in een dergelijke eenduidige vorm.

De krachten zijn niet alleen radiaal gericht t.a.v. Amsterdam als centrum van de conurbatie. Er zijn ook andere krachten in de omgeving welke via nog aan te leggen verbindingen met het Gooi en Utrecht, de polders zelf, m.n. Lelystad en met de kop van Noord - Holland hun invloed op de ruimtelijke ontwikkeling en fasering van Almere zullen uitoefenen.

Ondertussen is het duidelijk dat voor de vroegere fasen van ontwikkeling van Almere, de Hollandse brug t.o. Muiderberg als eerste brug een overheersende rol zal spelen. Rijksweg 6 zal van hieruit de eerste drie kernen tangentieel ontsluiten. Zij zal vooralsnog de enige openbaarvervoersroute vormen waarop Amsterdam -Almere en Lelystad per bus verbonden zullen zijn.

Parallel aan Rijksweg 6 zal stadsautoweg 1 op lokaal niveau Almere - Stad en de derde kern aan de westzijde ontsluiten. Reeds in 1979 moet S.A.W. 1 het bedrijvenpark in het noord - westen van Almere dat tot aan het Oostvaardersdiep reikt ontsluiten.

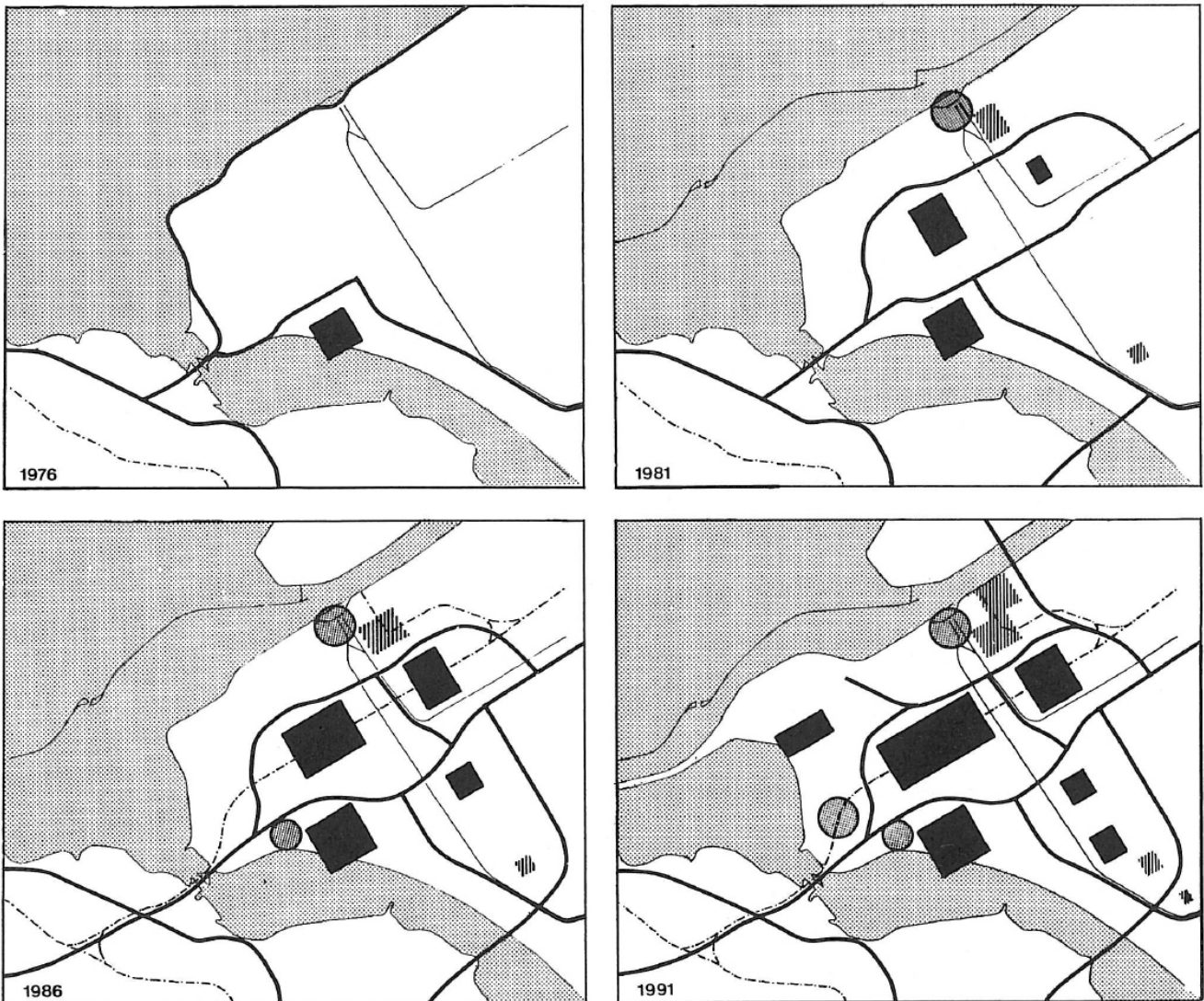
T.a.v. de eerste ontwikkelingen zijn het ruimtelijk beleid en de fasering, welke deel uitmaken van het ontwikkelingsproces van Almere, het meest duidelijk. Dit blijkt o.a. uit het programma t.a.v. tempo en verdeling over de kernen van de woningbouw tot 1990 uit de sociale en financiële rentabiliteitsberekeningen voor het railverkeer, en uit de adviezen voor de spoedige aanleg van Rijksweg 6. T.a.v. de fasering van de overige kernen, Almere - Pampus en het oostelijk kerncomplex is



dit veel minder het geval. Deze beide bevolkingsconcentraties zullen pas goed van de grond komen indien de druk op Almere ook na 1990 blijft bestaan en derhalve een hoog groeitempo is te voorzien. Samen met een zich verzwarende en naar het oosten uitdijende hoofdkern vormen deze twee 'kernen' een tweede ontwikkelingsas. Deze as wordt gedragen door verbindingen door het IJmeer met Amsterdam aan de westzijde en door de verbindingen via Rijksweg 27 over de Stichtsebrug met het noord - oostelijke gedeelte van het Gooi aan de oostzijde. Daar de problematiek van het IJmeer bijzonder ingewikkeld is zal het oostelijk kernencomplex qua fasering al gauw uit operationeel oogpunt aan Almere – Pampus vooraf gaan. Temeer daar er t.b.v. bedrijven welke zich willen vestigen of uitbreiden binnen het bereik van het agglomeratie - effect van het Gooi in oost Almere een extensief bedrijvenpark is gepland. Na de opening van de Stichtsebrug en de aanleg van het eerste stuk van Rijksweg 27 binnen de polder wordt dit gebied goed bereikbaar.

**Figuur 50: Fasering, schematisch**

- kern
- bijz. bestemming
- ▨ bedrijven
- auto (snel) weg
- - - railverbinding



Samen met en mede afhankelijk van de fasering van de kernen en de extensieve bedrijvenparken is de fasering van de buitenruimte als integraal deel van Almere van meet af aan als een vereiste gezien voor het slagen van de meerkernige opzet. Vanuit de centrale buitenruimte welke is gelegen tussen de eerste twee kernen, Almere - Haven en Almere - Stad en welke qua fasering de hoogste prioriteit heeft zullen de landschapsontwikkelingszones de eerste structurele landschappelijke verbindingen zijn welke over het gehele gebied zullen uitwaaiëren. Opgehangen aan voet - en fietspaden, buiten -wegen van bescheiden maat, en waterwegen zullen deze zônes aanvankelijk een gering dwarsprofiel vertonen. Maar wel zullen via deze zônes in een vroeg stadium de centrale buitenruimte en het daaraan gelegen hoofdcentrum via dit stelsel van langzaam - verkeersroutes, welke door en tussen de kernen lopen, met de meest markante punten langs randmeren verbonden zijn (fig. 50). De weidse vlakten tussen deze zônes zullen nog geruime tijd als landbouwareaal het karakter van het stedelijk gebied Almere bepalen.

Gekoppeld aan de toegankelijkheid die wordt geboden door de verkeersfunctie van de zônes zal in de loop der tijd in toenemende mate het occupatieproces van urbane en recreatieve vestigingen in dit gebied een rol gaan spelen in de fasering.

Door het aanleggen van bebossing gekoppeld aan deze zônes wordt een milieu geschapen voor natuurbouw en recreatie.

De volgende gebieden worden hierbij in de fasering vooruitgeschoven:

- de reeds eerdergenoemde centrale buitenruimte waar een plas een opvallend onderdeel van is.
- de gebieden ten oosten hiervan langs de Hoge Vaart en
- ten zuiden hiervan tussen de twee eerste kernen
- vervolgens komt het gebied dat ten westen van Almere - Stad aan de ontwikkelingszône naar Almere - Pampus is gelegen in de fasering aan bod; dit gebied is gekoppeld aan de route die vanaf S.A.W. 1 zal worden aangelegd voor m.n. ook regionale recreanten.

Een bijzonder landschappelijk gebied is wat voorlopig het Noorderplasseengebied wordt genoemd. De fasering en het tempo waarin dit gebied tot ontwikkeling kan worden gebracht zal vooral worden bepaald door het werk met werk maken in de vorm van het zuigen van zand t.b.v. de bouw van Almere. Hierdoor zal een plassengebied ontstaan dat via de Hoge Vaart en de sluis bij het gemaal 'De Blocq van Kuffeler' met de randmeren in verbinding kan worden gebracht.

De fasering van de bijzondere bestemmingen is, daar deze gebieden voor de toekomstige ontwikkelingen bewust open gehouden worden, de minst harde.

Wel kan men stellen, dat de bijzondere bestemming nabij het gemaal 'De Blocq van Kuffeler' door de aantrekkelijke en reeds aanwezige setting voor spoedige recreatieve ontwikkeling in aanmerking komt.

De bijzondere bestemming ten zuid - westen van Almere - Stad zal het meest optimaal functioneren als programma en ontwerp hiervoor mede afhankelijk worden gesteld van de spoorlijn. Naast de ruimtelijk gezien aantrekkelijke ligging in het stedelijk gebied Almere zal deze bestemming haar meerwaarde in het bijzonder ontlenen aan huidige en potentiële verbindingen met overige grootstedelijke functies in de Amsterdamse conurbatie.

Dit geldt ook in sterke mate voor de kern Almere - Pampus en het tijdstip waarop het verantwoord is om tot de stichting over te gaan. Het karakter en de fasering van deze kern is direkt afhankelijk van toekomstige verbindingsmogelijkheden met de regio en m.n. met Amsterdam. Voor dat Almere boven de minimum taakstelling van 125.000 uitgroeit dient de

realisering van een tweedeverbinding met Amsterdam reeds begonnen te zijn. Op welke wijze deze verbinding vorm moet worden gegeven zal de totale studie naar de diverse transportwijzen, die hier relevant zijn, moeten leren.

Zoals in wezen voor de fasering van geheel Almere geldt, wordt deze ook hier in hoge mate door overwegingen van rentabiliteit en ontwikkelingen in de regio bepaald.

## 9. plan beschrijving

Op de structuurplankaart is de ruimtelijke opbouw van Almere weergegeven. Men onderscheidt 5 woonconcentraties: Almere - Haven, Almere - Stad, de derde kern, het oostelijk kernen-complex en Almere - Pampus.

Naast de bedrijvenparken welke in de kernen zelf zijn gereserveerd, zijn twee extensieve gebieden aan de periferie van het Almeregebied geprojecteerd.

Ten eerste het Bedrijvenpark de Vaart, gesitueerd nabij het gemaal "De Blocq van Kuffeler" en ten tweede het Bedrijvenpark Almere - Oost, het geen tegenover de Stichtse Brug als men via Rijksweg 27 Flevoland binnenkomt, ligt.

Door hun grootte en goede bereikbaarheid hebben deze werkgebieden een functie welke duidelijk boven het Almerense kan uitstijgen. Beide gebieden zijn aan de "Vaarten" gelegen en zijn bereikbaar voor binnen schepen met een tonnage tot 600 ton. Het Bedrijvenpark de Vaart is door de ligging aan het Oostvaardersdiep tevens bereikbaar voor schepen van 2000 ton. Dit is de maximale tonnage waar de Oranje- en Houtribsluizen aan weerszijden van het Oostvaardersdiep op gedimensioneerd zijn.

Naast de kernen en extensieve bedrijvenparken vindt men reserveringen t.b.v. bijzondere bestemmingen. Vaak landschappelijk aantrekkelijk gesitueerd en/of goed bereikbaar worden deze gebieden tegen de natuurlijke druk in, voor dit stadium van planontwikkeling, bewust open gelaten. Dat neemt niet weg dat het zinvol is op mogelijke toekomstige functies te anticiperen. Hierbij is het in het licht van het grote gebrek aan ruimte op het oude land voor de hand liggend om aan functies op het schaalniveau t.b.v. de Amsterdamse conurbatie en niet slechts aan supplementaire functies van een lokale aard te denken.

De bijzondere bestemming aan de Almerespoorlijn is zo gezien de meest uitnodigende door zijn prominente ligging op de zuidwest punt van Zuidelijk Flevoland, direct aan de eerste weg- en spoor ontsluitingen en in het spanningsveld tussen Almere, het Gooi en Amsterdam gelegen. Vestigingen van internationale allure, in de universitaire alsook communicatie-sectoren zijn hier zeer wel denkbaar.

De bijzondere bestemmingen bij Almere - Haven en het gemaal "De Blocq van Kuffeler" zijn uitnodigend voor m.n. intensieve recreatieve bestemmingen met een regionale functie.

Zo wordt bij Almere - Haven wel gedacht aan een bestemming waarbij de watersport op grote schaal, welke niet in het hart van dit plaatsje kan worden opgenomen, de belangrijkste activiteit zal zijn.

Bij het gemaal is een "transito-dorp" in de vorm van vakantiehuisjes welke het hele jaar in gebruik zijn een mogelijkheid om nader te bestuderen. De aanwezige havenkom, sluis, gemaal, vaarten, zuigerplas en spontaan ontstane wilgenbossen vormen nu reeds een aantrekkelijke setting.

De andere twee op de kaart aangegeven bijzondere bestemmingen, respectievelijk ten noorden van Almere - Pampus en ten zuiden van het oostelijk kernencomplex komen i.v.m. de fasering zoals die voor Almere momenteel gedacht wordt in een verder verschiet pas onder spanning te staan.

De fasering van de ontwikkeling van de polynucleaire stad Almere vindt langs twee verstedelijkingsassen plaats.

De eerste bestaat uit Almere - Haven, de Centrale Buitenruimte, Almere - Stad, de derde kern en het Bedrijvenpark de Vaart. Deze as is voor wat het regionale openbare vervoer betreft opgehangen aan de Zuider zeespoorlijn naar de Randstad en het Gooi in het zuiden en Lelystad en de Markerwaard in het noorden. Voor wat de regionale wegverbindingen betreft wordt deze verstedelijkingsas mede mogelijk gemaakt door Rijksweg 6 en Stadsautoweg 1.

De tweede as bestaat uit de Almere - Pampuskern, een zich verzwarende hoofdkern, het oostelijk gelegen kernencomplex en het Bedrijvenpark Almere - Oost. Zij loopt parallel aan de IJ- en Gooimeerkust. In het westen wordt zij gedragen door een tweede hart-op-hart-verbinding---

ding met Amsterdam door het IJmeer welke voor een verdere ontwikkeling van Almere en de bereikbaarheid van de Amsterdamse binnenstad als levendig centrum van de conurbatie noodzakelijk is.

Naar het oosten zet deze tweede as, geënt op een regionale openbare vervoerslijn welke de hoofdkern, het oostelijke kerncomplex, het Bedrijvenpark Almere - Oost en de oostelijke gelegen bijzondere bestemming met de noord - oosthoek van het Gooi verbindt, zich voort. Het karakter van deze openbare vervoerslijn zal nader bepaald dienen te worden door ontwikkelingen en aansluitingswerken van het openbare vervoer in het Gooi en omgeving.

In het licht van de lange termijn waarin het structuurplan van Almere wordt geplaatst is accentverlegging in het Gooi naar een vorm van kleinschalig railtransport, zoals in het oude Crailo - tracé werd gepresenteerd, niet uit te sluiten. De koppeling van een dergelijke lijn met Almere wordt in het structuurplan opengehouden.

Resumerend kan men het faseringsbeeld van de ontwikkeling van Almere in vereenvoudigde vorm als volgt typeren. De eerste verstedelijkingsas naar Lelystad is richtinggevend in nationaal verband voor de uitstraling van de Randstad naar de IJsselmeerpolders en het noorden des lands. De tweede verstedelijkingsas is consoliderend voor de ontwikkeling van Almere zelf. Het zijn m.n. de verbindingen, die deze as dragen, die het mogelijk maken dat de nieuwe stad Almere op den duur met de oude conurbatie van Amsterdam, het Gooi, de Zaanstreek, Schiphol en Hoogovens, etc. tot een hecht geheel zal geraken.

Op een kleiner schaalniveau is het besluit om Almere - Haven als eerste nederzetting aan de rand van het stedelijk gebied te situeren bepalend geweest voor de verdere fasering en ruimtelijke planontwikkeling van Almere.

De noodzaak om zo spoedig mogelijk met de start van de tweede kern, Almere - Stad, te beginnen, teneinde een centrale ontwikkeling gekoppeld aan de Almerespoorlijn veilig te stellen is daar een direct gevolg van. Tevens moet Almere - Haven als eerste en kleine kern, als een kasplantje beschermd worden, hetgeen een speciale band met Almere- Stad vereist zowel qua onderlinge ligging als qua interne fasering van de kernen zelf. Deze band komt ruimtelijk in het plan tot uitdrukking door de situering van de Centrale Buitenruimte tussen de eerste twee kernen. Het centrum van Almere - Stad, tevens het hart van geheel Almere is direct op deze buitenruimte gericht, en het eerste contact tussen de twee kernen vindt van meet af aan via deze zelfde buitenruimte plaats. Hierdoor komen in een vroeg stadium van ontwikkeling in een klein ruimte - bestek de polynucleaire opzet van Almere en de complementariteit van stad en land die daarbij wordt nagestreefd, tot uitdrukking.

Vanuit deze Centrale Buitenruimte van Almere waarvan een binnenmeer het meest typerende element is waaieren zgn. 'landschapsontwikkelingszones' waarin de meeste intensieve buitenrecreatie - activiteiten van Almere gelegen zijn zich uit. Het is het streven om in deze zones door m.n. de aanleg van water en het planten van bomen, de meest kenmerkende elementen van het polderlandschap, in een zo vroeg mogelijk stadium een kleinschalig en landschappelijk kader te creëren. Gecombineerd met lokale vaarroutes zullen hoofdroutes voor het langzame verkeer zich in deze zones diametraal vanuit het kleinschalige hart van Almere begeven naar de meer extensieve en open buitengebieden waarin de randmeren en de grootschalige op productie gerichte landbouwkavels zijn gelegen.

De volgende vier landschapsontwikkelingszones verbinden resp. de volgende specifieke gebieden.

De eerste landschapsontwikkelingszone loopt vanuit het hart van Almere - Stad langs de westoever van de centrale plas naar Almere - Haven en de daarnaast gelegen bijzondere bestemming, om vervolgens te eindigen in het Kromslootpark dat als park met een nat karakter aan de voet van de Hollandse Brug, deze eerste toegang tot Almere

markeert. Aan de andere kant van de brug is het Muiderstrand aan het IJmeer gelegen dat vooral op warme zomerse dagen op regionale schaal een belangrijke recreatieve rol vervult.

Een tweede landschapsontwikkelingszone loopt langs de noordoever van de centrale plas en splitst zich dan samen met de lokale vaarroute naar Almere - Haven in het zuiden en de Hoge Vaart in het noorden. Zij komen uiteindelijk op twee punten uit, resp. bij het sluisje in Almere - Haven en de Gooimeerkust ten zuiden van het oostelijk kerncomplex. Een derde en westelijke landschapsontwikkelingszone begeeft zich door de meest centrale groene lob van Almere - Stad, en volgt de vaart die leidt tot een sluisje in Almere - Pampus aan het IJmeer. Een vierde en meest noordelijke zone loopt via de noordelijke in Almere - Stad gelegen zuigerplas en splitst zich vervolgens in de zone tussen Almere - Stad en de derde kern in het oosten en het nog door zandzuigen te vormen plassengebied in het westen en de ten noorden daarvan gedachte 'transito - kern', die in het plan aangegeven is als een bijzondere bestemming.

Naast deze meer intensief te gebruiken landschappelijke zones zullen ook extensieve landbouwgebieden nog lange tijd als integraal deel van Almere een functie vervullen. In het westen, maar m.n. in het oosten aansluitend aan het stedelijk gebied wordt er naar gestreefd om grote aaneengesloten agrarische gebieden als definitieve bestemming veilig te stellen. Tevens wordt gezocht naar mogelijkheden om meer klein schalige en blijvende vormen van tuinbouw, fruitteelt, als ook recreatie - en nutstuinen, etc. dicht bij de stedelijke bebouwing een plaats te geven t.b.v. het kleinstedelijke en rustieke ervaren van alledag.

De stadsautowegen welke de kernen tangentieel ontsluiten staan haaks op de landschapsontwikkelingszones. Waar zij elkaar ontmoeten wordt getracht door bundeling van verschillende types langzaam verkeer, veelal gekoppeld met een watergang of vaart tot een kruising van enige allure te komen. Globaal bezien vormen de stadsautowegen een ambivalent goed dat op de grote schaal voor gemak en bereikbaarheid zorgt maar op kleine schaal als een bron van hinder en als barrière kan werken, voor een forse compartimentering van het gehele gebied. De twee centralecompartimenten, op de as van de spoorbaan gelegen, dragen het meest urbane karakter. De overige compartimenten bevatten naast kernen en werkgebieden ook meer extensieve landelijke bestemmingen. Per compartiment hebben zowel de kernen als het aangrenzende landschap, onder invloed van hun situatieve kenmerken, zeer verschillende karakters. Daardoor zullen de compartimenten, voorzover op deze macroschaal überhaupt als element beleefbaar, sterk van elkaar verschillen.

Op de schaal van de kernen zelf zal het onderling verschil in ligging, functie en tijd van ontstaan onmiskenbaar een eigen identiteit van de kernen in de hand werken.

Om te beginnen met Almere- Haven dat zoals de naam aangeeft gericht is op de kust. Het opvallendste en gezelligste punt van dit stadje zal het kleinschalige centrum zijn zoals dit aan de haven en de sluis is geprojecteerd.

Almere - Stad is door haar grootte, centrale ligging en als kruispunt van de twee hiervoor beschreven ontwikkelingsassen van Almere de meest urbane van de 5 woonconcentraties.

Door hun onderlinge nabijheid en gezamenlijke ligging aan de centrale buitenruimtevormen deze twee eerste kernen samen in de verschillende stadia van ontwikkeling een ruimtelijk herkenbaar geheel.

De derde kern, duidelijk deel uitmakende van de eerste ontwikkelingsas naar Lelystad, is landschappelijk minder gunstig gesitueerd tussen het tracé van RW 6, dat bij de planontwikkeling als randvoorwaarde heeft gewerkt, en het extensieve bedrijvenparkgebied waarvan de ligging aan vaarwater binnen en buiten de polder in belangrijke mate

bepalend is geweest. Wel is de derde kern goed door spoor en weg ontsloten en heeft het lange kanaaloevers. De ligging van het oostelijk kerncomplex wordt bepaald door de zeer slechte funderingsgrondslag rondom en ten zuiden van de Hoge Vaart in de zuid – oosthoek van het stedelijk gebied. Doordat dit complex niet gelegen is aan een hoofd - railverbinding een daar het in Almere t.o.v. de Amsterdamse conurbatie de meest perifere ligging inneemt wordt hier aan een meer extensief stedelijke ontwikkeling gedacht dan elders in Almere. Zowel de 3e kern als het kerncomplex zal sterkere relaties met het landelijke gebied onderhouden in functionele en ruimtelijke zin.

Als werkhypothese wordt in dit vroege stadium van ontwikkeling aan het aanbrengen van een beschutting gevende beplanting gedacht die is afgestemd op de landbouw - exploitatie die nog geruime tijd in dit deel van het Almere - gebied zal plaatsvinden. Zo zal een min of meer transparant coulissen - landschap kunnen ontstaan dat een uitgangspunt kan vormen voor de ontwerpen van nederzettingen van een bescheiden landelijke opzet.

De kern bij Pampus - Haven, Almere - Pampus genaamd, heeft aan het IJmeer met uitzicht op Amsterdam en Waterland een unieke ligging, daar moet bij het ontwerp van deze kern munt uit worden geslagen. De uiteindelijke opzet van deze kern is in hoge mate afhankelijk van ontwikkelingen in het IJmeer t.b.v. recreatie, waterhuishouding en communicatie. Door de directe verbindingsmogelijkheden met het centrum van de conurbatie, de binnenstad van Amsterdam, zal deze kern duidelijk een urbaan karakter krijgen, hetgeen in tegenstelling tot haar tegenhanger in Almere het oostelijk kerncomplex, in een hogere woondichtheid zal resulteren.

In de navolgende tabellen zijn de oppervlakten van de verschillende bestemmingen in afgeronde cijfers weergegeven.

#### **Oppervlakte tabel structuurplan Almere. (afgerond)**

Plangebied	22.000 ha
randmeren en Oostvaardersdiep	7.100 ha
<hr/>	
Stedelijk gebied Almere	14.900 ha
Stedelijke bebouwing (kernbebouwing, reservering t.b.v. kernen, centra intensieve bedrijvenparken)	4.400 ha
Extensieve bedrijvenparken	500 ha
Bijzondere bestemmingen	650 ha
Hoofdinfrastructuur (autowegen, spoorbaan, kanalen)	950 ha
Civiele werken (leidingenstraat, reinwaterkelder, etc.)	400 ha
<hr/>	
Totaal bebouwing en hoofdinfrastructuur	6.900 ha
<hr/>	
Totaal buitenruimte Almere	8.000 ha
Permanente land- en tuinbouw	2.000 ha
<hr/>	
Stedelijke buitenruimte (groene lobben in de kernen, inclusief sportparken, intensieve en extensieve recreatiegebieden, plassen, lokale infrastructuur, onvoorziene vestigingen, etc.)	6.000 ha

**Oppervlakte van stedelijke bebouwing (kernbebouwing, bedrijven-  
parken intensief en hoofdcentrum en nevencentra) en inwonertal  
van de kernen**

Almere-Stad	1.440 ha	60 inw./ha = ca.	86.400 inw.
Almere-Haven	360 ha	" inw./ha = ca.	21.500 inw.
Derde kern	745 ha	" inw./ha = ca.	44.700 inw.
Almere-Pampus	996 ha	" inw./ha = ca.	59.760 inw.
Oostelijk kernencomplex	758 ha	50 inw./ha = ca.	37.900 inw.
<hr/>			
Totaal stedelijke be- bouwing Almere	4.412 ha	Totaal	250.260 inw.

N.B. Aan de gebieden aangeduid als "bijzondere bestemming met bijbehorende woonbebouwing" is afhankelijk van de aard van deze nader te bepalen bestemmingen ook een aantal inwoners toe te rekenen.

**Schatting bestemmingsverdeling stedelijke buitenruimte  
(excl. permanente land- en tuinbouw).**

- Groene lobben in en randen van kernen (stedelijke parken, sportvelden, volkstuinten, enz.)	1.200 ha (ca. 20%)
- Recreatieve bestemmingen buiten de kernen (bosbad, golfcourse, motor-crossterrein, enz.)	300 ha (ca. 5%)
- Plassen (in de centrale buitenruimte, de Noorderplassen, poelen, enz.)	300 ha (ca. 5%)
- Weide-vogelgebieden met agrarisch overgangsgebied (ten westen van Noorderplassen)	600 ha (ca 10%)
- Kleinschalige agrarische bestemmingen (boomkwekerijen, tuincentra, reeratietuinen, enz.)	1.500 ha (ca. 30%)
- Bosbouw	1.800 ha (ca. 30%)
<hr/>	
- Stedelijke buitenruimte,	totaal ca. 6.000 ha





## 10. milieuhygiëne

### 10.1. Inleiding

Het bouwen van steden betekent het bijeenbrengen van grote aantallen mensen op een betrekkelijk kleine oppervlakte.

Door deze concentratie van mensen die moeten wonen, werken en recreëren is milieubelasting onvermijdelijk. Bodem, water en lucht worden belast met milieuverontreinigende componenten; mens en dier worden geconfronteerd met diverse vormen van geluidsoverlast.

In het begin van de 20e eeuw werd milieuoverlast veelal gezien als een onvermijdelijk gevolg van de industriële revolutie. In onze huidige welvaartstaat wordt dit terecht niet meer geaccepteerd.

Door op de juiste wijze gebruik te maken van de ons ter beschikking staande kennis op het gebied van de techniek en de planologie kan de milieubelasting in stedelijke gebieden vergaand worden teruggedrongen en wel tot een niveau dat een algemeen welzijn niet in de weg staat of zelfs ten goede komt.

Van oudsher bekende methoden om bodem - en waterverontreiniging te verminderen of tegen te gaan zijn b.v. de aanleg van riolering en de afvoer van vaste afvalstoffen. In de huidige tijd zijn voldoende technieken beschikbaar en maatregelen mogelijk om luchtverontreiniging en geluidhinder te minimaliseren. Het zodanig bewaken en terugdringen van bepaalde milieubedervende factoren en processen dat de gezondheid in een leefbaar milieu gewaarborgd wordt, zou men kunnen omschrijven met de term milieuhygiëne.

## 10.2. Milieuhygiëne en het Structuurplan voor Almere

### 1. Algemeen

Maatregelen die getroffen moeten worden om in de toekomstige polynucleaire stad Almere een aantrekkelijk woon -, werk - en recreatiemilieu te creëren, staan niet op zichzelf.

Bij het menselijk handelen worden we constant geconfronteerd met milieuhygiënische aspecten. Tussen de regels v.h. voorliggende structuurplan door zal de lezer diverse milieuhygiënische maatregelen aantreffen. Het structuurplan geeft richting aan de ruimtelijke ontwikkeling op basis van onderzoek en van beleidsvoornemens inzake de verschillende vormen van stedelijk grondgebruik in hun onderlinge samenhang. Het beleidsvoornemen om in de nieuwe stad Almere te komen tot een optimaal 'milieu' is en kan niet anders zijn dan een onderdeel van een algemeen welzijnsbeleid. Dit betekent, dat van de factor milieu van andere sociaal - economische factoren, zoals o.m. de factor werkgelegenheid, geen sprake mag en kan zijn. Evenmin is het verantwoord om met een beroep op de werkgelegenheid abnormale vervuiling v.h. milieu te accepteren. Er zal dus ook een afwegingsproces moeten plaatsvinden. Dit structuurplan kan worden beschouwd als het resultaat van zulk een afwegen, waarbij de Stedebouwkundige conceptie met de nabijgelegen recreatiemilieu's (bossen) al een goede basis vormt voor een vriendelijk leefmilieu.

### 2. Doelstelling en uitgangspunten.

Welke zijn nu de belangrijkste aspecten die in dit afwegingsproces met betrekking tot de milieuhygiëne in de nieuwe stad Almere meespelen?

Dat zijn dezelfde aspecten als die in het nationale milieuhygiënische beleid worden gehanteerd. De hoofddoelstelling van dit beleid houdt in dat maatregelen moeten worden genomen ter bestrijding van milieuverontreiniging. Dit beleid heeft gestalte gekregen in de vorm van milieuwetten, waarvan er vooral de laatste jaren diverse van kracht zijn geworden. Genoemd kunnen worden:

- De Wet verontreiniging oppervlaktewateren
- De Wet inzake de luchtverontreiniging
- De Afvalstoffenwet
- De Wet geluidhinder
- De Wet chemische afvalstoffen.

Hoewel de maatregelen ter bestrijding van milieuverontreiniging naar aard en omvang kunnen en vaak ook moeten verschillen, kan een aantal algemene uitgangspunten worden genoemd. De belangrijkste zijn de bestrijding van de milieuverontreiniging aan de bron, het 'schoonhouden' van 'schone' gebieden (het zgn. stand - still beginsel) en het stellen van normen.

Daarnaast is van niet te onderschatten belang de nauwe verwantschap die er bestaat tussen de basisdoelstellingen van de ruimtelijke ordening in het algemeen en in stedelijke gebieden in het bijzonder die van het milieubeheer, zeker op het gebied van de milieuhygiëne. Beide streven naar behoud of verbetering van de kwaliteit van de ruimtelijke omgeving of anders gezegd naar een leefmilieu voor de mens van zodanige kwaliteit, dat hij zich daarin optimaal kan ontplooiën. Waar ruimtelijke ordening en milieubeheer er naar streven het fysieke leefmilieu van de mens optimaal te doen zijn, vullen zij elkaar aan. Ruimtelijke ordening is daarom te beschouwen als een van de belangrijkste instrumenten bij het realiseren van een milieubeleid. Dit milieubeleid is echter op haar beurt een van de belangrijkste middelen om tot een goede ruimtelijke ordening te komen.

### 3. Nadere beschouwing van de uitgangspunten.

*Ruimtelijke ordening.*

Een ruimtelijke planning in het stedelijk gebied van Almere kan naar hedendaagse inzichten optimaal geschieden, omdat historische be-

lemmeringen in dit nog maagdelijk gebied ontbreken. Hierdoor is tevens een goed uitgangspunt aanwezig voor het realiseren van een milieubeleid dat gebaseerd is op de bestrijding van verontreiniging bij de bron.

Bij het opzetten v. h. structuurplan is getracht de (vaak onvermijdelijke) milieubelasting daar te laten plaatsvinden waar ze zo min mogelijk hinder veroorzaakt.

Structuurbepalende elementen in dit kader zijn:

- de polynucleaire stad met brede bufferstroken tussen de kernen ('groene longen')
- grote bedrijventerreinen op ruime afstand van de kernen
- scheiding wonen - werken - verkeer.

#### *Bestrijding bij de bron.*

Het belangrijkste uitgangspunt v.d. milieuhygiënische wetgeving is de 'bestrijding bij de bron'. Dit behoeft nauwelijks toelichting. Immers, het is de maatschappelijke verantwoordelijkheid van iedereen het milieu zo min mogelijk te belasten.

Dit kan worden bereikt door:

- het zodanig wijzigen van bepaalde processen, dat de effecten op het milieu worden geminimaliseerd (b.v. door het toepassen van geluid-dempers, ontzwapelingsinstallaties, afgasreinigingsfilters etc.)
- het stellen van normen
- de vestiging van bedrijven in een nieuwe stad vanaf het begin milieuhygiënisch te begeleiden.

De effecten van bestrijding van verontreiniging aan de bron in een nieuwe stad zijn in het algemeen groot. Dit komt doordat er sprake is van nieuwbouw van bedrijven op een planologisch geschikte plaats. Dit gaat veelal gepaard met het introduceren van de modernste productieprocessen waardoor voldaan kan worden aan de milieutechnische eisen (normen) die worden gesteld in het kader v.d. diverse milieuhygiënische wetten.

#### *Het 'stand - still' beginsel.*

Naast de bestrijding bij de bron kan het 'stand - still' beginsel worden gehanteerd. Dit is erop gericht om 'schone' gebieden zoveel mogelijk 'schoon' te houden. Op zich lijkt het stichten van een stad in de polder in strijd met dit beginsel. In de samenhang met stadsvernieuwing en verplaatsing van bedrijven, die hun installaties over 't algemeen moderniseren, wordt hierbij op regionaal niveau per saldo een positief resultaat bereikt.

#### **4. Concrete maatregelen.**

De in paragraaf 3 genoemde uitgangspunten zullen moeten gelden ten einde hinder en overlast in en tussen de meest wenselijke toekomstige woon - ,werk - en verplaatsingsmilieus onderling tot een aanvaardbaar minimum te beperken.

De navolgende concrete maatregelen vloeien rechtstreeks voort uit de genoemde uitgangspunten. Deze maatregelen zijn of reeds uitgevoerd c.q. in uitvoering of in een stadium van voorbereiding (voor zover het betreft de kernen Almere - Haven, Almere - Stad en Almere - Buiten).

#### *Verplaatsingsmilieus.*

Naast de positieve communicatiefunctie brengt het gemotoriseerde verkeer helaas een aantal negatieve effecten met zich mee, te weten: lawaai, luchtverontreiniging en onveiligheid. Op het structuurplanniveau is gepoogd deze effecten al direct te minimaliseren. Daartoe is de voorkeur gegeven aan een hoge prioriteit voor het langzaam verkeer en het openbaarvervoer. Hoe meer mensen zich op deze manier verplaatsen, hoe minder het milieu wordt aangetast. Ook uit het oogpunt van een zuiniger energiehuishouding is dit een consequente doelstelling.

Als aanvullend systeem is het autosysteem ontworpen, zoveel mogelijk neergelegd in de activiteit - rustige zones, waardoor hinder eveneens wordt verminderd, vergeleken bij bestaande situaties. Daarnaast worden de volgende maatregelen getroffen:

- Langs de spoorlijn worden m.n. daar waar de treinen sneller zullen rijden de wat minder geluidgevoelige bestemmingen geprojecteerd (werkgebieden, sportvelden, volkstuinen e.d.).
- In een aantal gevallen worden wegen direct naast de spoorlijn geprojecteerd, zodat de geluidzones van weg en spoorlijn elkaar gedeeltelijk overlappen en de eventuele woonbebouwing door de tussen gelegen weg op relatief grote afstand van de spoorlijn zal komen te liggen.
- Binnen 800 m afstand van de stations is woon - en centrumbebouwing gedacht. Het ligt voor de hand in de onmiddellijke nabijheid van de stations minder geluidgevoelige bebouwing te situeren, zoals kantoren, winkels en parkeeroplossingen.
- In de als eerste te ontwikkelen woongebieden langs de spoorlijn wordt de gevel van het dichtst bij de spoorlijn gelegen bebouwing op ruim 50 m uit de as van de spoorlijn gepland, waarbij de blokken akoestisch zo gunstig mogelijk gegroepeerd worden, d.w.z. evenwijdig aan het spoor met zo weinig mogelijk openingen tussen de gebouwen onderling.
- Een gevelafstand van 50 m tot de as v.d. spoorlijn levert overigens qua geluidhinder volgens de grenswaarden v.h. onlangs vastgestelde interimbeleid geen probleem op ('Geluidsaspecten v.h. tracé van de Almere - Spoorlijn', R.I.J.P. 1977). Desalniettemin wordt gepoogd de geluidgevoelige vertrekken zo min mogelijk a.d. spoorzijde te situeren, terwijl ook de benadering van de woning vanaf deze zijde dient plaats te vinden.
- Tenslotte zij nog opgemerkt dat bovenstaande maatregelen ervan uitgaan dat de spoorlijn op een 4 à 5 m hoge aardbaan wordt gelegd. Naast andere zaken heeft bij de keuze aardbaan of viaduct ook het aspect geluidhinder er mede toe geleid dat voor een ligging op een baan gekozen is.
- Het doorgaande autoverkeer, d.w.z. het verkeer dat in Almere - Stad niet haar oorsprong en bestemming vindt, wordt door de opzet v.d. hoofdwegenstructuur buiten Almere gehouden. Rondom de kernen (gescheiden v.d. bebouwing door een afstand van minimaal 200m, indien geen geluidsvoorzieningen worden getroffen) liggen deze zgn. stadsautowegen, evenals de toekomstige Rijksweg 6. De geluidhinder wordt door deze afstand tot een minimum beperkt, evenals de overlast in het algemeen van doorgaand verkeer.
- De autostromen binnen Almere worden geconcentreerd op een zo grofmazig mogelijk net van zgn. kernhoofdwegen, getraceerd buiten de woongebieden. Maatregelen t.b.v. veiligheid en tegen geluidhinder kunnen dan zo efficiënt mogelijk worden genomen. De vormgeving van deze wegen werkt een relatief lage snelheid - gunstig uit oogpunt van zowel geluidhinder als veiligheid - in de hand. Tevens zijn deze wegen voor een aanzienlijk deel door minder geluidhinder gevoelige gebieden getraceerd, zoals bedrijventerreinen en groengebieden (langs sportvelden en volkstuinen). Daar waar deze kernhoofdwegen langs woonbebouwing lopen, wordt deels door afstand houden, maar vooral door aanvullende maatregelen (verdiepte ligging v.d. weg, geluidswallen) een voor deze woonbestemming aanvaardbaar geluïsniveau verkregen, dat voldoet aan de in de wet geluidhinder gestelde grenswaarden.
- Het overgrote deel v.h. lawaai - veroorzakende vrachtautoverkeer wordt zoveel mogelijk buiten de kernen gehouden door de belangrijkste oorsprong en bestemming van dit verkeer, nl. de grote bedrijventerreinen, aan de rand v.d. stad te situeren.
- Uit een toetsing op basis van de stedenbouwkundige uitwerking van de eerste woon - en werkgebieden te Almere bleek het lokale openbaarvervoer (bussen op eigen baan) geen geluidhinderproblemen op

te leveren.

- Als laatste verplaatsingsmilieu dient het grachtenstelsel te worden genoemd; naast het vervullen van functies als waterberging en visuele verfraaiing v.h. stedelijk milieu is het geschikt voor het verplaatsen van kleine, ongemotoriseerde bootjes. Het water is ongeschikt voor de zwemsport, hetgeen tot uiting dient te komen in ontwerp en inrichting van de grachten.

#### *Woonmilieus.*

Woongebieden kunnen ernstig in hun waarde worden aangetast door de volgende soorten (over)last en hinder:

- lawaai
- stank, luchtverontreiniging
- onveiligheid.

De volgende maatregelen zijn en worden getroffen om deze last en hinder tot een minimum te beperken:

- Het tegengaan van het lawaai van het gemotoriseerde verkeer is reeds ter sprake gekomen. Andere lawaaiverwekkers in woongebieden zijn bepaalde voorzieningen (scholen, buurthuizen e.d.), bepaalde bedrijven en mensen zelf.  
Het streven is erop gericht genoemde voorzieningen zodanig te situeren en in te richten dat geluidsoverlast beperkt blijft. Bedrijven die geluidhinder veroorzaken, horen niet in het woonmilieu thuis. Bij de nadere uitwerking van de plannen dienen voorschriften hiertoe te worden opgenomen.
- M.n. voorzieningen die frequent bezocht worden door (vooral kleine) kinderen, dienen zodanig te worden gesitueerd dat veilige loop - en fietsroutes van woning naar bestemming zijn gegarandeerd.
- Door een zo fijnmazig mogelijke buurtontsluiting dient een dusdanig verkeersluw woongebied te ontstaan, dat ruim voldaan wordt aan de normen voor de verkeersveiligheid, geluidhinder en luchtverontreiniging. Het is in dit verband te overwegen in de woongebieden in bepaalde mate de woonerven in te voeren. Richtlijnen voor inrichting en vormgeving daarvan dienen bij nadere uitwerking v.d. plannen te worden opgenomen.
- Belangrijke maatregelen om luchtverontreiniging door ruimteverwarming in woningen in de toekomst tegen te gaan vormen het gebruik van gas en de aanleg van een stadsverwarmingssysteem. De warmtekrachtcentrale wordt ver buiten de kernen gesitueerd; rookgassen worden gereinigd.
- De aanleg van parken, bossen, natuur - en landbouwbedrijven in en om de kernen.

#### *Werkmilieus.*

De beperking van milieubelasting door bedrijven is - waar het een bestaande situatie betreft - in belangrijke mate en zaak van de milieuwetgeving. In een nieuwe situatie kunnen tevens andere instrumenten worden gehanteerd om milieuhinder te voorkomen:

- a. Differentiatie v.d. bedrijventerreinen naar planologische en stedenbouwkundige opzet: gekozen is voor een indeling van de bedrijventerreinen in drie soorten, namelijk:
  - Grootschalige, buiten de kernen gelegen bedrijventerreinen. Momenteel is het bedrijvenpark 'De Vaart' in voorbereiding en uitvoering. Deze terreinen zijn bestemd om de (relatief) wat meer milieubelastende bedrijven te huisvesten, hoewel ook t.a. van deze terreinen strenge normen worden gehanteerd ter bescherming v.h. milieu. Het bedrijvenpark De Vaart is in een drietal milieubelastende zones verdeeld. Bedrijven met enige milieubelasting worden in de zone nabij het Oostvaardersdiep gesitueerd. Essentieel is dan ook de centrale groene zone op het terrein De Vaart.
  - Middelgrote bedrijventerreinen, gelegen aan de rand van de

kernen. Deze terreinen kunnen eventueel ook bedrijven herbergen welke niet meer dan een geringe milieubelasting veroorzaken. Door een goede zonering van deze gebieden (b.v. lawaai - veroorzakende bedrijven ver van de woonbebouwing en dicht tegen de kernhoofdwegen) kan de overlast tot een minimum worden beperkt. Tevens dienen ruime bufferzones (minimaal 50 m) deze werkgebieden van het woonmilieu te scheiden. Bij de nadere uitwerking v.d. plannen zal e.e.a. nader omschreven dienen te worden.

- De kleinschalige bedrijventerreinen verspreid gelegen over de diverse kernen, altijd gekoppeld aan de kernhoofdwegen, mogen geen milieu - overlast in de vorm van lawaai, stank of overmatig (vracht) verkeerveroorzaken. Bij de nadere uitwerking van de plannen dient ook hieromtrent wederom geen onduidelijkheid te bestaan.

b. Het uitgiftebeleid. De daadwerkelijke uitvoering van de milieuwetgeving berust bij andere instanties dan de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders. Om echter tevens in milieuhygiënische zin een goede start te maken, worden ook de milieu - technische aspecten van een bedrijfsvestiging betrokken in de besluitvorming rond een terreinaanbod.

In de verdere uitwerking v.h. structuurplan in gedetailleerde bestemmingsplannen zullen genoemde maatregelen verder worden geëffectueerd.

## 11. stedelijke voorzieningen

### 11.1 Samenvatting

#### Algemeen

Een stad ontleent zijn betekenis mede aan de aanwezige voorzieningen; dit geldt ook voor een nieuwe stad in wording. Omvang en aard van diverse voorzieningen worden bepaald door inwoner - aantal, samenstelling van de bevolking naar sociale -, economische - en culturele kenmerken en door de initiatieven, die door particulieren of overheden worden genomen. De meerkernige opzet van Almere is een uitdaging voor wat betreft de spreiding van de diverse voorzieningen; in de toedeling aan de kernen of de buitenruimte ligt een mogelijkheid bij te dragen aan de eigenheid van elk van de kernen, resp. delen van de buitenruimte. Het laatste is te meer het geval als aard en niveau v.d. specifieke voorzieningen corresponderen met het inwonertal van de kern en/of met de fysieke - en stedenbouwkundige situatie ter plaatse. Tegen de achtergrond van eerder geformuleerde uitgangspunten en doelstellingen worden 6 categorieën stedelijke voorzieningen behandeld wat betreft de recente ontwikkelingen, de omvang v.d. behoefte in een aantal stadia van ontwikkeling alsmede het ruimtegebruik en de spreiding binnen Almere.

#### Winkelvoorzieningen en horeca

Het concept dat op dit moment Almere t.a.v. winkelvoorzieningen reëel wordt geacht bestaat uit:

- een hoofdwinkelcentrum in elke kern, aangevuld met een buurtsupermarkt of versterkte buurtcentra; met een reservering voor solitaire vestigingen;
- het hoofdwinkelcentrum van Almere ligt in Almere - Stad met ca 45% van de winkeloppervlakte in de hoofdwinkelcentra;
- de hoofdwinkelcentra zullen naast het principe van hierarchie wellicht voor een aantal branches globaal genomen het principe van complementariteit kunnen vertonen;
- naarmate de kern minder inwoners telt is een groter deel v.d. winkeloppervlakte in het hoofdcentrum gelegen;
- grootschalige detailhandelsvormen met een extensief terreingebruik treft men op 'bedrijventerreinen' nabij hoofdcentra;

Voor de beginfasen is uitgegaan van verlies aan koopkracht m.n. in de niet - dagelijkse artikelen; op lange termijn wordt het saldo van koopplek en koopkracht - toevloeiing voor geheel Almere op 0 gesteld en de koopkrachtbinding van de niet - dagelijkse artikelen in Almere - Stad op 120.

De behoefte aan horeca- voorzieningen is in totaliteit berekend, per kern en voor de buitenruimte.

Dranken - , maaltijden - , en logiesverstrekkende vestigingen vragen tesamen 0,18 m<sup>2</sup> per inwoner. Het grootste deel van deze vestigingen is opgenomen in de centra.

#### Welzijn en Zorg.

De rol van de overheid, zo wordt dikwijls gesteld, is voorwaarden schepend. Juist op het terrein van de diverse welzijnsvoorzieningen is het essentieel aan te geven wat die 'voorwaarden' inhouden.

In dit structuurplan wordt ervan uitgegaan, dat ruimte en accommodatie als minimum zijn te beschouwen om de samenleving en haar groeperingen ontplooiingsmogelijkheden te geven. In dit licht is het goed voor een buurthuis een bruto norm te hanteren voorde overdekte ruimte van 0,10 m<sup>2</sup> per inwoner, en voor alle sociaal-culturele voorzieningen tesamen - dus niet behorend tot de categorie zorg of kunst - 0,15 à 0,20 m<sup>2</sup> per inwoner.

Collectieve ruimten die evenmin tot de sociaal -culturele voorzieningen worden gerekend en waarvoor, indien het milieu -zowel qua bewoners als gebouwde omgeving - daartoe aanleiding geeft tot stand komen vragen ca 0,10 m<sup>2</sup>/inwoner. Een essentiële voorwaarde is altijd de plek waar de betreffende ruimte voor bepaalde vestigingen wordt



gesitueerd. Met het oog op optimaal gebruik is het nodig bij elke voorziening na te gaan hoe gevoelig deze is voor een centraal t.o.v. gebruikers gelegen lokatie en hoe de samenhang is met andere vestigingen.

Het is evident, dat ook op het terrein v.d. diverse welzijnsvoorzieningen ontwikkelingen van macro - economische aard tot ingrijpende veranderingen in het behoeftepatroon kunnen leiden. Daarmee is - op basis van de thans voorhanden gegevens - een grote mate van onzekerheid te constateren zowel m.b.t. de spreiding, omvang en aard van de vrij beschikbare tijd als de inkomensontwikkeling en de daaruit voortvloeiende sociale verschijnselen.

Voorts is een aantal criteria genoemd, waaraan bij de planning van welzijnsvoorzieningen in het algemeen is te voldoen. Ook is met het oog op het steeds opnieuw in ontwikkeling brengen van een nieuw stadsdeel een basispakket van (sociaal - culturele) voorzieningen gegeven, dat aanwezig zou moeten zijn bij de vestiging van het eerste gezin. Hulpverlening op het terrein v.d. lichamelijke gezondheid alsook het sociale welzijn vereist - evenals de meeste andere voorzieningen overigens - een zorgvuldige inpassing in dat deel van de samenleving, dat er gebruik van zal maken. Vooruitlopend op de specifieke kenmerken en bijzonderheden, die zich kunnen voordoen moet - op basis van een aantal uitgangspunten en verwachtingen - een idee worden gevormd over de ruimtelijke opzet van de betreffende vestigingen. Voor verzorgingstehuizen en verpleeghuizen is een prognose gemaakt op basis van de inwonertallen en de leeftijdsopbouw (van de bejaarden) in de kernen van Flevoland. Gegeven het inwonertal en decentrale ligging van Almere - Stad verdient het in het algemeen aanbeveling de voorzieningen, die het draagvlak van 90 à 100.000 inwoners te boven gaan in deze kern te situeren, terwijl vestigingen met een draagvlak van 30 à 60.000 inwoners zowel in aanmerking komen voor Almere - Buiten, het kleine kerncomplex en Almere - Pampus als Almere - Stad. In dit licht bezien wordt een algemeen ziekenhuis aan Almere - Stad toegedacht, terwijl de middelgrote kernen in aanmerking komen voor een tweede ziekenhuis en een verpleeghuis. Een polikliniek zal waarschijnlijk in elke kern gaan functioneren.

In hoeverre nieuwe ontwikkelingen in de gezondheidszorg tot ingrijpende afwijkingen leiden van de geschetste opzet - Ode lijn met preventie, voorlichting en onderzoek, 1ste lijn met gezondheidscentrum voor 6 à 8.000 inwoners en 2de lijn met polikliniek, zieken - en verpleeghuis etc. - zal afhangen v.d. waarde die men toekent aan meer thuiszorg, meer preventie en schaalverkleining. Voorzover Almere te klein is als draagvlak voor medische voorzieningen (b.v. psychiatrisch ziekenhuis, districtsgeneeskundige dienst, revalidatiecentrum) zal regionaal onderzoek nodig zijn om de meest gereede (re)lokatie tot stand te brengen.

### **Onderwijs.**

In nieuwe steden neemt het onderwijs altijd een belangrijke plaats in. Met het oog daarop is aandacht geschonken aan de belangrijkste ontwikkelingen (veranderde deelneming, structurele verschillen, plannen tot herstructurering, permanente educatie etc.). Op basis van een taakstellende leeftijdsopbouw, waarbij niet alleen met een evenwichtiger verdeling qua leeftijd v.d. gehele bevolking is gerekend maar ook de gedaalde huwelijksvruchtbaarheid is verdisconteerd, zijn de aantallen leerlingen per kern, per peiljaar voor kleuter - , basis - en voortgezet onderwijs berekend. Op basis hiervan is het aantal en de verdeling van de scholen over de kernen becijferd. Overigens is ook nagegaan waartoe een natuurlijke groei leidt. Bij de verdeling over de denominaties is uitgegaan van de reële verhoudingen per ultimo 1978 (70% openbaar, 15% r.k., en 15% prot.chr.).

T.a.v. het voortgezet onderwijs is met 2 mogelijkheden gewerkt: a. scholengemeenschappen huidige stijl; b. middenschoolopzet. Ruimtelijk zijn hieraan consequenties te verbinden, die o.m. inhouden dat bij het gegeven van grote scholengemeenschappen in geval van midden-

scholen op meer lokaties grond moet worden gereserveerd, zodat beide mogelijkheden openblijven, en dus ook die van kleinere scholengemeenschappen.

### **Kunst en cultuur.**

De voorwaarden scheppen voor de bloei van een stedelijke cultuur betekent ook hier ruimte en accommodatie ontwikkelingen op de -op langere termijn gezien - gunstigste plaats in Almere voor de verschillende uitingen van kunst en cultuur. Hoofdvestigingen van voorzieningen als ook eenmalige vestigingen zal men - tenzij er een sterke argumentatie voor een andere lokatie pleit - in het algemeen in het centrum van Almere - Stad (willen) aantreffen. De nabije ligging van Amsterdam en 't Gooi zal wellicht eerder dan verwacht tot initiatieven leiden op dit terrein.

### **Recreatie.**

In aansluiting op hoofdstuk 5 (buitenruimte) is hier aandacht besteed aan de diverse sporten (binnen - , veld - en overige): deelnemers en ruimtebehoefte. Daarnaast is een raming gemaakt v.d. verdeling van de talrijke land en watergebonden recreatie - vormen. E.e.a. is geplaatst in het kader van de aanwezige gevoeligheid van vele recreatievormen voor inkomenswijzigingen. De hypothese die hier is gebruikt houdt in, dat inwoners van Almere in Almere hun vrije tijd voor verreweg het belangrijkste deel zullen willen besteden, in de Stadsrand, het stadscentrum en de woongebieden.

## **11.2. Algemene inleiding**

### **Het begrip voorzieningen**

Voorzieningen kunnen worden omschreven als 'elementen, die ten doel hebben materiële en immateriële diensten te verlenen om in de behoeften van (delen van) de bevolking te voorzien'. In dit hoofdstuk zullen de verschillende categorieën stedelijke voorzieningen succesievelijk de revue passeren. In het algemeen is sprake van een verzorgende functie, welke in eerste aanleg gericht is op de lokale bevolking. Het aantal te realiseren voorzieningen, alsmede de aard en spreiding ervan, staat in nauw verband met de bevolkingsomvang en -samenstelling. Bepaalt de omvang van de aanwezige bevolking de omvang van het voorzieningenpakket (met inachtneming van bepaalde minima), de samenstelling geeft aanleiding tot diversificatie binnen dit pakket. In een maatschappij, welke wordt gekenmerkt door een vrij hoog peil van economisch - technologische ontwikkeling, welvaart over de hele linie van de samenleving, korte werktijden enz., zijn velerlei deelgroepen te onderscheiden die deels eigen behoeften en wensen kennen, terwijl tegelijkertijd een grotere individualisering plaatsvindt. Deze spreiding in belangstelling leidt tot een veelheid aan goederen/diensten, nodig om daarin te voorzien. Globaal kan onderscheid worden gemaakt tussen een meer actieve behoefte - bevrediging (b.v. detailhandel, vrijetijd) en een meer passieve (zorg, lichamelijk en geestelijk). Naast voorzieningen, welke op iedere inwoner betrokken zijn (huisarts, bakker e.d.), zijn er diensten welke zich richten op deel - of doelgroepen: b.v. peuterspeelzalen, zeer gespecialiseerde winkels.

Het aanbieden van een veelzijdig voorzieningenpakket vormt een belangrijk onderdeel in het scheppen van een wervend milieu; nodig in een nieuwe nederzetting in Flevoland, waar aanvankelijk toch wel van een pionierssituatie mag worden gesproken.

### **Voorzieningen en spreidingspatroon**

De essentie van dit hoofdstuk is de vraag naar de mogelijke omvang en spreiding v.d. diverse accommodaties over Almere.

Elke bevolkingsconcentratie van enige omvang, met een zeker minimum i.v.m. het economisch draagvlak van b.v. winkels, kent een zeker

spreidingspatroon van voorzieningen, waarbij winkelvoorzieningen wel het meest in het oog springen. Naarmate de bevolkingsomvang toeneemt, neemt de spreiding over het gebied eveneens toe; zij het niet in evenredige mate. Sedert lange tijd is er een tendens tot concentratie geweest van voorzieningen op meer centraal gelegen plaatsen. Schaalvergroting, specialisatie, bereikbaarheid en dergelijke factoren waren hiervoor de oorzaak. Analyse van bestaande bevolkingsconcentraties leidde tot de opstelling van de verzorgingshiërarchie in centra van verschillend niveau: buurt - wijk- stadsdeel - stad - regionaal. Bovendien zijn nog de solitaire vestigingen te noemen, variërend van de winkel op de hoek tot supermarkt. In genoemde reeks hebben zich enkele verschuivingen voorgedaan. Alleenstaande winkels zijn aan het verdwijnen in oude steden, in nieuwe wijken worden ze niet meer in deze vorm gepland. Kleine buurtwinkelcentra tot ± 1.500 m<sup>2</sup> (10 à 15 winkels) worden soms marginaal, waardoor de neiging ontstaat ook deze niet meer te plannen. Hier en daar dreigen stadscentra hun positie te verliezen ten gevolge van veranderde bedrijfsvoering en een slechte verkeerssituatie. Bij de gedachtenvorming over de gewenste spreiding van voorzieningen in nieuwe gebieden wordt t.a.v. de consument uitgegaan van twee wensen. Enerzijds is er de wens tot tijdbesparing, vooral op het gebied van dagelijkse goederen (voornamelijk voeding), anderzijds wordt de keuzemogelijkheid belangrijk geacht - voornamelijk voor de niet - dagelijkse, meer duurzame goederen. In het winkelapparaat komt e.e.a. tot uitdrukking in buurtwinkels c.q. supermarkt (superette) die bij voorkeur binnen loopafstand (tot 500 m) zijn gesitueerd en grotere winkelconcentraties, waarin kwalitatief en kwantitatief een groter assortiment wordt aangetroffen. In enkele Nederlandse steden (Rotterdam en Groningen) blijkt ook de overwegende voorkeur voor meer concentratie in de vorm van winkelcentra en enkele buurtvoorzieningen. Deze voorkeur blijkt echter wel enigermate afhankelijk van de situatie in de onderzochte wijken. Voor een aantal voorzieningen blijkt een centrumpositie geen eis meer. Ontwikkelingen als hoge grondprijzen (huurprijzen) zijn voor ruimte - extensieve bedrijven reden om zich elders goedkoper te vestigen (b.v. meubelbranche e.d.).

Ook op het welzijnsterrein is een dergelijke ontwikkeling naar meer decentralisatie te signaleren.

Specialisatie, kostenstijging, maar ook veranderde opvattingen t.a.v. dienstverlening, deden grotere centra ontstaan. Zo zijn b.v. gezondheidscentra ontstaan, met meerdere artsen en tandartsen e.d. binnen één accommodatie. De gemiddelde afstand tot dergelijke voorzieningen is hiermee vergroot.

Het onderwijs gaf een beeld te zien van steeds groter wordende scholengemeenschappen tot meer dan 2.000 leerlingen zelfs. Intussen blijkt de schaalvergroting niet altijd een onverdeeld succes te zijn en worden pogingen ondernomen de nadelen weg te nemen resp. tot schaalverkleining te geraken.

Bij de afzonderlijke voorzieningen wordt uitvoeriger stilgestaan o.a. bij de spreiding.

### **Rol van de overheid**

Van oudsher is de economie een aangelegenheid geweest van voor namelijk het particuliere initiatief. Geleidelijk aan heeft de overheid zich meer begeven op dit terrein, M.n. op het vlak van de welzijnsvoorzieningen en nutsvoorzieningen heeft de overheid haar invloed doen gelden. Sinds de industriële revolutie is niet alleen het aantal voorzieningen sterk toegenomen, doch ook de schaal waarop die zich afspelen, zowel financieel als organisatorisch en qua personeel. De taak v.d. overheid is erop gericht de burgers een zo groot mogelijke bewegingsvrijheid te garanderen. Dat houdt in dat ze bescherming biedt en voorwaarden schept binnen het kader waarvan het particulier initiatief zich kan ontwikkelen. Continuering van activiteiten, stimulering van deelname aan nieuwe initiatieven, levering van financiële middelen, de coördina-

tie van activiteiten, instellingen en regelingen zijn daarmee deels taken voor de overheid geworden, zowel op nationaal als op lokaal niveau. Nederland is een dichtbevolkt land, waarin ruimte (grond) een schaars goed is geworden. Diverse grondgebruikers zijn voortdurend met elkaar in een concurrentieverhouding om ruimte. Hier heeft de overheid een taak in het uitstippelen van een samenhangend ruimtelijk beleid, waarin (alle) groepen, activiteiten enz. een plaats kunnen vinden, waarbij m.n. kwetsbare elementen de nodige aandacht krijgen.

Dit structuurplan is er o.m. voor om een redelijke belangenafweging tussen de diverse ruimtegebruikers te bevorderen en niet om de rol van de overheid te maximaliseren.

### **Uitgangspunten en doelstellingen**

In hoofdstuk 1 (blz. 10 t/m 12) is een aantal doelstellingen aangegeven, welke als leidraad voor de planning en ontwikkeling van Almere kunnen dienen. Ze worden hier verder bekend verondersteld. Een enkele opmerking kan wellicht bijdragen tot meer begrip voor deze beleidsvoorstellen.

Wanneer een beleid wordt gevoerd, dat erop gericht is iedereen in Almere een kans te bieden, zal er zorg voor moeten worden gedragen, dat hier op de voorzieningen zijn toegesneden. Daarbij bieden zich twee mogelijkheden aan. In de eerste plaats kan door het uitvoeren van een taakstellend vestigingsbeleid een dusdanige bevolkingssamenstelling (m.n. naar leeftijd) worden verkregen, dat ook voor die groepen, welke normaliter ondervertegenwoordigd zijn in nieuwe wijken en steden, voorzieningen gerealiseerd kunnen worden. In de tweede plaats kunnen, indien geen taakstellend beleid wordt gevoerd, via het creëren van bepaalde voorzieningen desbetreffende groepen worden aangetrokken. Daarbij verlieze men toch niet uit het oog, dat het nodig blijkt te zijn het beschikbare instrumentarium verder aan te scherpen. M.b.t. de te creëren voorzieningen is het van belang - i.v.m. de herkomst van de meeste bewoners - uit te gaan van één basisgegeven nl. een stedelijke cultuur.

Dit wil niet zeggen, dat er geen grote groepen mensen zullen zijn die juist naar Almere komen om 'buiten' te wonen. De vraag is zeer interessant in welke opzichten en in welke mate de stedelijke cultuurpatronen veranderen in de nieuwe situatie. Voor een goede prioriteitenafweging zal het nodig zijn steeds over goede onderzoekresultaten te beschikken. Tenslotte, en niet het minst belangrijk, is daar de stedenbouwkundige opzet welke voor Almere is gekozen: een gelede agglomeratie met een centrale stad, waarin het hoofdcentrum is gedacht. Onderliggende gedachten zijn een flexibele opzet in stedenbouwkundig opzicht, de mogelijkheid de groeisnelheid binnen sociaal acceptabele grenzen te houden (meerdere bouwfronten), nabijheid van groenvoorzieningen en de mogelijkheden te differentiëren in woonmilieu en in voorzieningen. Door kernen in omvang te variëren moet het mogelijk zijn verschillende pakketten voorzieningen aan te bieden, waarbij ook de spreiding ervan kan verschillen. Deze opzet is zowel interessant als ingewikkeld. Een tweetal gedachten dient enigermate met elkaar in overeenstemming te worden gebracht. Het idee, dat de delen in een aantal opzichten gericht dienen te zijn op de centrale kern ((stadsgewestelijke opzet: werkgelegenheid, voorzieningen e.d.) loopt parallel met de wens dat de kernen ook een zekere mate van zelfstandigheid en identiteit zullen bezitten. Zorgvuldige afweging van belangen zowel van het geheel als van de onderdelen is vereist; het starten van de kernen binnen het stedelijk gebied Almere, alsmede het ontwikkelingstempo dient daarop te zijn afgestemd, relatief snelle opeenvolging van de kernen zal het uiterste eisen om de kernen voldoende draagkracht te kunnen bieden, waarop ze gezien de op lange termijn beoogde bevolkingsomvang zouden mogen rekenen. Op het punt van de identiteit wordt hieronder wat verder ingegaan.

## Identiteit van kernen in Almere

### *Inleiding*

De bewoners, soms de bedrijven en instellingen en in andere gevallen het gebouwde - of anderszins gevormde milieu kunnen aanleiding geven tot herkenbaarheid van een plaats. Dikwijls zijn het combinaties van factoren en soms is het puur toeval - een historische gebeurtenis - die de reden vormen voor het ontstaan van identiteit. Wat is identiteit en wat kan ze betekenen voor de welzijnsvoorzieningen?

Welke kenmerken zorgen voor identiteit?

Het bijzondere: van andere soortgelijke elementen, gedragingen, gebouwen of voorzieningen, afwijkende (in de zin van kwaliteit, vorm, organisatie, presentatie of specialisatie) kan tot identiteit leiden. Dit gebeurt alleen indien de bewoners en de gebruikers deze bijzondere kenmerken op prijs stellen. Vaak zal het milieu in fysische of fysieke zin de contunuiteit bevorderen. Voor Almere is het milieu een gepland milieu (voorlopig), dat waarschijnlijk binnen een vrij kort tijdsbestek tot stand komt. De identiteit van geheel Almere zal dan ook nog vele jaren worden gevormd door het 'nieuwe - Stad - zijn'.

Tussen de kernen onderling zal alleen op basis van de factortijd niet erg veel verschil ontstaan, tenzij er een kloof ontstaat in het bouwproces t.g.v. schaarste aan financiële middelen of bepaalde materialen. Het is dan ook de vraag of t.g.v. een dergelijk nationaal verschijnsel identiteit zal ontstaan. De identiteit v.d. kernen zal dan ook vooral moeten worden gezocht in de ligging, omvang, ruimtelijke geleiding en de bijzondere functies (b.v. voorzieningenniveau) van de kernen. Om een aanzet te geven voor de richting waarin de ontwikkelingen zouden kunnen gaan is een blik op de structuurplankaart nodig.

### *Almere - Stad*

Deze kern met een toekomstig inwonertal van ca 90.000, centraal gelegen aan spoorlijn en de rijksweg, wordt het verkeerscentrum: het zwaartepunt en daardoor het ontmoetingsgebied bij uitstek in Almere. En door de snelle verbinding met het zuidelijk deel van de Amsterdamse agglomeratie, het Gooi en Utrecht een goed bereikbaar centrum in de regio. Dit voordeel trekt diverse categorieën mensen naar Almere - Stad: bestuurders, zakenlieden, kunstenaars, sportmensen, leerlingen, consumenten, recreanten, toeristen, adviseurs etc. Voor de activiteiten, die deze mensen bedrijven zal accommodatie worden gebouwd. Kortom: er is een basis voor een stedelijk centrum. Dit kan o.a. door de ligging aan de centrale plas in Almere een zeer specifiek karakter krijgen. Functies en vorm zorgen voor de identiteit.

In meer concrete termen betekent dit dat: congresgebouw, beurs, banken, galleries, 50m - zwembad, sporthal, bijzonder voortgezet onderwijs, hotels e.a. horeca - vestigingen en ook ingenieursbureaus toch hier het beeld vooral zullen gaan bepalen. In aansluiting hierop - dus niet hieraan voorafgaand - zullen zich de meer stedelijk georiënteerde inwoners gaan concentreren in Almere - Stad, m.n. in de centrumgedeelten. Hiervan kan op de lange duur een stimulans uitgaan voor de vestiging van zaken, die zich specialiseren in de 'verzorging' van deze categorie mensen. De herkomst v.d. bewoners in Almere - Stad - voor 60 à 70% uit Amsterdam - zal zeker bijdragen tot de genoemde ontwikkeling van een stedelijk centrum. Daarnaast vormt de concentratie van werkgelegenheid - m.n. in de dienstensector - een identiteit verlenende factor. Dit verschijnsel zorgt voor forensenstromen, extra veel voetgangers op de straten in de spitsuren en in de middagpauze, maar ook consumenten, bezoekers en deelnemers aan de verschillende vormen van stedelijke recreatie. Samenvattend bestaat de identiteit van Almere - Stad uit het stedelijk centrum met haar hoogwaardige voorzieningen, grote mate van bereikbaarheid en concentratie van werkgelegenheid.

### *Almere - Haven*

De eerste kern van Almere, die zo'n 20 à 25.000 inwoners zal krijgen zal een belangrijk deel van haar identiteit kunnen ontleen aan de centrumligging van het Gooimeer. Het watersportgebeuren en ook de oeverrecreatie zullen aan Almere - Haven een toeristisch karakter geven in de zomer. In overeenstemming hiermee is de opzet: het centrum, dat de toerist uitnodigt om hier eens een kijkje te gaan nemen. De horeca zal hier een voorspoedige ontwikkeling tegemoet gaan, ook al omdat de mate van zelfvoorziening van Almere - Haven - gezien de geplande eindomvang - niet gering zal zijn. Zou men de identiteit van Almere - Haven in één woord willen samenvatten dan zou van een zomercentrum aan het water kunnen worden gesproken.

### *Almere - Buiten*

Qua omvang een kern ter grootte van b.v. Bussum (ca 36.000 inw.), die de noordrand van Almere vormt; de kern die dichtbij het natuur- en landbouwgebied van Zuidelijk Flevoland maar ook dicht bij het bedrijventpark De Vaart ligt en daar relaties mee zal onderhouden. Na Almere - Haven en Almere - Stad kan er ruimte zijn voor een minder stedelijke kern in een aantal opzichten: woonmilieu, aard v.d. voorzieningen en spreiding van de activiteiten over het jaar. Daarbij kan worden gedacht aan woongebieden, die meer zijn ingebed in het groen, dat zowel een rol kan spelen in meer actieve - als passieve bezigheden, hiermee wordt aan de centraliteit van groenvoorzieningen binnen de kern meer aandacht geschonken. Wat de aard van de voorzieningen betreft zou specifiek kunnen worden ingespeeld op de beoogde identiteit v.d kern: stadkwekerij, natuureducatiecentrum e.d. Anderzijds kan in het verlengde van de Vaart worden gedacht aan expositie, handel e.a. vormen van communicatie op economisch terrein in het centrum van Almere - Buiten.

### *Almere - Oost*

De kleine kernen binnen Almere- Oost zijn in de eerste plaats te typeren door hun omvang (5 à 10.000 inw) en daarmee het ontbreken van voorzieningen, die dit draagvlak te boven gaan. Binnen dit totaal kan zich een centrum van enige omvang ontwikkelen, echter van een meer landelijk karakter dan in de eerder behandelde kernen. Meer dan in Almere- Buiten kan de stadsrand en het platteland hier in het bebouwd gebied binnendringen. De bruto woongebieden kunnen hier dan ook vooral worden getypeerd doorvestigingen, hetzij van stedelijk - hetzij van plattelands origine, maar georiënteerd op wat grotere onbebouwde ruimte. Te denken is aan instituten op het gebied van gezondheidszorg, kwekerijen, extensieve recreatie, buitenvestigingen op het gebied van onderzoek. De uitdaging bij het kleine kerncomplex is gelegen in de aard, de schaal en het tempo waarin één en ander tot stand wordt gebracht. De kleine kernen zullen zich kunnen onderscheiden van suburbane kernen door de aard van de (economische) activiteiten voor de hier wonende bevolking, door een gemeenschapsleven gebaseerd op het veelal ontbreken van publieke voorzieningen van wat hoger niveau en door de bouwvormen.

### *Almere - Pampus*

Na Almere - Stad wordt dit de grootste kern van Almere met 50 à 60.000 inwoners. De oriëntaties op het IJmeercentrum en op Amsterdam liggen hier voor de hand. Dit betekent ook dat zich hier vestigingen zullen aandienen, die in of nabij het centrum van Amsterdam ook goed zouden kunnen zijn gehuisvest. In tegenstelling tot Almere - Oost is hier een stedelijke compacte bebouwing te verwachten en zoekt Almere - Pampus haar identiteit m.n. in het stadscentrum, dat georiënteerd op het water met als knooppunt van vervoerslijnen grote ontwikkelingsmogelijkheden heeft. Door een andere periode waarin Almere - Pampus tot stand komt en door een andere oriëntatie en schaal zal hier een geheel ander gebied ontstaan. Een toeristische attractie zou - zo dicht

bij Amsterdam - de identiteit van deze kern waarschijnlijk kunnen bepalen (Almere- Pampus zal unieke mogelijkheden bieden m.b.t. land - , oever - , water - en stiltere recreatie). Daarnaast is het draagvlak - ook vanuit Amsterdam en de rest van Almere is toestroming te verwachten - voldoende groot om een vrij hoog voorzieningenniveau te mogen tegemoet zien. Dit zou zich kunnen manifesteren in enkele vormen van (hoger) beroepsonderwijs en gespecialiseerde economische - en maatschappelijke bedrijvigheid b.v. Europese vestigingen van internationale concerns, internationale onderwijsinstellingen en buitenkantoren van in de city van Amsterdam gevestigde ondernemingen.

### **11.3. Winkelvoorzieningen en horeca**

#### **Inleiding**

Veel mensen vereenzelvigen een stadscentrum met het winkelcentrum daarin. Dit duidt al op de dominerende functie die de winkels, de markt, de cafe's en verwante vestigingen in een stadscentrum - ongeacht hoe groot - spelen. Het ontbreken van (adequate) winkelvoorzieningen wordt in een stedelijk milieu dan ook als een groot manco ervaren. Nabijheid van voorzieningen wordt door de meeste stedelingen op prijs gesteld, zij het dat er belangrijke verschillen bestaan in de wensen t.a.v. de mate van nabijheid en de aard en omvang van de voorzieningen voor de diverse groepen mensen. Daarnaast is de sfeer in een centrum van minstens zo groot belang voor het succes van een centrum. Pas wanneer de mensen het vertoeven in het centrum als een zinvolle tijdpassering ervaren zonder er feitelijk een boodschap te hebben, is in wezen pas van een geslaagd centrum sprake.

Het in stand houden van stedelijk centra, waarbij m.n. de nadruk ligt op het winkelgebeuren, is een steeds frequenter voorkomende doelstelling geworden in de planologie in de recente jaren. Voor een nieuwe stad gaat het er om de voorwaarden te scheppen voor een bloeiend stadshart, af te lezen uit de voetgangersstromen op de trottoirs ook buiten de winkel - en werkuren.

Bevolkingsgroei, massaproductie, welvaart en mobiliteit leidden in de afgelopen decennia tot grotere assortimenten, specialisatie, meer specifieke accommodatie en ruimtelijke concentratie. Aldus worden bevolkingsconcentraties tevens gekenmerkt door concentratie van winkels, recreatievoorzieningen, medische - en culturele voorzieningen. M.n. de grote stadscentra worden gezien als ontmoetingsplaats bij uitstek in de informele sfeer en de formele sfeer (congres, concert, beurs, enz.). Zoals gesteld wordt beoogd het centrum van Almere - Stad in deze richting te ontwikkelen.

#### **Enkele ontwikkelingen**

Tot voor kort werd de detailhandel gekenmerkt door sterke concentratietendensen. Oude steden zijn daarvan voorbeelden. Door een aantal omstandigheden groeiden sommigen uit tot centra van hoge kwaliteit met minsten regionale functies. Tot die concentratie dragen factoren bij als grote bereikbaarheid, onderlinge contactbehoefte van bedrijven, vergelijkingsmogelijkheid en daarmee grotere aantrekkingskracht voor de consument.

T.a.v. winkelconcentraties is in de loop der tijd een scala van centra gegroeid: van klein buurtcentrum tot stadscentrum als het gaat om één stad; van klein dorpscentrum tot regionaal centrum. Aldus is het concept van de hiërarchie van winkelcentra tot stand gekomen. Voor het gebied van Almere is de indeling in buurtcentrum, wijkcentrum, stadsdeelcentrum en stadscentrum van betrekkelijke betekenis. De meerkernige opzet in kernen van verschillende grootte impliceert reeds een zekere hiërarchie in verzorgingsniveaus.

De laatste tientallen jaren hebben zich veranderingen voorgedaan met betrekking tot deze typen centra welke ook van betekenis zijn voor de planning van winkelvoorzieningen in Almere.

De buurtwinkel en de 'winkel op de hoek' nemen een aparte positie in binnen het winkelapparaat. Al jaren wordt dit type niet meer in nieuwbouwplannen opgenomen. In bestaande woongebieden is het aantal sterk gereduceerd t.g.v. schaalvergroting, toegenomen mobiliteit, draagvlakverlies enz. In stadsvernieuwingsgebieden is deze ontwikkeling duidelijk aan te wijzen. De roep om buurtwinkels blijft echter. Daarbij wordt ook gewezen op het sociaal nut van deze winkels, alsmede op bepaalde groepen als b.v. bejaarden met een geringe mobiliteit. Het lijkt nuttig, mede i.v.m. de te verwachten bevolkingsveroudering en wellicht geringere mobiliteit in het algemeen, met dergelijke vestigingsvormen rekening te houden, b.v. via het opnemen van kleine bedrijfsruimten in de woonbebouwing, waarin solitaire vestigingen kunnen worden ondergebracht, mits niet te ruimte - extensief, niet te verkeersregenerend en economisch exploiteerbaar.

Buurtwinkelcentra met minder dan 1000 - 1500 m<sup>2</sup> (10 - 15 winkels) worden in distributie - planologische kringen als steeds minder exploitabel beschouwd. Groter worden de draagvlakken en ruimere normen deden de afstand tot deze centra toenemen, waardoor het tijdsbesparend element welke voor dergelijke centra van groot belang is, kwam te vervallen. Het ontbreken van buurtwinkel en buurtcentrum in vnl. voedingsmiddelenbranches wordt als gemis ervaren. Als vervangende detailhandelsvorm deed de buurtsupermarkt/supperete zijn intrede, een vorm welke - mits zij voldeed aan eisen als eigen voedingsgebied met minimaal 1000 huishoudens en een maximale loopafstand van ca 500 m - zijn bestaansrecht heeft bewezen.

Voor wijkwinkelcentra, een compromis tussen twee consumentenwensen tijdsbesparing en keuzemogelijkheden, is in nieuwe woongebieden voorde inwoners de afstand toegenomen. De situatie wordt dan reëel, dat dit centrum wordt overgeslagen ten faveure v.h. hoofdwinkelcentrum, mits de parkeergelegenheid aldaar toereikend is. Ook deze vorm dreigt in nieuwbouw - situaties in moeilijkheden te raken. Versterkte buurtcentra op enige kilometers afstand van hogere centra van orde zijn een mogelijkheid. Het resultaat is een volledig assortiment dagelijkse goederen en gunstige verkeersligging.

Het hoofdwinkelcentrum in onze grote steden is constant in beweging. Zijn kracht is gelegen in de grote keuzemogelijkheid in produkten, prijzen, kwaliteit en aard van de winkels. Toegankelijkheid per openbaar vervoer en voor langzaam verkeer alsook parkeerruimte zijn van levens belang. Het opkomen van centra aan de stadsrand, hypermarkten e.d. kan overbodig worden gemaakt door aan de verlangens die consumenten hebben, tegemoet te komen: specialisatie, bediening, keuze.

Een speciaal aspect is de opkomst van detailhandelsvestigingen op niet daartoe bestemde plaatsen, b.v. op bedrijventerreinen. Door hun bedrijfsvoering en type huisvesting passen ze vaak niet in wijk- of stadscentra: grote parkeerruimte en lage grondprijzen zijn voor hen onontbeerlijk (bouwmarkte, discounts, meubelpaleizen enz.). Het verdient aanbeveling hun lokatievoorkeur en de opbouw van stadscentra op elkaar af te stemmen, b.v. door dergelijke terreinen te koppelen aan stadscentra, of concentraties van gelijksoortige bedrijven (b.v. doe - 't - zelf branches) in het stadsgebied op te nemen, uiteraard met inachtneming van hun eisen en die van de stedenbouwkundige kwaliteit, zodat aan het funktioneren van de detailhandel in deze centra geen afbreuk wordt gedaan.

### **Meerkernige structuur en winkelvoorzieningen**

De meerkernige opzet van Almere past i.h. beeld, dat wordt voorgestaan in het overheidsbeleid (1). Gebundelde deconcentratie, groeikernen nabij de Randstad, handhaving open ruimten, spreiding over voldoende bouwplaatsen, verscheidenheid van woonmilieus op stadsgewestelijke schaal zijn beleidsvoornemens die thans worden nagestreefd. De opzet voor Almere bestaat uit een centrale stad (Almere - Stad) met het grootste inwonertal, en een reeks kleinere woongebieden variërend van 5000 tot 60.000 inwoners (hoofdstuk 3, tabel 2) op enige afstand van de hoofd-



kern. Impliciet is daarmee de gedachte aan een zekere verzorgingshiërarchie gesuggereerd, in ieder geval voor wat betreft de winkelvloeroppervlakte. Alleen al de interne afstanden binnen Almere zouden tot deconcentratie moeten leiden. Grote afstanden zijn immers strijdig met de wens tot tijdsbesparing en met de mobiliteit van bepaalde bevolkingscategorieën. Mede op grond van andere aspecten is gekozen voor een reeks kernen met oplopend inwonertal. Deze opzet vertoont verwantschap met een nabije uit meerdere kernen bestaande streek nl. 't Gooi.

**Tabel 27. Spreiding van inwoners en winkelvloeroppervlak in 't Gooi (1 979) <sup>2)</sup>**

	inwoners	totale winkelvloeropp.	w.v. in hoofdcentrum
Hilversum	93.400	170.000 m <sup>2</sup>	80.000 m <sup>2</sup>
Bussum	35.600	62.000 "	33.000 "
huizen	29.000	27.000 "	8.500 "
Naarden	17.000	8.500 "	3.000 "
Laren	13.100	17.000 "	14.500 "
Blaricum	10.400	10.000 "	9.000 "
	198.500	294.500 "	148.000 "

Het zwaartepunt is gelegen in Hilversum met een uitgebreid kernwinkelapparaat dat voor de gehele regio van belang is.

Voor Almere wordt de navolgende conceptie voor het winkelcentrum voorgesteld:

- elke kern dient te beschikken overeen eigen hoofdcentrum, waarvan inhoud en omvang is afgestemd op het merendeel v.d. lokale behoefte; daarbij is de kleinste kern van een dergelijke omvang, dat in de elementaire dagelijkse behoeften kan worden voorzien ( $\pm$  5000 inwoners);
- de hoofdkern van Almere zal het hoofdwinkelcentrum voor geheel Almere bevatten. Voor levering van goederen en diensten (ook op welzijnsgebied) welke uitgaan boven het niveau v.h. eigen kern(winkel) centrum, zullen de kernen op dit hoofdcentrum in principe zijn aangewezen. Optimale bereikbaarheid voor alle vervoersvormen, alsmede perkeergelegenheid zijn essentiële voorwaarden. Dit verdelingsprincipe impliceert niet persé een strakke hiërarchische opzet. Het gedrag van 'de consument' is een statische abstractie van gedragingen van vele groepen. Dat betekent in de praktijk dat zich afwijkingen voordoen van deze opzet. Mensen zullen trachten hun persoonlijke wensen te vervullen waarbij men indien nodig de eigen kern verlaat en elders inkopen doet en niet altijd in het hoofdcentrum. Overlappending van marktgebieden is waarschijnlijk Een zekere specialisatie is mogelijk;
- voor complementariteit tussen kernwinkelcentra moet ruimte worden gelaten, mits de functie v.h. hoofdwinkelcentrum daardoor niet te veel wordt beperkt. Andere winkels kunnen van een dergelijke magneetwerking profiteren. Gedacht kan in dit verband worden aan een concentratie van vestigingen in de doe - 't - zelf sector, welke de laatste jaren sterk groeiende is;
- voor een verdeling van winkelvloeroppervlakte binnen de kernen dient m.n. t.a.v. dagelijkse goederen, afhankelijk van de grootte en aard en ligging v.d. kernen, spreiding zo veel mogelijk voorop te staan. Winkelsteunpunten (supermarkt) en versterkte buurtcentra bieden voorlopig bruikbare oplossingen. Voor winkels in het woongebied kunnen bedrijfsruimten worden opgenomen ten einde dit type winkel mogelijk te maken wanneer daartoe de tijd rijp is.

- Grootschalige ontwikkelingen, welke niet in het centrum thuishoren, c.q. gewenst zijn en ook geen schadelijke functie hebben, dienen in samenhang met de andere detailhandelsvoorzieningen een plaats te krijgen, waarbij een lokatie op, resp. naast een bedrijventerrein nabij het centrum overwogen kan worden.

### **Uitgangspunten bij behoefte - berekening (3)**

In het kader van dit structuurplan is het voldoende de behoefte aan winkelvoorzieningen aan te geven in m<sup>2</sup> bruto winkelvloeroppervlakte (b.v.o.) - dit is bedrijfsvloeroppervlakte - en een indicatie te geven van het aantal winkels per kern. Onderscheid wordt daarbij gemaakt in voedsel - en niet - voedselsectoren. Daarnaast zal een indicatieve verdeling naar hoofdbranches worden gegeven. De verdeling dient bij voortdurend te worden getoetst ten einde veranderingen in de detailhandel te kunnen volgen. De basisgegevens voor de berekeningen bestaan uit het aantal standaardconsumenten, de toonbankbestedingen, de vloerproductiviteit en de koopkrachtbinding.

### **Standaardconsumenten**

De bevolkingsopbouw zal vermoedelijk naar inkomen en leeftijd niet sterk afwijken v.h. Nederlandse gemiddelde. Het beleid is er in ieder geval opgericht een goede afspiegeling te bereiken (woningtoewijzing, bejaardenvoorzieningen). Derhalve wordt het aantal standaardconsumenten (= consumenten met detailhandelsbestedingen gelijk aan het statistische gemiddelde van alle Nederlanders) gelijk gesteld aan het aantal inwoners. Tabel 3 (blz. 36) geeft de woningbouwcijfers t/m 1989. Deze cijfers (kerncijfers, die jaarlijks worden geactualiseerd) vertonen intussen een afwijking van ca 10% (400 woningen minder uit. 1979). Voor de periode tot 1990 wordt nu met deze meest recente woningbouw - en inwonertallen gewerkt. Voor de lange termijn zijn ronde bevolkingscijfers gehanteerd. Zie bijlage 1 hiervoor. Tabel 28 geeft een summier overzicht.

**Tabel 28. Inwonertallen, standaardconsumenten Almere per ultimo ...**

	Haven	Stad	Buiten	Vier	Pampus	Totaal
1980	9.800	1.400	-	-	-	11.200
1985	20.000	20.000	3.700	-	-	43.700
1990	20.000	43.000	18.000	4.000	-	85.000
1995	20.000	68.000	30.500	8.000	3.500	130.000
2000	20.000	90.000	35.000	15.000	10.000	170.000
2000+	20.000	90.000	40.000	25.000	25.000	200.000
2000++	20.000	90.000	40.000	40.000	60.000	250.000

Indien zich tijdens de groei belangrijke afwijkingen t.o.v. het Nederlandse gemiddelde voordoen, zal hiermee rekening moeten worden gehouden. Dit alert zijn op inkomensontwikkelingen geldt overigens ook in hoge mate voor het volgende punt.

### **Toonbankbestedingen**

Voor 1980 bedragen de toonbankbestedingen (in winkels uitgegeven, dus exclusief postorder, markt e.d.) voor de voedingssector ca f 2.150.- en voor de niet - voedingssector f 2.750.- (per inwoner = standaardconsument). Over de groei in toonbankbestedingen zijn uiteenlopende verwachtingen te beluisteren. In de minst - elastische sector (voedings- en genotmiddelen) is een groei aangehouden van 1% (ramingen van ± 1 tot 1,5%), terwijl voor de overige goederen is uitgegaan van een groeipercentage van 2,5 (ramingen van 2 tot 3,5%) tot 2000, daarna zijn de bestedingen constant gehouden. De indruk bestaat dat de groei van

de particuliere inkomens minder zal zijn dan in de achter ons liggende jaren het geval is geweest. Aangezien de verwachtingen t.a.v. de economische ontwikkelingen recentelijk nog meer het predikaat 'somer' laten zien is het denkbaar dat de huidige verhouding tussen de bestedingen in de voedsel - en niet - voedselsector neiging tot stabilisering of zelfs verschuiving in de richting v.d. voedselsector zal gaan vertonen. Voorshands is hier evenwel nog niet mee gerekend anders dan in een serie alternatieven waarmee wordt beoogd de invloed van verschillende waarden v.d. variabelen te testen in het eindresultaat (b.v.o.). Daaruit is af te leiden, dat grote verschillen in de benodigde vloeroppervlakte ontstaan, indien i.p.v. de bovengenoemde geringe groeipercentages b.v. wordt uitgegaan van geen groei in de voedselsector na 1985, en de niet - voedselsector vanaf 1985 1,5% groei en vanaf 1990 0,5% groei in de toonbankbestedingen per jaar zou laten zien onder gelijkblijven van de andere variabelen. Op de lange termijn en dus bij grote inwonertallen zouden verschillen van 20 à 25% kunnen ontstaan t.o.v. de in dit hoofdstukgegeven resultaten. Indien regelmatige toetsing van de waarden v.d. variabelen in het model plaatsvindt is een structurele fout in de planning en ontwikkeling van de vloeroppervlakte alsook de situering v.d. verschillende typen winkels langs de looplijnen te voorkomen.

### **Vloerproductiviteit**

Zoals t.a.v. vele andere aspecten v.h. winkelgebeuren, varieert ook de benodigde omzet om tot rendabele exploitatie te kunnen komen, per branche, Prognose per deelbranche is ondoenlijk en in dit structuurplankader ook niet nodig. Gemiddeld bedraagt de vloerproductiviteit (= gemiddelde omzet per m<sup>2</sup> verkoopvloeroppervlak per jaar) ± f 11.500,- en ± f 4.750,- voor resp. voedsel en niet - voedsel (prijsspeil 1978). De groei is voorlopig gesteld op 1 % per jaar voor beide sectoren en ook hier is niet verder geëxtrapoleerd dan het jaar 2000. Voor de goede orde zij hier vermeld, dat de verhouding verkoopvloeroppervlak - bruto winkelvloeroppervlak zich verhoudt als 3:4.

### **Koopkrachtbinding**

Raming van de koopkrachtbinding (% standaardconsumenten, dat in Almere zijn bestedingen doet + het deel dat van elders komt) is een hachelijke zaak voor een nieuwe stad, zeker wanneer deze in afzonderlijke woonkernen is uiteengelegd. Vele variabelen, als b.v. de snelle, schoksgewijze groei maken voorspellingen onbetrouwbaar. Op de lange duur zal Almere geen koopkrachtverlies behoeven te kennen. De omvang en samenstelling bieden voldoende garantie. Aannemende, dat m.n. Amsterdam zijn positie als hoogwaardig centrum weet te consolideren - wat te hopen is - wordt uitgegaan van een saldo 0 voor Almere als geheel op lange termijn en voor zover de bestedingen plaatsvinden in de gebruikelijke winkelcentra.

Bij de niet - dagelijkse artikelen kan derhalve een wegvloeiing van koopkracht worden berekend naar postorderbedrijven, boekenclubs e.d. buiten de diverse centra gevestigde bedrijven van 10 à 15%. In de voedings - en genotmiddelensector zal dit eerder geschieden dan in de niet - voedingssector. Anno 1979 werden koopkrachtbindingen in Almere - Haven gemeten van 82% en 38% voor resp. de voedings - en genotmiddelen en de duurzame en overige goederen; in tabel 29 als dagelijkse en nietdagelijkse artikelen aangeduid (4).

Onderzoek blijft ook op dit punt nodig om de ontwikkelingen goed te volgen.

De daling in Almere - Haven voor 1980 t.o.v. 1979 is toe te schrijven aan een groei van de bevolking, samenvallend met een zeer beperkte uitbreiding van de b.v.o.

De bindingspercentages kunnen per kern variëren; de mate waarin kan evenwel pas worden vastgesteld na onderzoek ter plaatse. Verwacht kan worden dat de bestedingen elders merendeels in Amsterdam,

Hilversum en de plaats van herkomst, alsmede werkplaats van de betreffende consumenten zal geschieden. Omvang en opbouw van de kern, alsmede ligging t.o.v. Almere - Stad, Amsterdam en 't Gooi, maar ook de kwaliteit van de centra zelf, zijn medebepalend voor het eindresultaat.

**Tabel 29. Koopkrachtbinding voor dagelijkse en niet - dagelijkse artikelen in%**

	Haven		Stad		Buiten		Vier		Pampus		Almere	
	d.a.	n.d.a.	d.a.	n.d.a.	d.a.	n.d.a.	d.a.	n.d.a.	d.a.	n.d.a.	d.a.	n.d.a.
1980	80	35	60	20	-	-	-	-	-	-	78	33
1985	100	60	100	90	50	20	-	-	-	-	96	70
1990	100	60	100	110	85	40	60	25	-	-	95	80
1995	100	60	100	115	100	60	75	30	50	20	97	86
2000	100	60	100	120	100	60	85	40	65	30	97	88
2000+	100	60	100	120	100	70	100	60	85	40	98	86
2000++	100	60	100	120	100	75	100	70	100	80	98	90

### De behoefte aan winkelveorzieningen

Met behulp van bovengenoemde basisgegevens is het nu mogelijk de behoefte aan winkelveorzieningen te berekenen. Per 5 jaar luidt de behoefte aan m<sup>2</sup>'s bruto vloeroppervlak zoals in onderstaande tabel is aangegeven.

**Tabel 30. Mogelijke behoefte aan bruto winkelvloeroppervlak per kern**

	Almere-haven		Stad		Buiten		Vier		Pampus		Totaal		d.a.+n.d.a.
	d.a.	n.d.a.	d.a.	n.d.a.	d.a.	n.d.a.	d.a.	n.d.a.	d.a.	n.d.a.	d.a.	n.d.a.	
1980	2000	2.600	200	200	-	-	-	-	-	-	2.200	2.800	5.000
1985	5000	10.000	5.000	15.000	500	600	-	-	-	-	10.500	25.600	36.100
1990	5000	10.700	10.600	42.000	3.800	6.400	500	900	-	-	20.000	60.300	80.300
1995	5000	11.600	16.800	75.300	7.500	17.600	1.500	2.200	400	700	31.200	107.400	138.600
2000	5000	12.400	22.200	112.000	8.600	21.600	3.100	6.200	1.600	3.100	40.500	155.500	196.000
2000+	5000	12.400	22.200	112.000	9.900	29.000	6.200	15.600	5.200	10.400	48.500	179.400	227.900
2000++	8000	12.400	22.200	112.000	9.900	31.100	9.900	29.000	14.800	49.500	61.800	234.300	296.100

De gemiddelde bedrijfsvloeroppervlakte zal zich aldus kunnen ontwikkelen van 0,4 m<sup>2</sup> per inwoner thans - ten tijde v.h. distributieplanologisch onderzoek herfst '79 bedroeg dit kerncijfer 0,8 m<sup>2</sup> - via 0,8 m<sup>2</sup> in 1985 tot boven 1,0 m<sup>2</sup> in de 90-er jaren. Op de lange termijn, wanneer Almere meer dan 100.000 inwoners telt, behoeft een gemiddelde van 1,2 m<sup>2</sup> b.v.o. per inw. niet onwaarschijnlijk te zijn. Tenzij een vruchtbaar samenspel van ondernemingsgeest en zorgvuldig ontwikkelingsbeleid tot een vroegtijdige bloei v.h. hoofdwinkelcentrum in Almere - Stad leidt, dat op een hoog niveau van specialisatie functioneert, moet worden verwacht, dat de eerste 10 à 15 jaar nog een achterblijven van het b.v.o. op het vlak van de duurzame artikelen te zien zal geven in Almere.

Overigens zijn er juist in de winkelvestigingen t.g.v. schoksgewijze realisering van centrumdelen sterke schommelingen in de mate van voorziening (b.v.o. per inw.) te constateren.

### Spreiding over branches en centra

In vervolg op de in 10.3 genoemde opzet van de centra naar omvang en aard binnen de kernen en de benodigde b.v.o. zal hier in het kort worden ingegaan op enkele punten. In de eerste plaats kan worden

opgemerkt dat de centra van de kernen - afhankelijk van de nadere uitwerking v.h. hoofdprincipe: centrum, groot nevencentrum ( $\pm 5.000 \text{ m}^2 \text{ b.v.o.}$ ), middelgroot nevencentrum ( $\pm 2.500 \text{ m}^2 \text{ b.v.o.}$ ) en klein nevencentrum ( $\pm 1.250 \text{ m}^2 \text{ b.v.o.}$ ) - 60 à 70% v.d. totaal benodigde b.v.o. in de betreffende kern zullen omvatten. De overige 30 à 40% b.v.o. bevindt zich al naar gelang de mogelijkheden die er zijn - o.a. i.v.m. de afstand - om (grote) nevencentra (= versprekte buurtcentra) te creëren in meerdere of mindere mate in die centra (Almere - Haven: 20%, Almere - Stad: (20 à 25%). Daarnaast zal een kleiner deel in solitaire vestigingen in het woongebied en in geval van grotere eenheden met een extensiever ruimtegebruik op andere lokaties b.v. op of nabij bedrijventerreinen het beste kunnen worden gesitueerd. Bij de bepaling v.d. terreinbehoefte v.d. bedrijventerreinen is hiermee overigens alleen rekening gehouden voorzover de terreinbehoefte per arbeidsplaats in de distributieve ondernemingen, die v.d. voor het betreffende terrein gehanteerde terreinquotiënt niet overtreft ( $130 \text{ m}^2$ ).

Naarmate een centrum groter is, zal in het algemeen het aandeel v.d. niet - dagelijkse artikelen in de b.v.o. toenemen; de grotere nevencentra zullen 60 à 70%, de kleinere hoogstens 50% b.v.o. in niet - dagelijkse artikelen bevatten. De kleinste winkelsteunpunten in de woongebieden omvatten nagenoeg alleen dagelijkse artikelen.

Ter illustratie van de brancheverschillen tussen de centra van Almere - Haven en Almere - Stad dient onderstaande tabel voor 2 peildata. Hierin valt op dat de situatie in 1985 in Almere - Stad - naar wordt verwacht -de situatie op lange termijn in Almere - Haven zal zijn.

**Tabel 31. Verdeling winkel - areaal over de hoofdbranches in de centra van Almere - Haven en Almere - Stad <sup>5)</sup> (1985 en 2000+), in procenten**

	Almere-Haven		Almere-Stad	
	1985	2000+	1985	2000+
voedsel	22	20	20	5
schoeisel	3	3	3	3
textiel/confectie	25	27	27	40
woninginrichting	15	15	15	20
huish./luce art.	10	10	10	10
electrische art.	5	5	5	5
overige art.	20	20	20	17
<b>totaal</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Tenslotte zij nog vermeld, dat ook de grootte - verdeling v.d. winkelvevestigingen verschillend zal zijn in de hoofdkern en de kleinere kernen. Aangezien de warenhuizen (zoals Vendette, Hema, Miro e.d. met een draagvlak van minstens 40.000 inw.) en grote speciaalzaken zich voornamelijk in Almere - Stad zullen vestigen, zullen daar de grotere vestigingen voorkomen, die de gemiddelde b.v.o. per vestiging omhoog brengen. Voor het centrum van Almere - Haven is een gemiddelde oppervlakte berekend van  $235 \text{ m}^2$ , voor dat van Almere - Stad van  $470 \text{ m}^2 \text{ b.v.o.}$ , Almere - Buiten zal daar tussen liggen, zij het dichterbij het cijfer van Almere - Haven dan Almere - Stad. Het aantal winkels op de lange termijn is daarmee globaal te berekenen: Almere - Haven 75, Almere - Stad: 285, Almere - Buiten: 125 enz.

Resumerend kan worden gesteld, dat tijdens de ontwikkeling van de grotere centra in Almere een ingrijpende dynamiek zal plaatsvinden in het totale oppervlak (b.v.o.), de branchesamenstelling en de grootte - verdeling van de diverse winkelvevestigingen, dit afgezien van nog onbekende ontwikkelingen, die zich natuurlijk de komende 25 jaar in de distributieplanologie zullen voordoen. Dit laatste noopt tot een regel-

matige actualisering v.d. bovenvermelde uitgangspunten en cijfers. Voor de bepaling v.d. ruimtebehoefte in centra is het uiteraard onvolgende alleen rekening te houden met de hierboven behandelde winkels - uitgedrukt in b.v.o. Ook banken, reisbureau en tal van andere vestigingen op het gebied v.d. maatschappelijke en economische dienstverlening komen voor een centrumlokatie in aanmerking. In dit verband moet ook het winkelambacht worden genoemd. Bij elkaar vragen deze baliefuncties en winkel - ambachtcombinaties een additionele ruimtebehoefte die ca 15% v.h. winkelbedrijfsvloeroppervlak omvat.

### **Horeca**

In het scala van stedelijke voorzieningen vervult de horeca verschillende functies van belang voor de stedelijke bevolking, bezoekers en de sfeer in de stad, m.n. in het centrum en bij de recreatieve elementen. Het gaat hierbij om de sociale - (ontmoeten, sfeer brengen, spelen, tijdpasseren, informatie verstrekken), de biologische - (eten, drinken, rusten, slapen, bescherming bieden etc.) en de economische functies (inkomen verschaffen aan de exploitant/ondernemers).

In het kader van een structuurplan zijn vooral de eerste functies van belang. Het aantal vestigingen, de ruimtebehoefte, de verdeling van deze grootheden over de kernen en de buitenruimte alsmede de belangrijkste vestigingsplaatsen worden in beschouwing genomen.

In principe is de horeca - sector globaal in 4 categorieën te verdelen:

- a. bedrijven, die hoofdzakelijk dranken verstrekken (café, bar, koffiehuis)
- b. bedrijven, die hoofdzakelijk maaltijden verstrekken (restaurant, cafeteria, lunchroom)
- c. bedrijven, die hoofdzakelijk logies verstrekken (hotel, pension, motel)
- d. overige bedrijven, voornamelijk paracommerciële bedrijven waarin hoofdzakelijk buffet bij diverse accommodaties (sport, station, camping, bioscoop, bedrijven, kerken e.d.) aanwezig is.

Al jarenlang is in Nederland een ontwikkeling waarneembaar waarbij de categorieën a, b en c terrein verliezen, gedeeltelijk t.g. van d. Hier ligt een mooi voorbeeld van suburbanisatie. Een aantal ontwikkelingen in gedrag en techniek ligt aan genoemde verschuivingen ten grondslag, te weten:

- publieke bioscoop heeft aan betekenis ingeboet t.g.v. t.v. - thuis
- verenigingen zoeken een inkomen d.m.v. buffet
- toegenomen reissnelheid en verschuiving naar particulier vervoer
- 'doe het zelf' en privacy opvattingen in de richting van individualisering
- groeiende negatieve toeristenbalans.

Deze verschijnselen gevoegd bij de huidige internationaal - economische terugslag nopen tot enige voorzichtigheid bij de prognoses. Bovendien is bekend, dat in bestaande steden een vrij groot aantal horeca - vestigingen een marginaal bestaan lijdt; in een nieuwe stad zal zich een tendens voordoen van een geringer aantal vestigingen bij eenzelfde inwonertal, zoals ook bij winkels het geval pleegt te zijn. Anderzijds zou het van weinig inzicht getuigen als niet voldoende ruimte voor deze vestigingen zou worden gereserveerd op de juiste lokaties in de stad. Daarvoor ze nodig zijn in het publieke domein. In het volgende wordt in het kort een benadering gegeven v.h. aantal horeca - vestigingen, dat mogelijk in de verschillende kernen en de buitenruimte van Almere een plaats zal willen vinden,

Uit recent onderzoek blijkt, dat in Nederland gemiddeld 2,61 bedrijven in de horeca voorkomen per 1.000 inwoners (1976) (6). Hierbij moet worden aangetekend dat dit gemiddelde in het zuiden van Nederland en de agglomeratie Amsterdam (aanzienlijk) hoger ligt, dat het enerzijds te hoog is indien men de marginale bedrijven in aanmerking neemt en anderzijds te laag kan zijn doordat m.n. categorie d (buffets bij verenigingen, kantines van bedrijven e.d.) onvolledig wordt geteld. Dit laatste

hangt mede samen met de hoge mate van wisseling van eigenaar/ exploitant in deze branches. Worden de cijfers bezien van Dronten, Lelystad e.a. groeikernen (tabel 32), dan blijkt een geringer aantal vestigingen aanwezig te zijn in deze plaatsen dan gemiddeld in Nederland, terwijl men bij de categorie d in deze plaatsen juist een groter aantal vestigingen waarneemt (verenigingsleven sterk ontwikkeld m.n. op sportgebied i.v.m. de jonge bevolking) met uitzondering v.d. groeikernen waarin categorie d zeer duidelijk t.o.v. het Nederlands gemiddelde een minder grote achterstand te zien geeft dan bij de a - , b - en c - categorie het geval is. Het is zelfs mogelijk dat het genoemde verschil is toe te schrijven aan het 'boven de Moerdijk - effect' v.d. groeikernen. Bij groepering naar gemeente - grootte is geen duidelijke tendens waarneembaar anders dan dat vanaf 75 - 100.000 inwoners (2,21) via 250.000 inw. (2,59) naar 250.000 inw. en meer (3,29) het aantal vestigingen toeneemt, zij het weinig spectaculair boven de niveaus van 20 - 30.000 inw. (2,10), 30 - 40.000 (2,17) en 50 - 75.000 (2,27). Behalve met de toeristische - en culturele functie van een stad, hangt een sterkere vertegenwoordiging van horeca - vestigingen samen met de omvang van de werkgelegenheid. Deze 3 functies zijn veelal ondervertegenwoordigd in groeikernen waardoor het lage gemiddelde voor het aantal bedrijven voor een belangrijk deel kan worden verklaard.

De kernvraag is hier hoe de ontwikkeling in Almere in de toekomst en tussen de kernen en de buitenruimte onderling kan zijn. In tabel 32 is tevens de situatie voor Almere (incl. Almere - Haven, De Vaart en de Buitenruimte) voor eind 1979 opgenomen, veel meer ter illustratie dan om op grond van één waarneming conclusies te trekken. Geconstateerd kan wel worden, dat het beeld v.d. startende groeikern vrij goed wordt benaderd en het aantal vestigingen per 1.000 inw. zelfs hoger ligt.

**Tabel 32. Aantal horeca-vestigingen per 1000 inw., per categorie en naar gemeente (1976)**

	Neder-land	Noord-Holl.*	Groei-kernen**	Dronten	Lelystad '77	Lelystad '79	Almere uit. '79	Almere*** (toekosmt)
a. (dranken)	1,06	0,82	0,54	0,30	0,17	0,32	0,40	( 25)
b.(maaltijden)	0,64	0,62	0,44	0,73	0,34	0,45	0,70	( 40)
c. (logies)	0,44	0,48	0,16	0,12	0,03	0,05	0,00	( 5)
d. (overig)	0,47	0,47	0,41	0,66	0,75	0,70	0,60	( 30)
	2,61	2,39	1,55	1,81	1,30	1,52	1,70	(100)

\* exclusief Amsterdam

\*\* 10 gemeenten

\*\*\* onderlinge verhouding tussen a, b, c en d

In tabel 33 zijn de verwachtingen t.a.v. het aantal horeca - vestigingen in geheel Almere in de loop der jaren alsmede de kernen en de buitenruimte opgenomen. Verondersteld is, dat het aantal vestigingen voorlopig zal achterblijven en geleidelijk zich ontwikkelt naar 2,35 vestigingen per 1000 inw. in 2000+. Daarbij is een gunstige ontwikkeling van openluchtrecreatie en bedrijfsleven als hypothese genomen.

Aard en aantal vestigingen zullen in harmonie moeten zijn met de identiteit v.d. kernen. In de buitenruimte en op de bedrijvenparken zullen de recreatie en de werkgelegenheid aanleiding geven tot vestigingen in de categorieën a en d, resp. b. In tabel 33 is De Vaart in Almere - Buiten en het oostelijke bedrijvenpark bij Almere - 4 begrepen.

Gegeven de centrale functie die het winkelapparaat in Almere - Stad voor geheel Almere kan vervullen, mag hier een vrij hoog niveau van vestigingen worden verwacht, waarbij de meerdere vestigingen ver-

moedelijk in de categorieën a en b moeten worden gezocht. Op de lange duur zal ook Almere - Pampus, gezien de ligging en de toegeachte toeristische functie en mogelijk wat internationaler georiënteerde vestigingen een vrij hoge vertegenwoordiging in de horeca - sector kunnen hebben.

**Tabel 33. Verwacht aantal horeca-vestigingen (per 1000 inw.) in Almere, kernen en buitenruimte**

	Totaal Almere		Almere-Haven		Almere-Stad		Almere-Buiten		Almere-Vier		Almere-Pampus		Buiten-* ruimte
	0/00	abs.	0/00	abs.	0/00	abs.	0/00	abs.	0/00	abs.	0/00	abs.	abs.
1985	1,70	75	1,60	32	1,65	33	1,40	5	-	-	-	-	5
1990	1,95	165	1,65	33	2,00	87	1,65	30	1,40	5	-	-	10
1995	2,10	275	1,70	34	2,20	150	1,75	54	1,50	12	1,50	5	15
2000	2,20	375	1,75	35	2,30	205	1,90	65	1,60	25	1,55	15	25
2000+	2,35	470	1,85	37	2,40	215	2,10	85	1,90	50	1,90	48	35
2000++	2,35	585	2,00	40	2,50	225	2,15	85	2,00	80	2,20	130	25**

\* niet aan inwonertal gekoppeld

\*\* door opnemings in de kern Almere-Pampus o.a. geringer dan voorheen

Met de verwachting over het aantal bedrijven in de verschillende kernen is tevens een indicatie gegeven v.d. categorie waarvan wordt verondersteld, dat ze over- of ondervertegenwoordigd zullen zijn t.o.v. het gemiddelde in geheel Almere. In Almere - Stad zullen m.n. de categorieën dranken -, maaltijden - en logiesverstrekking oververtegenwoordigd zijn; het grotere aantal dat op een gemiddelde bedrijfsomvang is gebaseerd, wordt hier mogelijk ten dele in de vorm van grotere eenheden qua bedrijfsvloeroppervlak Voor Almere - Buiten is een zekere stimulans te verwachten van het bedrijvenpark De Vaart tot uitdrukking komend in een wat sterkere aanwezigheid van maaltijd - en logiesverstrekkinge bedrijven. De vestigingen in de buitenruimte zullen voor een groot deel door sport en recreatie worden geïnitieerd; maar ook het vervoer kan aanleiding geven tot rustpunten (koffiehuis, motel e.d.). Voor wat betreft Almere - Pampus kan wellicht i.v.m. de uitstraling vanuit Amsterdam en een mogelijk wat meer toeristisch karakter wat hogere verwachting worden gekoesterd in de categorieën dranken - en logiesverstrekking.

In tabel 32 (laatste kolom) is een indicatieve verdeling over de categorieën gegeven voor geheel Almere voor de komende 10 jaar (verhoudingsgewijs). Een gedetailleerde indeling v.d. aantallen horecabedrijven per kern gaat in dit kader wat te ver. Wel is het van wezenlijk belang het karakter v.d. nieuwe stad en haar bevolkingsopbouw, samenstelling en plaats v.d. werkgelegenheid steeds te verdisconteren in prognoses naast een aantal algemeen maatschappelijke - en economische ontwikkelingen. Daarbij is het overigens denkbaar dat na een zekere periode met accent op thuis - georiënteerdheid een periode aanbreekt waarin weer meer wordt deelgenomen aan het publieke leven; de horeca vaart daar wel bij. T.a.v. de ruimtebehoefte kan worden opgemerkt, dat de vestigingen in de categorieën a en b een gemiddeld bedrijfsvloeroppervlak kennen van 70 à 75 m<sup>2</sup>, resp. 180 à 185 m<sup>2</sup>, voor categorie c is deze norm te stellen op 700 à 750 m<sup>2</sup> voor de normale eenheden (35 à 40 bedden) en 250 à 300 m<sup>2</sup> voor de kleine accommodaties. De categorie overig is in het overgrote deel van de gevallen opgenomen in gebouwen t.b.v. sport, recreatie, vervoer etc.; er wordt hier dan ook geen norm voor gegeven. Voor het totaal van de categorieën a, b en c kan voor 1985 een ruimtebehoefte van 0,18 m<sup>2</sup> per inwoner worden berekend.

Van bijzonder belang voor de horeca - vestigingen is de plaats in de stad. Een deel van de aantrekkingskracht van het betreffende bedrijf(je) wordt hierdoor bepaald. In het algemeen zullen de horeca - etablissementen zich 'onderweg' moeten bevinden op plaatsen waar relatief veel mensen langskomen, ongeacht het vervoermiddel. Zoals eerder genoemd, geldt dit ook voor de vestigingen in de buitenruimte (motel, jachthavens,



recreatiepark, wandel - en fietsroutes). Daarbij geldt overigens - evenals in de stad - dat een visueel aantrekkelijk punt ook een aantrekkelijke vestigingsfactor vormt.

#### 11.4 Welzijn en zorg

##### Inleiding

In de loop der tijd is de zorg voor de medemens geleidelijk uit de sfeer van liefdadigheid losgekomen en in belangrijke mate een overheids-taak geworden. Dit laatste betekent veelal een meer planmatige - en gereguleerde aanpak. Een uitvloeisel hiervan is nogal eens dat elementen of individuen uit de samenleving zich buiten spel gezet voelen, hetgeen aanleiding geeft tot het aanleggen en openhouden van grotere en kleinere communicatiekanalen. Een belangrijk deel van het welzijnswerk bevindt zich in deze sfeer.

Het welzijnsbeleid kan gerelateerd worden aan doelstellingen zoals het zich kunnen ontplooiën naar eigen mogelijkheden, medeverantwoordelijkheid dragen voor vormgeving van de eigen omgeving. In het algemeen stelt de overheid zich ten doel de burger meer vrijheid en inbreng (te doen) geven. Het gaat uiteraard niet alleen om een andere vorm van communicatie en instelling van individuen en groepen t.o.v. elkaar en de overheid. In een Memorie van Toelichting op de begroting v.h. Ministerie van C.R.M. wordt gesteld: 'Welzijnsbeleid is gericht op een open en ontspannen samenleving: dit welzijn kan alleen worden gezien in samenhang met de verdeling v.d. sociale, culturele en economische goederen. De mogelijkheden van het verwerven ervan dienen gelijkmatig te worden gespreid, onrechtvaardige verschillen moeten worden weggenomen' (7). Tevens wordt gesteld dat welzijnsbeleid een onderdeel is van het totale beleid, een erkenning van het feit, dat de mens niet kan worden verdeeld in deelaspecten, maar zich in meerdere rollen manifesteert, rollen die met elkaar samenhangen, elkaar overlappen. Het zal duidelijk zijn, dat in tijden van economische bloei andere accenten in het welzijnsbeleid worden gelegd dan in tijden van depressie. Ook de structuur van een bevolking en van de werkgelegenheid drukt haar stempel op de vormgeving en inhoud van het welzijnsbeleid; dit laatste moge o.m. blijken uit de decentraliseringsstrenden die spreken uit de bevoegdheden van gemeenten voor het opstellen van 4 - jarenplannen en 1 - jarige uitvoeringsprogramma's op het punt van het welzijn, waarin overigens behalve buurt- en opbouwwerk ook zorg, educatie en recreatie zijn opgenomen.

Recentelijk zijn in de bekende 'Knelpuntennota' in de kaderwet specifiek welzijn grondslagen gelegd voor het welzijnsbeleid (8). Als toetsings - en werkcriteria zijn hierbij naar voren gebracht:

- samenhang tussen overheden, particulier initiatief en voorzieningen;
- bereikbaarheid van voorzieningen: bereikbaar voor iedereen, financieel, geografisch;
- democratische participatie: openbaarheid en doorzichtigheid van beleid: - rechtszekerheid t.a.v. werk en werkers;
- flexibiliteit: men moet kunnen inspelen op de (steeds veranderende) behoeften bij de bevolking.

Deze uitgangspunten leiden o.m. naar zelfwerkzaamheid van de burgers en voortgaande decentralisatie; beide, principes die een positieve invloed kunnen hebben op het samenleven in een nieuwe stad. Hiermee kan de taak van de overheid geschetst worden als voorwaardenscheppend: kaders van de overheid, waarbinnen de burger individueel of in groepsverband zelf kan werken aan zijn eigen welzijn. Erkenning van het feit, dat de overheid een taak heeft t.a.v. begeleiding van maatschappelijke processen stelt nog een werkterrein aan de orde, welke m.n. in deze nota van betekenis is, nl. dat van de ruimtelijke

ordening. Ook hier dient de overheid stimulerend en voorwaarden-scheppend bezig te zijn. Aldus stelt de overheid structuurplannen op, waarin gewenste ontwikkelingen worden geschetst.

In nieuwe gebieden zoals in de IJsselmeerpolders wordt door de Rijksoverheid in de eerste plaats ruimte gecreërd, alsmede accommodaties.

### **Enkele ontwikkelingen**

In Nederland zijn ontwikkelingen te signaleren, welke van grote invloed kunnen zijn op de behoefte aan welzijnsvoorzieningen, en daarmee in vele gevallen planologisch van betekenis kunnen zijn.

Er vindt voortdurend verandering plaats in waarden en normpatronen.

In een continue wisselwerking van actie en reactie worden groepen opgeheven, andere gevormd, wensen en behoeften ontdekt en geformuleerd. Dit betekent ook een ingreep in het welzijnsbeleid, althans t.a.v. de concrete invulling ervan. Herwaardering en herbezinning zijn wezenlijk, wil men de brede doelstelling van iedere ontplooiing recht doen wedervaren. Het streven naar welvaart, naar economische groei enz. heeft geleid tot ontstaan van nieuwe probleemgebieden, achterblijvende groepen, kritische houding t.o.v. overheidsbemoeienis enz. In de eerste plaats is de economische situatie richtinggevend. Ruilvoetverslechtering, stagnatie in groei van de wereldhandel, automatisering, energieproblematiek en zo zijn meer vraagstukken te noemen, werpen enerzijds een somber licht over de toekomst, maar vormen natuurlijk anderzijds een geweldige uitdaging waarop de samenleving zal inspeelen. Werkloosheid bij gelijktijdige arbeidsschaarste roept de vraag op naar omscholing, bijscholing e.d.

De in zijn algemeenheid hoge scholingsgraad van de bevolking leidde tot grotere wensen t.a.v. medezeggenschap in de vormgeving van de eigen omgeving. Dit stelt de nodige eisen aan het beleid, dat hierop wordt geacht in te spelen in planningsprocedures, beleidsuitgangspunten en coördinatie. De taak van de overheid op dit terrein zou wel eens een uitbreiding kunnen ondergaan.

De relaties tussen de mensen, ook binnen het gezin, zijn onderhevig aan een tendens tot individualisering. De gezinscyclus is veranderd. Het kindertal is gedaald, kinderen worden eerder zelfstandig. Tevens valt een stijging van het aantal onvolledige gezinnen waar te nemen. In hoeverre de economie deze welvaartsverschijnselen nog langer 'toelaat' is de grote vraag. Geleidelijk wordt men zich ook bewust welke bezwaren aan deze verschijnselen kleven en zal vermoedelijk ook hier een reactie op komen. Die kan echter een andere richting uitgaan dan naar de oude situatie. M.n. op het terrein van de zorg zal hier een grotere behoefte zich kunnen voordoen; alhoewel dit nu juist niet een overheidsfunctie is.

Een andere ontwikkeling welke op velerlei terreinen zijn invloed zal doen gelden, is die in de leeftijdsopbouw v.d. bevolking. Een aantal voorzieningen is tamelijk specifiek gerelateerd aan bepaalde leeftijdscategorieën. De nationale prognoses voor het jaar 2000 geven een ontwikkeling te zien waarin het aandeel van ouder dan 65 jaar zal toenemen. De groep van ouder dan 35 jaar groeit van 42,1 naar 52,8%, die van 0 - 24 jaar daalt van 42,5 naar 32,6% (9).

Bovendien zal de bevolking als geheel slechts geringe groei vertonen. E.e.a. betekent dat b.v. behoefte aan voorzieningen voor mensen in de leeftijd van 0 - 24 jaar (b.v. crèches, peuterspeelzalen, K.B.O. - scholen, consultatiebureaus e.d.) relatief en wellicht ook absoluut zal afnemen, terwijl die voor bejaarden uitbreiding zal ondervinden. Dit in het algemeen in Nederland. In Almere ligt de situatie anders. Zoals elders al naar voren gebracht, wordt geprobeerd hier het tegengestelde van de zojuist geschetste situatie - nl. een relatief zeer jonge bevolkingsoopbouw - te voorkomen. Toch zal dit kunnen betekenen dat de tegenstel-

ling tussen oude land en Almere in demografisch opzicht voorlopig de aandacht blijft trekken en die ook moet hebben van beleid en planning.

T.a.v. het aspect vrije tijd wordt aangenomen, dat hierin tweërlei ontwikkelingen zich kunnen voordoen. Enerzijds zal verkorting van de werkweek, indien deze al optreedt, slechts langzaam plaatsvinden, waardoor de vrije tijd nauwelijks merkbaar zal toenemen. Daarnaast kan een tendens worden onderscheiden, dat er grotere belangstelling is voor part - time/deelarbeid, gedeeltelijk samenvallend met een hogere deelneming van vrouwen aan het arbeidsproces. De relevantie t.a.v. de vrije - tijds - besteding is moeilijk te geven. Factoren als opleidingsniveau, leeftijd, inkomen, mobiliteit e.d. spelen een rol, evenals inkomensgroei, individualisering. Aangenomen mag worden dat een grotere verscheidenheid in vrije - tijds - activiteiten zal optreden, waarbij een accent ligt op activiteiten in en om de woning en woonomgeving.

### **Algemene uitgangspunten**

Op grond van het vorenstaande kan nu voor Almere een aantal richtlijnen voor de planning en welzijnsvoorzieningen worden aangegeven. Als algemene uitgangspunten gelden de eerder aangehaalde doelstellingen, welke m.n. voor welzijnsvoorzieningen de nodige consequenties hebben, nl.:

- stimulering van de ontplooiing van hen die er verblijven. Deze formulering sluit in het bijzonder aan bij het specifieke welzijn, omschreven als: het welbevinden en de ontplooiing van de burger voor zover deze worden bevorderd door zorg, educatie en recreatie. Dit laatste is mede van belang voor degenen die niet in Almere wonen. De overheid heeft tot taak kaders te scheppen waarbinnen deze ontplooiing kan worden waargemaakt, b.v. in de sfeer van financiering, accommodatie, opleiding enz.;
- plaats bieden aan iedereen. Deze doelstelling impliceert, dat voor allerlei mensen of groepen voorzieningen getroffen worden, teneinde een milieu te kunnen creëren, waarin een ieder zijn plaats kan vinden. Het hanteren van een taakstellende leeftijdsopbouw is daarbij een hulpmiddel.

Bij de planning zullen de beleidsvoornemens getoets dienen te worden aan een aantal criteria:

- een samenhangend geheel van welzijnsvoorzieningen, waarbij gedacht kan worden aan:
  - passende organisatievormen
  - concentratie van voorzieningen met gelijk draagvlak
  - stimulering van multifunctioneel bouwen indien 'sociaal rendabel'
  - streven naar pakket basisvoorzieningen per buurt, wijk, kern
- bereikbare toegankelijke voorzieningen, te bereiken via:
  - rekening houden met actieradius voor doelgroepen
  - centrale situering per buurt, wijk, kern
  - toegankelijkheid voor gehandicapten
  - decentralisatie, voor zover mogelijk (draagvlak)
- flexibiliteit, b.v.:
  - in organisatorisch opzicht
  - ruimte openhouden voor uitbreiding c.q. nieuwe ontwikkelingen
  - accommodaties flexibel maken
- bevolkingsparticipatie:
  - ruimte openhouden
  - inspraakmogelijkheden voor en goede informatie v.d. bevolking.

Deze criteria en subdoelstellingen vormen nog vrij globale uitgangspunten voor welzijnsplanning. Daarnaast is van belang de stedenbouwkundige opzet van Almere, zoals reeds in hoofdstuk 3 aan de orde is gesteld.

In dit verband omvatten de kernen verschillende inwonertallen ten einde differentiatie en identificatie te bevorderen. De kleinste eenheid moet als voldoende groot worden geacht voor elementaire voorzieningen als b.v. buurthuis, K.B.O. - school, peuterspeelplaats enz. Zo kan binnen Almere een reeks voorzieningenniveaus worden aangeboden van buurtniveau tot stadsniveau, waarbij centraliteit t.o.v. de gebruikersgroepen voorop staat. Uitwisseling en complementariteit moeten echter ook mogelijk zijn als dat zinvol is. Specifiek plaatselijke omstandigheden kunnen daartoe aanleiding geven.

Als laatste uitgangspunt kan worden genoemd de wens om bij de start, c.q. de eerste fase, van elke kern een pakket basisvoorzieningen te realiseren. Hiervoor zijn meerdere redenen aan te voeren. In de eerste plaats is alle bouw nieuw. Voor bijeenkomsten enz. is geen goedkope accommodatie voorhanden, zoals in oudere dorpen en steden, evenwel vaak een eventuele voorwaarde voor startende verenigingen. De overheid kan hier dus voorwaardenscheppend bezig zijn. Bovendien is het gewenst in elke kern accommodatie te hebben t.b.v. het opbouwwerk in ruime zin, waardoor de bewoners meer betrokken kunnen worden op en bij de opbouw v.h. eigen woonmilieu, incl. voorzieningen. Dit kan tevens leiden tot grotere binding met de eigen woonkern, waardoor het voorzieningenniveau snel op peil kan worden gebracht. De nieuwste kernen hebben immers een nadelige startpositie: de eerdere kernen bezitten al een aantal voorzieningen. Tot basispakket (buurtniveau) behoren o.a.:

- buurtaccommodatie (o.a. t.b.v. vergaderingen e.d.)
- groepspraktijk, eventueel gecombineerd met wijk - , kruiswerk e.d.
- 2 - 3 sportvelden, sportzaal
- bibliotheekfiliaal
- basisschool, eventueel multifunctioneel gebruikt.

Ook hier kan de overheid nuttig werk doen in de opvang van nieuwe bewoners en het stimuleren van de nieuwe gemeenschap. In dat licht bezien mag van de overheid extra inspanning worden gevraagd op het punt van - soms tijdelijke - subsidieregelingen. In de verstedelijkingsnota deel 2a wordt hierop op meerdere plaatsen gezinspeeld.

Dat is ook niet verwonderlijk daar de welzijnsaspecten in ruime zin op veel plaatsen in het leven - dus ook in ruimtelijk opzicht - aanwezig zijn.

### **Welzijnsvoorzieningen in engere zin**

De accommodaties die op dit terrein gebruikelijk zijn, zijn vrij beperkt. Naast het buurtcentrum en/of het wijkcentrum kan het jongerencentrum worden genoemd. Dit zijn beide voorzieningen, die het niveau van een kern niet te boven gaan. Doorgaans vindt vanuit deze centra opbouwwerk e.d. plaats. In de kleinere kernen kan i.p.v. het wijkcentrum één gemeenschapscentrum een ontmoetingsfunctie voor de betreffende kern vervullen; e.e.a. waar het er om gaat activiteiten mogelijk te maken, waarvoor een buurt onvoldoende draagvlak biedt, wat b.v. het geval is bij een bejaardensoos, een lokaliteit voor oudere jeugd, een groep mensen die zich organiseren op levensbeschouwelijke - , politieke - of andere grondslag etc.

De norm voor de stichting van een buurthuis is 2 à 3.000 woningen, afhankelijk v.d. opbouw van de buurt. De benodigde vloeroppervlakte kan eveneens variëren van 450 tot 600 m<sup>2</sup>. Wordt een buurthuisfunctie met andere functies gecombineerd, dan zal uiteraard een grotere vloeroppervlakte nodig zijn.

Bij een wijk- of kerncentrum wordt gedacht aan een draagvlak van ca 7.500 woningen en een vloeroppervlak van ca 1.500 m<sup>2</sup>. Op dit niveau is ook aan een afzonderlijk jongerencentrum te denken (ca 500 m<sup>2</sup>), hoewel combinatie met of integratie in het wijk - of kerncentrum niet bij

voorbaat behoeft te worden uitgesloten. In het geval van Almere is het te verwachten, dat zich evenals dat bij de winkelcentra mogelijk is, een vorm van complementariteit tussen de kleinere kerncentra alsook tussen verscheidene jongerencentra zal ontwikkelen op basis in dit geval van gerichtheid van verschillende groepen (jongeren).

In een centrum van een kern zoals dat b.v. van Almere - Haven fungeert het gemeenschapscentrum ook voor culturele evenementen; deze laatsten kunnen zelfs de sfeer in het betreffende centrum grotendeels bepalen.

## **Zorg**

### *Inleiding*

Het gaat in deze paragraaf om zorg en hulpverlening op het gebied v.h. lichamelijke, geestelijke en sociale welzijn; een terrein van intensieve overheidsactiviteiten en particulier initiatief, dat de laatste jaren - evenals de ruimtelijke ordening - meer in de belangstelling is gekomen door de discussies over de structuur en de richting waarin de ontwikkeling zou moeten gaan of waar naartoe het beleid zou moeten worden omgebogen. Juist i.v.m. de in deze sector aanwezige dynamiek is het van belang dat nieuwe ontwikkelingen een kans krijgen in een nieuwe stad. Hierbij is te denken aan een vergroting van de preventieve activiteiten, meer aandacht voor de thuiszorg en zo mogelijk schaalverkleining in de intramurale zorg (**10**). In de inleiding van dit hoofdstuk is al op een aantal spreidingsprincipes ingegaan, deze worden hier niet herhaald.

### *Behoeften en voorzieningen*

In de gezondheidszorg is een aantal niveaus te onderscheiden:

#### **0e lijn:**

Dit betreft preventie: gezondheidsvoorlichting en opvoeding, bevolkingsonderzoek. In ruimste zin zijn hiertoe ook te rekenen: sociaal opbouwwerk, milieuhygiënische zorg e.d. Voor dit doel zijn nauwelijks specifieke voorzieningen nodig in het algemeen. Gezondheidscentra, poliklinieken, ziekenhuizen en openbare gebouwen worden veelal voor deze vorm van gezondheidszorg gebruikt.

#### **1e lijn:**

Deze vorm van curatieve geneeskunde speelt zich in hoofdzaak af op het buurtniveau. De huisarts heeft thans gemiddeld 2.600 patiënten te behandelen. De komende 10 jaar zou dit aantal volgens de Staatssecretaris van VOMIL af kunnen nemen tot gemiddeld 2.400 à 2.200 patiënten. Het overheidsbeleid is er op gericht de komende 15 jaar te komen tot 1 wijkverpleegkundige per 2.500 à 2.000 inw. en één wijkziekenverzorger per 7.500 à 6.000 mensen. Dit alles in het kader van de versterking van de thuiszorg.

Er is ook een ontwikkeling te constateren waarbij in nieuwe wijken gezondheidscentra worden gesticht door gemeentelijke overheid of particuliere artsen. In het eerste geval heeft het team veelal een bredere samenstelling en is b.v. het maatschappelijk werk ook opgenomen. Deze gezondheidscentra functioneren in de regel voor een buurt van 6 à 8.000 inw. Wanneer een buurt wat kleiner of groter is, zal het nodig zijn de bezetting en omvang van het centrum daarbij aan te passen. Dat zal vooral het geval zijn wanneer er duidelijke begrenzingen, barrières e.d. aanwezig zijn.

Voor een goede geneesmiddelenvoorziening is te rekenen met 1 apotheek per 10.000 inw. Het is vrij onwaarschijnlijk, dat in de toekomst in Almere ook gezondheidscentra van grotere omvang worden gesticht met een uitgebreider pakket van voorzieningen. Mede tegen de achtergrond van het streven de voorzieningen op het gebied van de Gezondheidszorg dicht bij de gebruikers te brengen kan ervan worden uitgegaan, dat de diverse bovenwijkse voorzieningen in de vorm van fysiotherapie, consultatiebureau's e.d. door middel van spreekuren in de buurtcentra zullen worden geëffectueerd.

## 2e lijn:

- extra muraal: Men treft hier de poliklinische hulpverlening waaronder die voor de geestelijke gezondheidszorg; hiervan is een rijke schakering aanwezig in de wat grotere stedelijke nederzettingen. Het is mogelijk binnen Almere met hoofdvestigingen in Almere - Stad en nevenvestigingen in de andere kernen en buitenwijken van de hoofdkern te werken.
- intra muraal: Hiertoe behoren de werkzaamheden die in zieken - en verpleeghuizen plaatsvinden, alsook die in psychiatrische inrichtingen, zwakzinnigeninrichtingen, verloskundige klinieken en opvangcentra voor vrouwen. Naar het zich thans laat aanzien zal te Almere - Stad een eerste ziekenhuis worden gebouwd met een capaciteit voor 450 bedden - 325 bij de opening - dat als een verplaatsing van het Burgerziekenhuis te Amsterdam is te zien.

Naast de bovengenoemde indeling die primair de gezondheidszorg omvat bestaat een groot aantal categorale voorzieningen van specifieke aard en t.b.v. een beperkte bevolkingsgroep b.v. dienstencentra voor bejaarden, verzorgingstehuizen, revalidatiecentra, dagverblijven, sociale werkvoorzieningen, gezinsvervangende tehuizen, peuterspeelzalen, kinderdagverblijven, jongerenadviescentra, dagverblijven voor jongeren en diverse bureaus en centra t.b.v. buitenlanders, verslaafden, rijksgenoten van overzee, bewoners van woonwagens enz..

Voor al deze vormen van zorg en hulpverlening zal geleidelijk in Almere een netwerk van voorzieningen worden opgebouwd, gebaseerd op het draagvlak van de diverse voorzieningen, de onderlinge samenhang en/of gewenste directe nabijheid alsmede de mate van participatie v.d. diverse bevolkingsgroepen. Bij de voorzieningen met een groot bevolkingsdraagvlak zoals b.v. een ziekenhuis - 4 bedden per 1 .000 inw. bij een beginomvang van 200 bedden vereist 50.000 inw. - is het noodzakelijk de behoefte en aanbod in regionaal verband te bezien, zoals is gebleken bij de overplaatsing van het Burgerziekenhuis. Maar ook voor verzorgingstehuizen en verpleeghuizen is een kijkje over de grens van de kern of de toekomstige gemeentegrens noodzakelijk. Bovendien geeft een leeftijdsspecifieke benadering kwantitatief de beste resultaten. Dit laatste is gebeurd voor de behoefte aan plaatsen, resp. bedden in de verzorgingstehuizen en verpleegtehuizen.

### *Verzorgingstehuizen*

Als gevolg van de nogal afwijkende leeftijdsopbouw van de kernen in Flevoland (t.o.v. Nederland), zal de behoefte aan plaatsen in verzorgingstehuizen gedurende de eerstkomende jaren lager zijn dan op grond van totale bevolkingsomvang en het totaal aantal bejaarden in eerste instantie zou kunnen worden verwacht. Ter illustratie is in bijl. 2 een vergelijking opgenomen van de leeftijdsverdeling van de bevolking van Almere, Lelystad en die van Nederland alsook van Amsterdam in 1985 (11).

In de Nota Bejaardenbeleid van C.R.M. uit 1975 wordt gesteld dat 7% van het totaal aantal bejaarden in Nederland in 1985 in verzorgingstehuizen zal zijn gehuisvest. Bij de behandeling van de C.R.M. - begroting van 1979 werd door de betrokken bewindslieden echter toegezegd deze 7% - norm soepel te hanteren.

Op grond van het gegeven dat het aandeel jong - bejaarden in Lelystad, Almere, Dronten en Zeewolde vergeleken met de landelijke cijfers veel hoger zal zijn en het aantal hoog - bejaarden veel lager, kan worden gesteld dat voorlopig het percentage van 7 niet 'gehaald' zal worden.

Om de behoefte aan plaatsen in verzorgingstehuizen toch redelijk te kunnen bepalen, is uitgegaan van het opnamepercentage per leeftijdsklasse zoals dat in 1974 voor Nederland gold.

Uit de statistiek van de bejaardenoorden 1974 komen de volgende opnamepercentages te voorschijn (voor mannen en vrouwen samen):

**Tabel 34. Opnamepercentages bejaarden in verzorgingstehuizen naar leeftijdsklasse.**

	31 - 12 - 1974	1 - 1 - 1976
65 - 69 jaar	1,2%	1,1%
70 - 74 jaar	4,2%	4,1%
75 - 79 jaar	11,7%	11,7%
80 - 84 jaar	23,6%	23,8%
85 jaar en ouder	34,0%	35,5%
65 jaar en ouder	8,7%	8,9%

Uit een recent door het Ministerie van C.R.M. uitgebrachte publikatie blijkt, dat op 1 - 1 - 1976 deze percentages niet veel veranderd zijn; door de opnamepercentages van 1974 toe te passen op de leeftijdsopbouw van de bejaarden in Lelystad, Almere, Dronten en Zeewolde, die behalve voor Dronten en Zeewolde, bekend is uit het D.M.L.A., kan de behoefte worden berekend (12).

**Tabel 35. Vergelijking te realiseren capaciteit met de behoefte aan verzorgingsplaatsen in Flevoland.**

Capaciteit verzorgingshuizen in:

Jaar	A-H	A-S	A-B	A-4	A-P	Alm. cum.	Lel.	Lel. cum.	Dron-ten	Zee-wolde	Totale ca-paciteit	Totale behoefte	Tekort
1982							150	150			150	237	87
1983	75					75		150			225	310	85
1984		75				150		150			300	387	87
1985						150	100	250			400	481	81
1986	100					250		250	75		575	585	10
1987		100				350		250			675	694	19
1988			75			425	100	350			850	828	22
1989		100				525		350			950	986	36
1990						525	100	450		75	1.125	1.148	23
1991		100	100			725		450			1.325	1.335	10
1992	100					825	100	550			1.525	1.522	- 3
1993		100		100		1.025		550			1.725	1.712	- 13
1994		100				1.125	199	650			1.925	1.903	- 22
1995			100			1.225	100	750			2.125	2.095	- 30
1996		100				1.325		750	100		2.325	2.299	- 26
1997						1.425	100	850		100	2.525	2.501	- 24
1998		100				1.625	100	950			2.725	2.706	- 19
1999		100	100			1.725		950			2.925	2.914	- 11
2000				100		1.825	100	1.050			3.125	3.122	- 3
2001		100				1.925		1.050			3.225	3.283	58
2002			100			2.125	100	1.150			3.425	3.445	20
2003		100			100	2.125		1.150			3.625	3.607	- 18
2004						2.225	100	1.250			3.725	3.771	46
2005				100		2.325		1.250	100		3.925	3.936	11
2006		100				2.325		1.250			4.025	4.040	15
2007						2.325		1.250		100	4.125	4.125	20
2008						2.425	100	1.350			4.225	4.252	27
2009					100	2.525		1.350			4.325	4.361	36
2010				100				1.350			4.425	4.470	45
	275	1.175	475	400	200		1.350		275	275			

Aangezien Dronten en Zeewolde (nog) niet zijn opgenomen in het Demografisch Model en er bovendien weinig bekend is over de leeftijdsopbouw van hun bejaarden, wordt voor deze kernen vanaf het begin het totaal - opnamepercentage van Lelystad gehanteerd (de leeftijdsopbouw van de bejaarden in Dronten en Lelystad is namelijk nagenoeg hetzelfde).

Het overschrijden van de 7% - norm vindt volgens het Demografisch Model Lelystad Almere voor Lelystad plaats tussen 1 990 en 1 995, voor Almere - Haven in 1985, voor Almere - Stad en Almere - Buiten tussen 1990 en 1995, voor Almere - Vier tussen 1996 en 2000 en voor Almere - Pampus tenslotte tussen 2005 en 2010.

In tabel 35 is de behoefte aan plaatsen in verzorgingstehuizen in Lelystad, Almere, Dronten en Zeewolde weergegeven per kern. Tevens is daarbij de te realiseren capaciteit aangegeven t/m 2010. De planperiode is hierbij ruim gekozen om de verhoudingen tussen de kernen onderling duidelijk naar voren te brengen; voorts blijkt, dat - gegeven de beoogde snelle ontwikkeling van de steden - Almere en Lelystad continu bezig moeten zijn met de bouw van verzorgingstehuizen; zeker als men de omvang ervan niet te groot wil laten zijn. M.b.t. de locatie is het van belang, dat de verzorgingstehuizen goed bereikbaar zijn voor het openbaar vervoer teneinde het bezoek aan deze vrijwel immobiele bevolkingsgroep niet te ontmoedigen. Een goed uitzicht en passende bestemmingen in de directe omgeving is van veel betekenis voor de bejaarden in een verzorgingstehuis.

#### *Verpleegtehuizen*

Hoewel er bezwaren kleven aan het gebruik van de leeftijds - specifieke opnamepercentages in verpleeghuizen per 1 - 1 - 1976 is hiervan vooralsnog toch gebruikgemaakt (tabel 36). Er is immers te veronderstellen, dat - gegeven de normstellingen van de indicatiecommissies voor de toelating in verzorgingstehuizen - de verpleeghuizen een wat geringere vraag naar bedden kunnen verwachten.

Daar staan echter verschijnselen tegenover, die een opwaartse druk doen veronderstellen op het gebruik maken van deze voorziening (leeftijdsstijging).

**Tabel 36. Opnamepercentages bejaarden in verpleeghuizen naar leeftijdsklasse.**

	a	b
65 - 69 jaar	0,54%	0,56%
70 - 74 jaar	1,19%	1,25%
75 - 79 jaar	2,53%	2,71%
80 - 84 jaar	4,85%	5,45%
85 jaar en ouder	9,51%	11,51%
65 jaar en ouder	2,19%	2,45%

a) per 1 - 1 - 1976 in Nederland (feitelijke waargenomen)

b) VOMIL-norm, verdeeld over de leeftijdsklassen. 13)

Uit waarnemingen blijkt, dat het opnamepercentage van personen van 65 jaar en ouder op 1 - 1 - 1976 2,19 bedroeg; de huidige norm die door het Ministerie van Volksgezondheid en Milieuhygiëne wordt aangehouden, bedraagt 2,45%, opgebouwd uit 1,2% als zijnde de behoefte aan verpleeghuisbedden voor somatische zieken van 65 jaar en ouder en 1,25% als zijnde de behoefte aan bedden voor geestelijk gestoorde bejaarden (voor de behoefte aan verpleeghuisbedden t.b.v. somatisch zieken van 64 jaar en jonger wordt als norm gehanteerd 0,035% van de totale bevolking).

Bij het bepalen van de behoefte aan verpleeghuisbedden is hiervan de



norm van het Ministerie van Volksgezondheid en Milieuhygiëne uitgegaan, waarbij de hogere norm voor de totale populatie naar rato is verdeeld over de verschillende leeftijdsklassen.

Ook hier wordt voor Dronten en Zeewolde als gevolg van het ontbreken van leeftijdsspecifieke cijfers van de toekomstige (bejaarden) bevolking het totaal - opnamepercentage van 65 - plussers in Lelystad gehanteerd.

Ook bij deze berekeningen wordt ervan uitgegaan dat de taakstelling qua leeftijdsopbouw en totale bevolkingsomvang wordt gehaald. In tabel 37 vindt een vergelijking plaats van de behoefte aan verpleegbedden in Flevoland met een voorstel over de te realiseren capaciteit. De omvang van een verpleeghuis met gecombineerde patiëntenpopulatie wordt tegenwoordig op een minimum van 150 bedden gesteld; ca. 189 bedden wordt door VOMIL als een optimale omvang beschouwd.

**Tabel 37. Vergelijking te realiseren capaciteit met de behoefte aan verpleegbedden in Flevoland**

jaar	Capaciteit verpleeghuizen per 1 jan. in				Totale capaciteit	Totale behoefte	Tekort
	A - S	A - B	A - 4	Lelystad			
1985				180	180	181	1
1987	150				330	246	- 84
1990					330	382	52
1995	180			180	690	655	- 35
2000	180				870	958	88
2005		180		180	1.230	1.198	- 32
2010			180		1.410	1.356	54
	510	180	180	540			

Aangezien door VOMIL wordt aangedrongen op lokatie van verpleeghuizen in de nabijheid van een ziekenhuis ligt het in de rede, dat de grotere kernen in Flevoland hiervoor in aanmerking komen.

In Almere - Haven, in Zeewolde en in Dronten zal waarschijnlijk geen verpleeghuis kunnen worden gerealiseerd. Het is misschien mogelijk om voor deze kernen toestemming te verkrijgen om een combinatie van verzorgings- en verpleeghuis te mogen maken (zgn. a.m.v.b. - eilanden). Voor Lelystad en Almere is een dergelijke oplossing al eens voorgesteld door het Ministerie van C.R.M. Voor het verkrijgen van een dergelijke voorziening zal wel extra voorbereidingstijd boven de toch al lange tijd van 5 jaar, moeten worden uitgetrokken. Naast C.R.M. zal ook VOMIL moeten meespreken en financieren. Naast extra tijd zal ook rekening moeten worden gehouden met een moeilijker exploitatie en beheer. Verzorging en verpleging worden in principe van elkaar gescheiden gehouden. Indien echter geen andere mogelijkheid meer openstaat, kan voor deze vorm worden gekozen, om daarmee een beperkt aantal verpleeghuisbedden in de betreffende kern te verkrijgen.

In tabel 37 wordt een voorstel gedaan om het totaal aantal benodigde plaatsen in Flevoland te verdelen over verpleeghuizen in de verschillende kernen. Ook hier is constant een tekort aan bedden ingecalculeerd om te vermijden dat verpleegbedden tijdelijk onbezet blijven. In feite wordt hier dus een zeer krappe tijdsplanning aangehouden, die moet worden bewaakt om niet te grote tekorten aan verpleegbedden te krijgen.

*Overige voorzieningen.*

In feite zouden alle voorzieningen, die het draagvlak van een enkele

kern te bovengaan en in de categorie zorg zijn onder te brengen, moeten worden gezien op de te verwachten leeftijdspecifieke deelneming/belangstelling, lokale bijzonderheden, de omvang van de te stichten eenheden, het regionale aspect en de locatie en ruimte behoefte. In tabel 38 is een aantal nog niet eerder genoemde elementen samengebracht, die op enigerlei tijdstip in Almere een plaats zullen kunnen blijken te behoeven. Het bij deze voorzieningen genoemde aantal is in enkele gevallen globaal omdat het betrekking heeft op gemiddelden dan wel marges, die elders in Nederland zijn aangetroffen. In Almere en eventueel Flevoland feitelijk te constateren behoefte zal de realisering kunnen versnellen, faseren of vertragen. Daarenboven mag niet worden voorbij gegaan aan de op meerdere terreinen aanwezige dynamiek in de structuur.

M.b.t. de bejaarden kan nog worden opgemerkt dat ervan wordt uitgegaan, dat 25 à 35% van de bejaarden in een bejaardenwoning zal willen wonen. Juist in aanvulling op het streven ouderen zo lang mogelijk zelfstandig te laten wonen is het wenselijk voldoende bejaardenwoningen in een kern te bouwen. In de loop der jaren zal overigens

het aandeel van de bejaarden dat in eigen woning bejaard wordt in Almere toenemen. Het lijkt dan ook zinvol in elke kern opnieuw het aandeel bejaarden - woningen van de woningproductie t.b.v. deze categorie aanvankelijk hoger te stellen dan in een later stadium van ontwikkeling. Ter bepaling van het aantal te bouwen bejaardenwoningen wordt, i.v.m. het aanvankelijk betrekkelijk hoge aandeel jong bejaarden, met een gemiddelde woningbezetting van 1,7 langzaam aflopend naar 1,5 na 15 à 20 jaar gerekend. Verondersteld wordt voorts dat ca. 3% van de ouderen een beroep zal willen doen op service - flats. Speciaal t.b.v. de ouderen moet nog worden gerekend op dienstencentra, sociëteiten e.d., terwijl het hier om een groep uit de bevolking gaat, die een intensief beroep doet op de gezondheidszorg in het algemeen; een factor die noopt tot zorgvuldige spreiding en situering van deze voorzieningen.

**Tabel 38. Voorzieningen op het gebied van de zorg, aantal en locaties. <sup>14)</sup>**

aard:	aantal in Almere	mogelijke locaties
• ziekenhuis (incl. P.A.A.Z.)	2	Almere - Stad, grotere kernen
• psychiatrisch ziekenhuis	(1)	1 in geheel Flevoland, grotere kernen
• polikliniek	5	in elke kern
• reg. inst. geestel. gezondh. zorg	1	spreekuur in elk gezondheidscentrum
• districtsgeneesk. dienst dependance)	5	1 hoofdvestiging in Flevoland 1 per kern
• zwakzinnigenzorg	1	één v.d. grotere kernen
• revalidatiecentrum	(1)	1 in Flevoland, Almere - Oost buiten
• crisiscentrum	1	Almere - Stad
• opvangcentra (diversen)	3	alle kernen
• dagverblijven (diversen)	7	alle kernen
• sociale werkvoorziening	1	Almere - Stad
• welzijnscentra buitenlanders	3	grotere kernen
• woonwagencentra	5	in elke kern

De voorzieningen genoemd in tabel 38 zijn onderwerp van studie geweest of zullen dat nog worden (14). Doel van deze tabel is een indruk te geven van aantal en spreiding over Almere. In gevallen dat Almere - ook in maximale omvang van 250.000 inwoners - onvoldoende draagvlak biedt voor een voorziening zal zorgvuldig moeten worden afgewogen of Almere, dan wel Lelystad of een andere kern in Flevoland of op het oude land de vestigingsplaats zal worden resp. blijven. T.a.v. de locatiemogelijkheden zullen de grotere kernen in Almere vaak de beste bereikbaarheid vanuit het voedingsgebied te zien geven, ook bij regionale vestigingen. In een enkel geval zal het milieu in een bepaalde kern de doorslag kunnen geven voor de vestigingsplaatskeuze. Kruiswerk, maatschappelijk werk alsook andere in een buurtgezondheidscentrum of op buurtniveau resp. wijkniveau werkende instanties of individuele zorgverleners zijn niet in het schema (tabel 38) opgenomen omdat ze in het structuurplan voor geheel Almere geen belangrijke rol spelen. Er behoeft hierbij immers geen keus te worden gemaakt uit één van de kernen voor de vestiging van een grotere of vitale eenheid. Binnen de kernen kunnen de kleinschalige voorzieningen op het gebied van de zorg uiteraard wel van betekenis zijn voor de opbouw van een buurt of een aantal buurten.

## 11.5 Onderwijs.

### Inleiding

Onderwijs is een voorziening met deels een verplicht karakter. Elke Nederlander is verplicht tot en met het leerjaar waarin men 16 jaar wordt onderwijs te volgen. In de toekomst kan wellicht nog een leerplichtverlenging worden verwacht. Via het onderwijs wordt de basis gelegd om kennis te verwerven en de weg in de maatschappij te vinden. 25% van de Nederlandse bevolking volgt momenteel een vorm van volledig dagonderwijs. De belangstelling zal vooralsnog toenemen.

Absoluut gezien moet met name bij lager onderwijs met een daling van leerlingaantallen rekening worden gehouden.

De onderwijsdoelstellingen zijn:

1. de persoonlijke ontplooiing, d.w.z. de ontwikkelingen van de verschillende menselijke kwaliteiten als waarden op zich;
2. de maatschappelijke voorbereiding, d.w.z. de toerusting van de leerling voor deelname aan het maatschappelijk leven;
3. de beroepsopleiding, d.w.z. de ontwikkeling van kennis en vaardigheden nodig voor de uitoefening van een bepaald beroep.

Het onderwijs is voortdurend in beweging, in wisselwerking met de maatschappelijke ontwikkelingen. Zo wordt meer nadruk gelegd op doelstellingen 1 en 2, welke tot nu toe weinig gestalte hebben gekregen in met name het voortgezet onderwijs. De groeiende aandacht voor volwassenen - educatie, d.w.z. onderwijs na de eerste levensfase, is een duidelijke uiting van het streven naar onafhankelijkheid.

### Ontwikkelingen

In de achter ons liggende jaren hebben zich ontwikkelingen voorgedaan welke hun invloed op het onderwijs hebben gehad. Absoluut en relatief is de deelname voortdurend gestegen. Dit resulteerde in een groeiend scholingsniveau van de bevolking als geheel. Tegelijkertijd ontstond een discrepantie tussen aanbod en vraag op de arbeidsmarkt, zowel in kwantitatieve als in kwalitatieve zin. Technologische ontwikkelingen volgen elkaar snel op, eisen vanuit de arbeidsmarkt veranderen derhalve voortdurend, bestaande kennis verouderd sneller. Geleidelijk aan doen zich ook andere maatschappelijk veranderingen voor. Men stelt hogere eisen aan individuele ontplooiing. Dit alles leidde tot herbezinning t.a.v. het functioneren van het onderwijs; er werd een reeks knelpunten gesignaleerd, welke opgelost dienen te worden, binnen de huidige structuur, of door herstructurering, o.a.:

- er bestaan grote verschillen tussen deelname aan voortgezet onder-

wijs tussen leerlingen uit hogere milieus en lagere milieus, (b.v. WVO, resp. 60 en 12%);

- er bestaan grote verschillen tussen jongens en meisjes, m.n. op oudere leeftijd (op 18 -jarige leeftijd volgt resp. 31 en 15% volledig onderwijs, 37 en 72% helemaal geen onderwijs). Hier is het nog tamelijk traditionele waardepatroon t.a.v. de rol van de vrouw in de samenleving debet aan;
- de opleidingskeuze moet op een te vroege leeftijd worden gemaakt. Hierdoor is ruime oriëntering nauwelijks mogelijk;
- onvoldoende onderwijsmogelijkheden na afsluiting van het dagonderwijs;
- te weinig aandacht voor het maatschappelijk functioneren; te beroepsgericht.

In de Contourennota en daarop volgende nota's van het Ministerie van Onderwijs zijn visies op langere termijn neergelgd over de vraag hoe het onderwijs kan functioneren tegen de achtergrond van gesignaleerde tekortkomingen.

I.v.m. de nog voortgaande discussies wordt hier geen meerjareavisie of beleid gegeven. Zo woedt b.v. de discussie over het al of niet invoeren van een middenschool voort. Intussen wordt geëxperimenteerd.

Bij de permanente educatie zal de nadruk liggen bij volwassenen met onvoldoende, verouderde opleiding en met name vrouwen. Verder zal men zich richten op groepen en individuen in feitelijke maatschappelijke probleemsituaties, (b.v. werklozen, WAO - ers, buitenlandse werknemers, etc.).

Tot de functies van educatief werk worden gerekend die,

- gericht op beroeps- en beroepenleven en veranderingen op de arbeidsmarkt;
- gericht op 2e kans of 2e weg - onderwijs;
- maatschappelijk, politieke bewustwording, mondigheid, emancipatie;
- creativiteitsbevordering, kunstzinnige vorming;
- 'vrije cursus-' opties; d.w.z. geen directe noodzaak tot b.v. diploma-verwerving;
- informatie, documentatie en voorlichting.

Intussen blijkt, zoals zo vaak, dat bij de uitwerking van de ideeën een gedeelte daarvan gestalte krijgt, een ander deel in gewijzigde vorm en een aantal voorstellen bij nadere toetsing niet wordt overgenomen. Bovendien geeft een beperking van overheidsuitgaven natuurlijk aanleiding tot vertraging in de uitvoering van plannen.

## Behoeftte aan onderwijs

### *Basisonderwijs*

Uitgaande van de taakstellende leeftijdsopbouw voor Almere kan het aantal leerlingen voor het basisonderwijs worden gegeven. De combinatie van kleuter- en lager onderwijs in een negen - klassige school wordt als uitgangspunt genomen. Daarbij wordt rekening gehouden met een daling van de gemiddelde klasse - grootte van 25 leerlingen (een schoolgrootte van 225 leerlingen).

**Tabel 39. Leerlingen basisonderwijs (kleuter en lager onderwijs)**

1 - 1	1985	1990	1995	2000
Almere - Haven	2.160	2.240	2.180	2.020
Almere - Stad	1.860	4.290	6.650	9.030
Almere - Buiten	440	1.780	3.030	4.270
Almere - Oost	-	340	1.070	1.780
Almere - Pampus	-	-	-	670
Totaal	4.460	8.650	12.930	17.770

In dit verband is het goed zich te realiseren, dat het voedingsgebied van een kbo - school de tendens heeft steeds groter te worden in geografische zin t.g.v. de kleinere gezinnen. Voor het bijzonder onderwijs zal in dit geval van kleine aantallen deelnemers zeker tot vrij grote afstanden leiden.

#### *Voortgezet onderwijs*

Het huidige voortgezet onderwijs bestaat uit een veelheid van schooltypen, als b.v. MAVO, HAVO, LTO, LNHO, enz. Tot nu toe bestaat de tendens een aantal te combineren in scholengemeenschappen, met ten minste 1.600 leerlingen.

Op grond van specifieke deelnemingspercentages, taakstellende leeftijdsopbouw is het mogelijk het aantal leerlingen per schooltype bij benadering te berekenen (bijlage 6).

Het totale aantal leerlingen luidt dan als volgt (tabel 40):

**Tabel 40. Leerlingen voortgezet onderwijs**

1 - 1	1985	1990	1995	2000
Almere - Haven	1.470	1.250	1.340	1.280
Almere - Stad	1.340	2.930	4.220	5.460
Almere - Buiten	300	1.250	1.910	2.510
Almere - Oost	-	250	730	1.110
Almere - Pampus	-	-	-	4.900
Totaal	3.110	5.680	8.200	10.850

Al eerder is een mogelijke ontwikkeling in de richting van een midden school aangeduid. Het aantal leerlingen, dat kan worden verwacht bij deze opzet, is (tabel 41):

**Tabel 41. Potentiële middenschoolleerlingen**

1 - 1	1985	1990	1995	2000
Almere - Haven	1.110	850	910	880
Almere - Stad	910	2.020	2.900	3.740
Almere - Buiten	210	850	1.310	1.720
Almere - Oost	-	160	500	760
Almere - Pampus	-	-	-	330
Totaal	2.230	3.880	5.620	7.430

De omvang en ook invoering van dit type school blijft vooralsnog onzeker. De mogelijkheid voor kleinere aantallen leerlingen dan bij scholengemeenschappen wordt opgehouden (ook t.a.v. scholengemeenschappen bestaan hierover uiteenlopende meningen). De grootte zal worden gesteld op f 800 leerlingen per school.

Bij de verdeling van de aantallen leerlingen naar denominatie wordt uitgegaan van de verhouding 70% openbaar en 30% bijzonder (R.K. en P.C. elk ± 15%). De situatie per 31 - 12 - 1978 in Almere - Haven luidde: 69,5% openbaar; 14,7% R.K. 13,9% P.C. en 1,9% overig \*).

Voor een bovenschol zijn de ideeën t.a.v. de opzet en grootte nog helemaal niet uitgekristalliseerd. Vooralsnog kan het aantal leerlingen worden gesteld op het verschil tussen het aantal leerlingen voortgezet onderwijs en het aantal leerlingen 'middenschool'.

Voor de behoefte aan hoger (beroeps-) onderwijs dienen nog nadere

\*) Bron: Statistisch overzicht 1977 Zuidelijke IJsselmeerpolders. Voor het basisonderwijs zal binnen de 70% openbaar, 5% voor bijzonder onderwijs worden gereserveerd.

studies te worden verricht. In dit verband dient zeker ook de relatie met Lelystad te worden meegenomen.

### Voorzieningen

De behoefte aan accommodatie voor het onderwijs in Almere kan nu met behulp van aantallen leerlingen en de te verwachten schoolgrootte nader worden aangegeven. Daarbij moet worden bedacht i.v.m. de taakstelling qua leeftijdsopbouw, dat per basisschool max. 4 noodlokalen mogen worden geplaatst.

Voor de verdeling over de kernen wordt uitgegaan van het principe dat scholen, waarvoor in de desbetreffende kern het draagvlak wordt gehaald, ook in deze kern worden ondergebracht. Voor onderwijsvormen welke minder frequent voorkomen, wordt van het centraliteitsprincipe uitgegaan: een centrale ligging t.a.v. de gebruikers. In voorkomende gevallen zou hiervan kunnen worden afgeweken. De fasering der kernen kan echter problemen veroorzaken bij de stichting van scholen voor voortgezet onderwijs. Eerdere kernen kunnen reeds over accommodaties beschikken.

### Basisonderwijs

Voor Almere en de kernen worden de volgende aantallen basisscholen noodzakelijk geacht (tabel 42). Per 2 basisscholen komt één gymlokaal voor. Voor een negen - klassige kbo - school is ca. 5.000 ms<sup>2</sup> nodig; incl. een gymlokaal en schoolveld wordt dit één ha. Door in 2 lagen te bouwen wordt soms een kleiner ruimtegebruik bereikt.

**Tabel 42. Basisscholenbehoefte Almere**

1 - 1	1985	1990	1995	2000
Almere - Haven	10	10	10	9 (10)
Almere - Stad	8	20	30	40
Almere - Buiten	2	8	13	19
Almere - Oost	-	2	5	8
Almere - Pampus	-	-	-	4
Totaal	20	40	58	80 (81)

Een klein deel hiervan wordt gerealiseerd in de vorm van systemen als Dalton, Jena en Montessori. De te verwachten belangstelling hiervoor is moeilijk te schatten. Het is te verwachten, dat de leerlingen, die deze scholen bezoeken meer dan naar rato op de openbare scholen in mindering moeten worden gebracht.

Bovendien verdient het aanbeveling ook deze scholen, die dus een vele malen groter voedingsgebied hebben, centraal daarin te localiseren.

### Voortgezet onderwijs

Voor het voortgezet onderwijs zijn de behoeften aan scholengemeenschappen en 'middenscholen' berekend. Daarbij is de bevolking van Almere als geheel als potentiëel genomen. Het aantal benodigde scholen dient daarbij over de kernen te worden verdeeld. De draagvlakken zijn van dien aard(+ 30.000 inwoners), dat niet alle leerlingen in hun eigen woonkern het gewenste onderwijs zullen kunnen volgen. Dit is vooral het geval bij het bijzonder onderwijs, dat in Almere - Stad een centrale plaats kan krijgen (tabel 43).

Bij de toedeling over de kernen is getracht rekening te houden met de wens voorzieningen zo snel mogelijk per kern te realiseren, zover dit past in de totale vraag binnen Almere. De behoefteaming luidt nu aldus (tabel 43). Hierbij is duidelijk, dat deze tabel zekervoorde lange termijn globaal is. In het geval van een niet voldoende realisering van de leeftijdstaakstelling als ook bij kleinere omvang van de scholenge-

meenschappen, zullen deze aantallen uiteraard groter zijn. Bij de ruimtereserveringen in de kernen moet hiermee rekening worden gehouden.

**Tabel 43. Scholengemeenschappen (grote) per kern van Almere**

1 - 1	1985		1990		1995		2000	
	op.	bijz.	op.	bijz.	op.	bijz.	op.	bijz.
scholengemeenschappen								
Almere - haven	1	-	1	-	1	-	1	-
Almere - Stad	1	-	2	-	2	1	2	2
Almere - Buiten	-	-	1	-	1	-	1	-
Almere - Oost	-	-	-	-	1	-	1	-
Almere - Pampus	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal	2	-	4	-	5	-	5	2

In bijlage 7 is een verdeling naar schooltype opgenomen op basis van bovengenoemd uitgangspunt. Het eerste aan een kern toegewezen schooltype kan worden bestemd als aanzet voor een scholengemeenschap. Via combinatie kan tot een indicatieve verdeling als bovenstaand worden gekomen. Het is echter niet ondenkbaar, dat speciale maatregelen i.v.m. de specifieke groeiomstandigheden en taakstelling in de Randstad - overloop, de stichting kunnen versnellen. Tevens zij vermeld, dat het bij de wet mogelijk is categorale scholen te stichten. Wellicht zal hiervan ook gebruik worden gemaakt.

**Tabel 44. Eventuele middenscholen in Almere**

1 - 1	1985		1990		1995		2000	
	op.	bijz.	op.	bijz.	op.	bijz.	op.	bijz.
"middenschool"								
Almere - Haven	1	-	1	-	1	-	1	-
Almere - Stad	1	1	2	1	3	2	3	2
Almere - Buiten	-	-	1	-	1	-	2	-
Almere - Oost	-	-	-	-	1	-	1	-
Almere - Pampus	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal	2	1	4	1	6	2	7	2

Naar mogelijkheden voor het realiseren van accommodaties voor middelbaar en hoger onderwijs zal nader onderzoek moeten worden gepleegd. Het bevolkingspotentiël van Almere biedt, gemeten naar de huidige normen, wel mogelijkheden in die richting. Het verdient echter aanbeveling e.e.a. in een ruimere context te bezien, n.l. Lelystad en zonodig het Gooi. Met een bevolkingstaakstelling van ± 350.000 inwoners op langere termijn voor Almere en Lelystad tezamen, komen in aanmerking (tabel 45):

**Tabel 45. Eventuele vormen van beroepsonderwijs in Almere met draagvlak- (marge)**

MTO	145.000 - 186.000 inwoners
MEAO	286.000 - 276.000 inwoners
P.A.	192.000 - 196.000 inwoners
K.L.O.S.	262.000 - 261.000 inwoners

Ook de vestiging van HTO heeft voorshands niet onmogelijk te worden geacht (339.000 - 421 .000 inwoners); (GOGO - bulletin nr. 14). De grotere kernen komen het eerst in aanmerking voor deze opleidingen.

**De specifieke situatie in de groeikernen**

De hiervoor gegeven aantallen leerlingen voor het basisonderwijs, het zij hier nogmaals vermeld, zijn gebaseerd op een taakstellende leeftijdsopbouw, welke sterk overeenkomt met de verwachte Nederlandse. Het blijft echter steeds de vraag in hoeverre deze taakstelling kan/zal worden gerealiseerd. De opbouw van de leeftijdsverdeling in groeikernen tonen vrij grote afwijkingen van het Nederlandse gemiddelde. Het is dan ook noodzakelijk om de eventuele gevoeligheid van een dergelijke afwijking aan te geven, m.n. omdat schoolvoorzieningen zeer leeftijdsgevoelig zijn. Voor Nederland bedroeg het aandeel van leerlingen in kleuter- en basisonderwijs in de Nederlandse bevolking in 1976, 14,1%. In b.v. Lelystad bedroeg dit cijfer ± 20%. Wanneer nu voor Almere in de eerstkomende 10 jaar het percentage op 15 wordt gesteld, is de behoefte aan basisscholen in 1990 aldus (tabel 46):

**Tabel 46. Behoeftte aan basisscholen bij spontane vestiging (vgl. tabel 42)**

	1985	1990	taakstelling 1990
Almere - Haven	13	13	10
Almere - Stad	10	25	20
Almere - Buiten	2	10	8
Almere - Vier	-	2	2
	25	50	40

Eenzelfde gedachtengang geldt ook voor de situatie t.a.v. het voortgezet onderwijs. Daarbij is de basisgeneratie (½(12+13 - jarigen) in snel groeiende situaties hoger dan in de taakstelling voor Almere is aangenomen. Bij doorberekening van dit hoge cijfer blijkt ook hier de invloed aanzienlijk.

**Tabel 47. Leerlingen voortgezet onderwijs bij spontane vestiging (vgl. tabel 40)**

	1985	1990	taakstelling 1990
Almere - Haven	1.740	1 880	1 250
Almere - Stad	1.410	3 530	2 930
Almere - Buiten	320	1 410	1 240
Almere - Vier	-	270	250
		7.090	5.670



De situatie voor "middenscholen" luidt dan:

**Tabel 48. Middenschoolleerlingen bij spontane vestiging vgl. tabel 41)**

1 - 1	1990	taakstelling 1990
Almere - Haven	1.280	850
Almere - Stad	2.420	2.020
Almere - Buiten	960	850
Almere - Vier	170	160
	4.830	3.880

Het zal duidelijk zijn, dat deze verschillen de noodzaak illustreren van voortdurende peilingen t.a.v. de potentiële leerlingen.

#### **Benodigde ruimte**

Het is van belang naast aantallen leerlingen en aantallen scholen tevens een indruk te geven van de oppervlakte welke hiermee is gemoeid. In de eerste plaats wordt hier gerekend met een gemiddelde oppervlaktecijfer

per leerling van 10m<sup>2</sup>. Ten einde te komen tot een totaal ruimtebeslag (terreinoppervlak) per school, wordt maximaal factor 2 gehanteerd. Uitgaande van scholengemeenschappen à 1.600 leerlingen, is derhalve een oppervlakte van maximaal 32.000 m<sup>2</sup> benodigd voor een scholengemeenschap. Voor 'middenschool' e.d. een maximum ruimtebeslag van 16.000 m<sup>2</sup>. In geval van situering in meer stedelijke/stenen milieu's kan worden volstaan met een minimum oppervlak van ongeveer de helft van deze ruimte; wanneer daarbij echter toch ook sportvelden worden aangelegd kan van een beperking van de ruimte-behoefte van 25 à 30% worden uitgegaan. Om een overzicht te krijgen van de spreiding van scholen over Almere en de ruimte, welke daarvoor dient te worden gereserveerd, is het wenselijk wat verder in de toekomst te zien dan 1990. Eind van deze eeuw verkeren enkele kernen in een stadium van afronding. De maximale behoefte aan onderwijs zou aldus kunnen luiden:

**Tabel 49. Maximale vraag naar ruimte voor voortgezet onderwijs (rond 2000).**

Almere - Haven	1 scholengemeenschap	1 middenschool	reserve: 32.000 m <sup>2</sup>
Almere - Stad	5 scholengemeenschappen	6 middenscholen	176.000 m <sup>2</sup>
Almere - Buiten	1 scholengemeenschap	2 middenscholen	48.000 m <sup>2</sup>
Almere - Vier	1 scholengemeenschap	1 middenschool	32.000 m <sup>2</sup>
			288.000 m <sup>2</sup>

Bij de ruimtebehoefte (c.q. reservering) is als uitgangspunt genomen, dat in het structuurplan beide mogelijkheden (scholengemeenschap en middenschool) in de toekomst moeten kunnen worden ingepast. Voor b.v. Almere-Stad zou dit betekenen dat 5 scholengemeenschappen 5 x 32.000 m<sup>2</sup> = 160.000 m<sup>2</sup> vragen. Daarnaast echter moeten ook 6 middenscholen kunnen worden ingepast. Tegen de achtergrond van de wens om, indien mogelijk, te decentraliseren, betekent dit, dat de ruimten voor 5 scholengemeenschappen tevens 5 middenscholen kunnen bevatten. Bovendien dient voor de 6e een ruimte van 16.000 m<sup>2</sup>

te worden gereserveerd. In totaal derhalve 160.000 m<sup>2</sup> + 16.000 m<sup>2</sup> = 176.000 m<sup>2</sup>.

Daarnaast dient echter nog rekening te worden gehouden met de eerder genoemde bovenscholen, door hiervoor de benodigde ruimte te reserveren. Vooralsnog wordt een aantal van twee scholen aangehouden met een maximale ruimte - claim van 7 à 8 ha. I.v.m. de centrale functie binnen het gebied van Almere dient in ieder geval één school in Almere - Stad te worden gesitueerd. Mogelijkerwijs kan de reservering samenvallen met die voor een scholengemeenschap.

In het voorgaande is geen aandacht besteed aan de afvloeiing van leerlingen naar het oude land, internaten e.d. In het algemeen gaat het hierbij om kleine aantallen, die bovenstaande cijfers slechts in beperkte mate zullen beïnvloeden; zeker zodra in de nieuwe stad een breed scala van onderwijs voorzieningen is tot stand gekomen.

## 11.6 Kunst en cultuur

### Inleiding

In een nieuwe stad kunnen de omstandigheden gemakkelijk aanleiding zijn voor sterk afwijkende situaties op het terrein van kunst en cultuur in vergelijking met stedelijke nederzettingen op het oude land. Verworvenheden uit het verleden ontbreken evenals starre standpunten en belangentegenstellingen. Daarbij is een bloeiend kunst- en cultuurleven toch primair afhankelijk van enkele actieve individuen. Reden om aan dit bij uitstek belangrijke onderwerp in een stad aandacht te besteden in het structuurplan voor Almere is zowel gelegen in het feit, dat er ruimtevoor nodig is, die vaak op centrale of specifieke plaatsen in de stad moet worden gevonden als vanwege één van de eerder genoemde doelstellingen nl. een bijdrage leveren aan het behoud en de verdere ontwikkeling van de stedelijke cultuur. Het gaat in het structuurplan Almere t.a.v. kunst en cultuur in het bijzonder om die ruimtereserveringen, die activiteiten zullen huisvesten, die het niveau van een kern te boven gaan.

### Ontwikkelingen

Enkele algemene verschijnselen op het gebied van de cultuurparticipatie worden genoemd (tabel 50), dit om de relatieve belangstelling enigszins te kunnen peilen.

**Tabel 50. Cultuurparticipatie van de Nederlandse bevolking van 18 jaar en ouder in mei 1974 (leefsituatie Survey)**

activiteit	soms of vaak
bezoeken bioscoop	34
bezichtigen bezienswaardigheden, gebouwen	33
zingen, dansen, toneelspelen, musiceren, filmen e.d.	30
bezoeken musea e.a. tentoonstellingen	28
bezoeken schouwburg, concertzaal e.d.	28
gebruiken uitleenbibliotheek	21
lidmaatschap muziek-, zang- of toneelvereniging	6

Het blijkt dat lezen en naar muziek luisteren de meest verbreide 'activiteiten' zijn. In 1979 maakte 32% van alle volwassen Nederlanders op de één of andere wijze regelmatig gebruik van een openbare bibliotheek (uitkomst van een Lagendijk - enquête, Intermediair 14 juli 1978). In de afgelopen 20 jaar is het aantal personen van 12 jaar en ouder dat éénmaal per jaar of vaker concert of theater bezoekt, gedaald van 66% naar 30%. Deze daling blijkt ook uit het totale gebruik van een

10 - tal voorzieningen (beroepstoneel, -concert, -opera, dans, musical, cabaret, revue, musea, bioscoop, bibliotheek): als 1962 = 100, is 1971 = 71. Deze tendens heeft zich voortgezet. Echter uit deze cijfers mag niet zonder meer worden afgeleid dat de publieke belangstelling voor dit soort voorzieningen is verminderd. Er is namelijk een verschuiving van een groot - naar een kleinschalig aanbod - en gebruikspatroon (zoals bij kleine theaters, voorstellingen op straat) en er is een groter aantal manifestaties waarvan de bezoekersaantallen niet worden geregistreerd.

Het algemene patroon in het gebruik van dit soort voorzieningen in 1974 wordt in het Sociaal en Cultureel Rapport 1974 als volgt omschreven:

- de leeftijdscategorie 18 t/m 29 jaar maakt het meest intensief gebruik van de culturele voorzieningen, boven de 60 jaar het minst; (jongere) alleenstaanden participeren meer dan gehuwden en gehuwden zonder kinderen meer dan die met kinderen;
- gepensioneerden (vermoedelijk ook werklozen en gehandicapten) en mensen met een agrarisch beroep hebben een zeer lage participatie, i.t.t. personen uit de hogere en middelbare beroepsgroepen, leidinggevenden en employés;
- personen met een hoger inkomen maken meer gebruik van de culturele voorzieningen.

Aangezien Almere op 'steenworp' afstand van Amsterdam en 't Gooi ligt, beide concentraties van kunst en cultuur, is het te verwachten, dat de uitstraling van deze centra in Almere, eerder dan vermoed, tot allerlei activiteiten en initiatieven zal leiden, die een basis kunnen leggen voor een veelbelovend stedelijk, cultureel leven. Het is dan ook realistisch rekening te houden met vroegtijdige aanvragen voor ruimten en faciliteiten, waarbij is te erkennen dat de 'ruimte' die wordt gegeven aan professionele kunstenaars en actieve ijveraars voor een beter cultureel klimaat zijn vruchten afwerpt bij amateurs en publieke belangstelling. De geschakeerde bevolkingssamenstelling van Almere biedt voldoende voedingsbodem voor een optimistisch beeld op dit terrein.

### **Behoeftes**

Op het gebied van kunst en cultuur kunnen de volgende behoeften worden onderscheiden:

- a. De behoefte aan lectuur.  
De behoefte aan lectuur ontwikkelt zich van een specifieke, door het sociaal milieu en het ontwikkelingsniveau beperkte behoefte tot een meer algemene, niet van milieu of opleiding afhankelijke vraag naar informatie en ontspanning. De gratis toegang voor de jeugd sinds 1 juli 1975 en het opheffen van taboes t.a.v. bijvoorbeeld stripverhalen bij het bibliotheekwezen hebben hun positieve invloed gehad op het groeiend aantal boeken dat wordt gelezen.
- b. De behoefte aan muziek.  
Hierbij gaat het om de vraag naar onderricht (vorming) in het maken van muziek, naar mogelijkheden om te luisteren naar muziek en musicale expressie te beoefenen. De behoefte aan muziek is sterk in beweging ten gevolge van een spontane en een bewuste bevorderde popularisering van deze activiteiten.
- c. De behoefte aan dans.  
Hieronder wordt verstaan de vraag naar opleiding en onderricht in allerlei vormen van dans- en bewegingsexpressie, naar gelegenheid om er naar te kijken en om deze activiteiten te beoefenen. Alleen balletuitvoeringen hebben een professioneel aspect. Naast het meer traditionele ballet, ballroom-dansen en volksdansen is vooral bij (een selecte groep) jongeren de belangstelling voor bewegingsexpressie in combinatie met muziek meer toegenomen.
- d. De behoefte aan toneel.  
Dit betreft de vraag naar opleiding en vorming in toneelspelen (in de

ruime zin van het woord), de vraag naar gelegenheid om naar toneel-  
spel te kijken en te luisteren en naar mogelijkheden om 'toneel' in ver-  
schillende vormen actief te beoefenen. Het terrein van toneel, dra-  
matische kunst, cabaret en verwante vormen van expressie, als be-  
zigheid en vermaak is eveneens sterk in beweging. Er wordt veel ge-  
ëxperimenteerd en er komen nieuwe vormen tot ontwikkeling die  
soms zeer verschillende eisen aan de accommodatie stellen. M.n. de  
kleinere speelruimten (waaronder de mini-theaters) zijn in opkomst  
ten nadele van de schouwburgen.

e. De behoefte aan creatieve handvaardigheid.

Hieronder valt de vraag naar mogelijkheden om zich te bekwamen in  
beeldende expressie en om de daarvoor benodigde technische vaar-  
digheid op te doen. Daarnaast is er behoefte om creatief met de han-  
den bezig te zijn als ontspanning.

f. De behoefte aan kerkelijke activiteiten.

In de IJsselmeerpolders is de ervaring dat de kerkgebouwen behalve  
een religieuze ook een sociale en culturele functie vervullen, zowel  
in de beginperiode van de nieuwe nederzetting als later.

### Voorzieningen

In de behoefte op het gebied van kunst en cultuur wordt enerzijds  
voldaan door op particulier - commerciële basis geëxploiteerde voor-  
zieningen, anderzijds door een zeer gevarieerd pakket van accommoda-  
ties die vaak op uiteenlopende wijze worden gesubsidieerd door de  
overheid en anderen.

a. Voorzieningen m.b.t. lectuur.

Voor het lenen van lectuur is de bibliotheek de geëigende voorzie-  
ning. Op stedelijk niveau is een centrale bibliotheekgewenst, met in  
de wijken de filialen: de bibliotheken (evt. bibliobus= mobiele biblio-  
theek i.v.m. loopafstanden voor bejaarden en kinderen). Andere vor-  
men op het gebied van uitlenen zijn: de muziekbibliotheek, de disco-  
theek en de artotheek (uitlenen van kunstvoorwerpen). Het is wen-  
selijk i.v.m. onderlinge ondersteuning om deze voorzieningen zo  
mogelijk te combineren met de bibliotheek. Het geheel van deze  
vormen wordt mediatheek genoemd.

b. Voorzieningen m.b.t. muziek.

In de muziekbibliotheek en de discotheek kan muziek worden ge-  
leend. Voor het luisteren naar muziek bij grote manifestaties is een  
concertgebouw/concertzaal gewenst. Dit is een stedelijke voorzie-  
ning, die om een goede situering vraagt en snel bereikbaar moet zijn.  
Ook kleine zalen komen (kamermuziek) hiervoor in aanmerking.  
Soms wordt een concertzaal gecombineerd met een schouwburg,  
maar dan moeten er concessies aan de technische kwaliteiten wor-  
den gedaan. Deze combinatie wordt dus afgeraden.

Een disco-bar is een combinatie van muziek en communicatie die  
een belangrijke plaats in het uitgaansleven van jongeren inneemt.  
Voor repetities en bijeenkomsten van muziekverenigingen, beat-  
clubs e.d. wordt of van een eigen gebouw gebruik gemaakt of van  
zaalruimte in buurthuizen, scholen, cafés e.d. Een muziekschool kan  
een grote stimulans vormen voor het muziekonderwijs en de -  
beoefening. Een dergelijke instituut kan b.v. beginnen in een school  
waar een vakleerkracht de eerste lessen verzorgt.

c. Voorzieningen m.b.t. dans.

Uitvoeringsruimte voor professionele dans- en ballet gezelschappen  
stelt hoge eisen t.a.v. podium-omvang, orkestbak en toneeluit-  
rusting. Deze specifieke voorziening komt dan ook slechts voor  
groot-stedelijke centra in aanmerking en zal daarom vermoedelijk  
pas in een vergevorderd stadium van ontwikkeling in Almere komen.

Combinatie met een schouwburg is mogelijk.

Ruimte voor kinder- en volksdansen en bewegingsexpressie is be-  
nodigd op wijk-/buurniveau. Meestal worden hiervoor gymnastiek  
lokalen of ruimten in buurthuizen benut. Als voorziening voor dansen  
als recreatieve bezigheid geldt een danszaal, dancing e.d. Naast

- specifieke ruimten hiervoor, zal men gebruik maken van andere aanwezige zaalruimte (bij horeca, buurthuizen, jongerencentra e.d.).
- d. Voorzieningen m.b.t. toneel.  
 Naarmate de uitoefening van bepaalde activiteiten meer specifieke eisen aan de te gebruiken ruimte stelt, wordt een zelfstandige voorziening meer noodzakelijk. I.v.m. bezetting en exploitatie betekent dit dat voor deze specifieke voorzieningen slechts in degrootstedelijke centra een ruimtelijke claim verantwoord is. In kleinere centra zullen concessies aan de specifieke eisen moeten worden gedaan en zal ook gebruik voor andere doeleinden mogelijk moeten zijn. Minitheaters met kleinere speelruimten bieden ook mogelijkheden. Als stedelijke voorziening is in dit verband de schouwburg te noemen. Ruimte voor dramatische expressie, creatief spel, repetitie amateurtoneel, manuele en verbale expressie, enz. zal bij voorkeur voorkomen in combinatie met andere voorzieningen (vooral cultureel-creatieve activiteiten) in het muziekcentrum. Er zal ook uitvoeringsruimte aanwezig moeten zijn voor amateuristische toneelgezelschappen, met hetzij een volledig, hetzij een beperkte (in combinatie met) accommodatie. M.b.t. openluchtvoorzieningen gaan de gedachten uit naar een openluchttheater. Het exploiteren van een openluchttheater gaat gepaard met extra financiële risico's (het weer als onzekere factor). Het is daarom aan te bevelen een zgn. slechtweervoorziening in de nabijheid te realiseren. Meervoudig gebruik van een dergelijke voorziening, b.v. als speelobject verdient aanbeveling.
- e. Voorzieningen m.b.t. creatieve handvaardigheid.  
 Onder creatieve handvaardigheid valt een groot aantal activiteiten: tekenen, schilderen, papierbewerking, film en fotografie, houtbewerking, weven, pottenbakken, etc. Ruimte hiervoor kan worden gevonden in de buurthuizen, wijkcentra en in de specifieke creativiteitscentra (op stedelijk niveau) en evt. ook in scholen. Andere stedelijke voorzieningen op dit gebied zijn: expositieruimten (galeries) en musea. De expositieruimten zullen soms als zelfstandige voorziening voorkomen. Combinatie met een stadhuis, schouwburg, wijkcentrum, is veelal beter realiseerbaar. Ook open ateliers en atelierwoningen dienen in dit verband te worden genoemd.
- f. Voorzieningen m.b.t. kerkelijke activiteiten.  
 De specifieke voorziening hiervoor is het kerkgebouw. Afhankelijk van ideële en financiële overwegingen kunnen kerkgenootschappen besluiten tot gemeenschappelijk gebruik en/of combinatie met andersoortige voorzieningen.

**Tabel 51. Culturele elementen in de stad, aantal en ruimtebehoefte**

	aantal	vloeropp.	draagvlak
Mediatheek	1	4.000 m <sup>2</sup>	geheel Almere
Bibliotheek	12	1.200 m <sup>2</sup>	20.000 inw.
Concertgebouw	1	1.500 m <sup>2</sup>	geheel Almere
Schouwburg	1	1.750 m <sup>2</sup>	geheel Almere
Minitheater	4	500 m <sup>2</sup>	50 à 70.000 inw.
Musisch centrum	1	600 m <sup>2</sup>	30 à 50.000 inw.
Museum	2	?	regio - nationaal
Openluchttheater	1	1.250 m <sup>2</sup>	geheel Almere
Expositieruimten	div.	5.500 m <sup>2</sup>	Almere/regionaal

Tenslotte wordt in tabel 51 een overzichtje gegeven van diverse voor geheel Almere van betekenis zijnde culturele voorzieningen; daarbij is tevens een indicatie gegeven van de benodigde vloeroppervlakte en het aantal inwoners waarbij een dergelijke voorziening met succes kan

worden geëxploiteerd. Het gaat hierbij om een indicatie; zoals eerder gesteld laten deze voorzieningen zich niet gemakkelijk indelen en vastleggen in aantallen en vloeroppervlakten. Dit is temeer niet het geval waar onderwijs, kunst, cultuur en recreatie dikwijls vloeiend in elkaar overlopen.

## **11.7. Recreatie**

### **Inleiding**

In hoofdstuk 5, de Buitenruimte is al een aantal beschouwingen over de recreatie de revue gepasseerd. De aanvulling, die hier wordt gegeven bestaat uit een nadere verkenning van de behoefte aan sport en openluchtrecreatie, Afgezien is - na wat hiervoor is behandeld bij winkels, horeca, welzijn en cultuur - van een behandeling van de (binnen) stedelijke recreatievormen, die zich in 't algemeen in de woongebieden en de centra voordoen.

Inmiddels beginnen zich verschijnselen af te tekenen, die er op duiden dat in tijden van economische depressie het gebruik en de vraag naar een aantal - vooral kostbare vormen van recreatie minder groot is dan enkele jaren geleden door sommigen nog werd verwacht. Dit gegeven is vooral van belang voor het realiseringstempo en minder voor het structuurplan. Bovendien is het van meer invloed op de regionale vraag die op Almere is gericht dan op de lokale vraag, die immers een grotere dynamiek zal blijven vertonen in absolute zin zolang het woningbouwtempo op een redelijk niveau blijft gehandhaafd. Aangezien niet bekend is hoe de economische vooruitzichten op lange termijn zich zullen ontwikkelen, is er reden vooralsnog het beeld van de toekomst-voorzover dat nu bekend is uit betere tijden- niet al te somber te schilderen in het kader van het structuurplan.

Zoals de vrijetijdsbesteding in heel belangrijke mate is beïnvloed door de algemene welvaartsstijging, zo zal een terugval of stabilisering bij een tegelijkertijd verouderende bevolking die overigens in Almere in dit opzicht toch zal najlen - zeker verschuivingen te zien geven in de zin van minder luxueus, minder ver, meer zelfwerkzaamheid, meer gemeenschappelijke aanpak en - gebruik. In een dergelijke situatie lijken de stadsrand, het stadscentrum, de woongebieden en de overige recreatieruimten - al dan niet daarvoor ingericht - in de bebouwing meer accent te zullen krijgen.

### **Sport**

Een van de belangrijkste vormen van vrijetijdsbesteding is de sport. Alleen al de leeftijd van de beoefenaren staat garant voor een hoog activiteitsniveau. Zowel voor de veldsport als de binnensport zijn op basis van waarnemingen en verwachtingen over ontwikkelingen in de leeftijdsspecifieke deelneming aan de verschillende sporten prognoses opgesteld over de aantallen deelnemers en de daaruit voortvloeiende ruimtebehoefte. Daarbij is overigens rekening gehouden met het principe, dat het totale niveau van deelneming van de bevolking aan de verschillende sporten gegeven de hoeveelheid beschikbare tijd aan een maximum gebonden is. Bij de veldsport 26,3% van de bevolking; de binnensport bevindt zich nog in een zodanig groeitempo, dat hiervoor met een doorgaande groei is gerekend in het komende decennium. Ter bepaling van de deelnemingscijfers voor de verschillende sporten is in hoge mate gelet op de leeftijdsspecifieke deelneming aan de onderscheiden sporten in Amsterdam en het Gooi.

#### *Binnensport.*

De in het algemeen geconstateerde toegenomen sportbeoefening met name ook bij de binnensporten (grote zaalsporten) is o.m. tot te schrijven aan de gebouwde accommodaties, grotere deelneming van vrouwen en propaganda voor de (recreatie) sport.

Voor begin 1990 wordt aangegeven hoe groot de ruimtebehoefte kan zijn waarbij met een alternatief is gewerkt t.a.v. het gebruik door basketbal en volleybal van sportzalen dan/wel sporthallen. In de eerst aangegeven mogelijkheid (alt 1) zijn voetbal, hockey, handbal en korfbal aan de sporthallen toegedeeld. In het alternatief (2) worden naast deze 4 (binnen) sporten ook basket- en volleybal aan de sporthallen toegerekend. Aan de sportzalen worden behalve badminton, tafeltennis, krachtsport, judo en schermen in alternatief 1 dus ook basketbal en volleybal toegedacht. Het resultaat voor '90 - waarbij tennis en kegelen alsook de denksporten buiten deze ruimtebehoefte zijn gehouden - geeft tabel 52. Hiervoor kan aan eigen accommodatie worden gedacht in de vorm van Specifieke centra, resp. mede gebruik van andere ruimten b.v. in kerken, horeca-vestigingen e.d. bij de denksport.

Voor sporthallen wordt een bruto-terreinoppervlakte van 4.000 m<sup>2</sup> aangehouden, voor sportzalen een oppervlakte van 2.000 m<sup>2</sup>.

**Tabel 52. Ruimtebehoefte voor binnensport per begin 1990**

	sporthallen	totaal	sportzalen	totaal	tot. generaal
<b>Alternatief 1</b>					
Almere - Haven	2 à 4.000	8.000	2 à 2.000	4.000	12.000 m <sup>2</sup>
Almere - Stad	4 à 4.000	16.000	3 à 2.000	6.000	22.000 m <sup>2</sup>
Almere - Buiten	2 à 4.000	8.000	2 à 2.000	4.000	12.000 m <sup>2</sup>
Almere - Totaal	8 à 4.000	32.000	7 à 2.000	14.000	46.000 m <sup>2</sup>
<b>Alternatief 2</b>					
Almere - Haven	2 à 4.000	8.000	1 à 2.000	2.000	10.000 m <sup>2</sup>
Almere - Stad	4 à 4.000	16.000	2 à 2.000	4.000	20.000 m <sup>2</sup>
Almere - Buiten	2 à 4.000	8.000	1 à 2.000	2.000	10.000 m <sup>2</sup>
Almere - Totaal	8 à 4.000	32.000	4 à 2.000	8.000	40.000 m <sup>2</sup>

Onafhankelijk van de keuze van alternatief 1 of 2, is de bruto ruimtebehoefte voor overige sporten in 1989:

- Tennis : 5.000 m<sup>2</sup>
- Kegelen : 1.500 m<sup>2</sup>,

beide te situeren in Almere - Stad.

#### *Veldsport.*

Ook voor de buitensporten zijn op grond van bevolkingsomvang, bevolkingssamenstelling en verwachte ontwikkeling in de belangstelling voor de diverse sporten voor elke sport afzonderlijk de aantallen deelnemers voor verschillende tijdstippen berekend.

Rekening houdend met gemiddelde teamgrootte, verhouding jeugd-senioren, belasting door deze twee genoemde categorieën en bespelingsintensiteit van de betreffende accommodatie kan de behoefte aan velden worden vastgesteld. Vervolgens levert de toepassing van een netto-brutoverhouding de totale ruimtebehoefte voor de veldsporten per kern, per jaar. I.v.m. het feit dat sportcomplexen worden aangelegd van 10 à 15 ha, zullen de oppervlakten voor veldsporten schoksgewijs beschikbaar komen.

In bijlage 8 is voor 1990 en 2000+ (250.000 inwoners) het aantal ha's vermeld nodig voor de veldsport alsook tennis en schoolsport. Hoewel elke kern in Almere zijn eigen sportaccommodatie zal hebben, is toch te verwachten, dat ten gevolge lokale initiatieven m.n. bij de sporten die een geringere belangstelling genieten een spreiding over Almere kan voorkomen, die niet correspondeert met het aantal beoefenaars in de desbetreffende kern. In deze zin zal er zeker ook op sportgebied, evenals dat op de andere terreinen van het maatschappelijk leven het geval zal zijn, een uitwisseling tussen de kernen onderling plaatsvin-

den. Daarmee zal Almere tot een samenhangend gebied worden. Zoals uit deze bijlage blijkt zal naar schatting een derde deel van de oppervlakte bestemd voor veldsporten in de buitenruimte liggen. In het algemeen zullen dit de terreinen kunnen zijn van de sporten die hun deelnemers uit een groter gebied betrekken of om andere redenen een buitenruimte-locatie wenselijk maken.

#### *Overige sport.*

Naast de meer traditionele veldsporten genieten nog diverse andere buitensporten een stabiele of toenemende belangstelling. In een gebied waar bovendien meer ruimte is dan op het oude land en het verenigingsleven vaak grote bloei vertoont, komt de bevolking tot de oprichting van allerhande clubs van sporten en semisporten. Daarvoor is het wenselijk ruimte in het structuurplan op te nemen. In bijlage 8 is een aantal andere sporten vermeld met het doel richting te geven aan het spreidings- en ontwikkelingsbeleid. Het is hierbij goed te overwegen, dat het vestigingsklimaat van Almere in positieve zin kan worden beïnvloed door in een redelijk vroeg stadium van ontwikkeling (t.o.v. het aantal aanwezige gebruikers) een scala van sport- en recreatievoorzieningen te realiseren. Zo is b.v. de aanwezigheid van een zwembad in een vroeg stadium van de ontwikkeling van een kern van groot belang. Zonder hier uitvoerig op deze voorziening in te gaan kan worden gesteld, dat specifieke accommodatie t.b.v. de zwemsport bij voorkeur in Almere - Stad of de omringende buitenruimte van deze centrale kern ware te situeren (b.v. 50 m-bad, resp. bos/recreatiebad).

#### **Andere recreatieve voorzieningen.**

Om inzicht te krijgen in de ruimte die nodig is voor allerlei recreatieve voorzieningen in de buitenruimte, de stadsrand en in de bebouwing is gepoogd een min of meer totaal-overzicht te verkrijgen (bijlage 8) van de gangbare objecten, de bijbehorende ruimtebehoefte en de voorkeurslocatie dan wel geschikte locaties (bijlage 9).

Meestal is het nodig de genoemde objecten op te nemen in bestaande beplantingen dan wel ze te omgeven met groen om de sfeer te scheppen, waar mensen prijs op stellen. Daarom is de ruimte-behoefte voor de opgesomde objecten ruwweg met een factor 2 te vermenigvuldigen om het totaal benodigde aantal ha's te verkrijgen. In het onbebouwde en niet door de eigenlijke objecten ingenomen gedeelte van de nu verkregen ruimte zullen uiteenlopende bestemmingen voorkomen. Het is duidelijk, dat een zeer groot deel van de recreatieve verrichtingen van de bevolking van Almere zich onttrekt aan de planning: in en om de woning en op plaatsen waar ook andere functies worden vervuld. Ook in de vorm van recreatiesport bij sportcomplexen, in parken etc. In steden is bij veel activiteiten van mensen overigens geen onderscheid te maken tussen recreatie, educatie en cultuur bij centrumbezoek of ander gebruik van de ruimte; bebouwd en onbebouwd.

Een voorziening waarin b.v. een scala aan activiteiten plaats vindt, betreft de z.g. collectieve ruimten. In woongebieden waar het milieu - zowel in fysieke als sociale zin - zich daartoe leent kunnen deze ruimten in een omvang van ca. 0,1, m<sup>2</sup> per inwoner, ook voor recreatieve doelen, worden gerealiseerd.

In het voorgaande is slechts een deel van de mogelijkheden en bovendien in beperkte zin behandeld. De bevolking zal zelf nieuwe behoeften signaleren, verder gaan invullen, prioriteiten naar voren brengen, mogelijkheden onbenut laten, zelf objecten tot stand brengen, discussiëren over alternatieven, andere locaties van objecten voorstellen, kortom wanorde en orde scheppen en aldus recreatief bezig zijn met Almere.





### Hoofdstuk 1.

#### Inleiding

1. Derde nota over de Ruimtelijke Ordening, deel 2: Verstedelijkingsnota; deel 2a: Beleidsvoornemens over spreiding, verstedelijking en mobiliteit. p. 250 o.a., Regeringsnota, 's - Gravenhage, 1976.
2. Almere - Stad, ontwikkelingsbeleid - plannen en - programma. Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders. Flevobericht. Lelystad 1977.
3. De ontwikkeling van het Westen des lands. Toelichting. Rijksdienst voor het nationale plan. Werkcommissie Westen des Lands. 's - Gravenhage, 1958, p. 72 en 98 - 99.
4. Nota inzake de ruimtelijke ordening in Nederland. Ministerie van Volkshuisvesting en Bouwnijverheid. 's - Gravenhage, 1960, p. 90 en 110. Tweede nota over de ruimtelijke ordening in Nederland. 's - Gravenhage, 1966, p. 168 en 169.
5. Een structuurplan voor de Zuidelijke IJsselmeerpolders. Dienst der Zuiderzeewerken. 's - Gravenhage, 1961.
6. Het verkavelingsplan voor het oostelijk deel van Zuidelijke Flevoland. Dienst der Zuiderzeewerken. 's - Gravenhage, 1966.
7. Verkenningen omtrent de ontwikkeling van de nieuwe Stad Almere in Flevoland. Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders. Lelystad, 1970. Flevoberichten no. 78.
8. Nota Volkshuisvesting. 's - Gravenhage, 1972. p. 42 - 50.
9. Almere 1985 aanzet tot een ontwikkelingsstrategie 1970 - 1985 - 2000, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders. Lelystad, 1974. Flevoberichten no. 90. Ontwerp Almere - Haven. Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders. Lelystad 1974.
10. Bedrijfseconomische Rentabiliteit Railverbinding Almere. Stuurgroep Rentabiliteitsstudie Railverbinding Almere. Lelystad 1975. p. 64.
11. Nawijn, KE. en Veen, van der F.H. Almere. 250.000 mensen in 25 jaar? Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders. Lelystad, 1975. Flevobericht no. 109.
12. Haperen, van H.J. en Scheek, J.J.P. De belangstellenden voor Almere, wie zijn ze, wat willen ze. Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders. Lelystad, 1976. Flevobericht no. 113.
13. Verstedelijkingsnota p. 250.
14. Wijers, L. De Randstad Holland. Rijksplanologische Dienst. 's - Gravenhage, 1975 p. 11. Amsterdam, Stedebouwkundige ontwikkeling, structuur en vormgeving. Dienst Publieke Werken, Amsterdam. 1975. p. 25. Structuurplan Amsterdam 1 974. Gemeenteblad, bijlage P, p. 13 - 15.
15. Almere 1985. p. 7 - 9.

### Hoofdstuk 2.

#### Het regionale kader

1. Almere 1985. Inleidingen gehouden ter gelegenheid van het symposium 'Almere, Nieuwe Stad' op 20 november 1974 te Amsterdam. In: Stedebouw en Volkshuisvesting, februari 1975. Lamboij J.G. Welvaart voor Amsterdam? Pré - advies voor de Nederlandsche Maatschappij voor Nijverheid en Handel, Departement Amsterdam, 14 november 1975.  
Buit J. Grootstedelijke voorzieningen, kansen en bedreigingen. Voordracht in Post - Academiale cursus Delft, 1976.
2. Verstedelijkingsnota, hoofdstuk 2. Nota van Uitgangspunten voor het Amsterdam - Noordzeekanaalgebied. Gedeputeerde Staten van Noord - Holland, november 1975.
3. Amsterdam, denk om je hart. Amsterdam City, rapporteur H.W. ter Hart. september 1974.  
Koolhaas T. Schets voor ontwikkelingen in de ruimtelijke opbouw van het noordelijk deel van de Randstad. Stedebouw en Volkshuisvesting, november 1 976.
4. Verkenningen Markerwaard. Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders en Dienst der Zuiderzeewerken. Lelystad. 1975. Flevobericht

102.

Markerwaardrapport deel 1 en 2 met Advies van de Raad van de Waterstaat inzake de Markerwaard en Rapport van de Zuiderzee-commissie, 's - Gravenhage 1976.

5. Concept Structuurplan Lelystad 1975 - 2000, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Lelystad, 1975. Hoofdstuk 7 en 10.
6. Statistisch Overzicht Zuidelijke IJsselmeerpolders '75. Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders. Lelystad, 1976. p. 96.
7. Selectieve groei. Economische Structuurnota. Ministerie van Economische Zaken. p. 35. 's - Gravenhage, 1976.
8. Concept - basisplan voor de openluchtrecreatie in natuur en landschap van het Gooi. Buro Maas, Rijswijk. 1974. p. 72.

### **Hoofdstuk 3.**

#### **Bevolking en kernen**

1. Howard, Ebenezer, To morrow: A peaceful path to real reform London, 1898.
2. Greater Peterborough Masterplan. Peterborough. 1971.
3. Hoofdstuk 2 en p. 254 e.v.
4. p. 78 - 91.
5. Concept - structuurplan Lelystad, I Onderzoeknota - Bijlagen. Bijlage A.
6. Ontwerp Almere - Haven, Bijlage I, 1.
7. Verstedelijkingsnota, p. 258. Almere 250.000 mensen in 25 jaar? p. 32 e.v.
8. De belangstellenden voor Almere, p. 50.
9. Blz. 151 en 256.
10. Heimans A. Overheid kiest ruimte opzet en voorrang voor laagbouw nr. 34/35, 1976, p. 532 - 534 en Overheid voert eerder volgend dan stuwend ruimtelijk beleid. Bouw, nr. 36, 1976. p. 553-555.
11. Zie hoofdstuk 4.

### **Hoofdstuk 4.**

#### **Beroepsbevolking en bedrijfslokaties**

1. Verkenningen, p. 6 - 7 en hoofdstuk VIII.
2. Almere 1985, p. 33 e.v.
3. Almere 250.000 mensen in 25 jaar? p. 26.
4. Verstedelijkingsnota p. 228 e.v.  
Smidt, M. de, Processen in de bedrijvigheid en groeikernenbeleid. Stedebouw en Volkshuisvesting, maart 1976, p. 95 - 101.
5. Economische Structuurnota, p. 42 en 43.
6. Zie voorlopig De belangstellende voor Almere p. 33; een afzonderlijke nota over de bevolkingaspecten is in voorbereiding.
7. Economische Structuurnota, p. 75 en aanvullende informatie v.h. Centraal Planbureau.
8. Sociaal en Cultureel Rapport 1976, Sociaal en Cultureel Planbureau, Rijswijk, 's - Gravenhage 1976, p. 53.
9. C.B.S 14e Volkstelling. Beroepsbevolking naar leeftijd en geslacht. Steekproef.
10. C.B.S. Arbeidskrachtentelling, 1973.
11. In 1971 lag het woonforensisme (dagelijks plus niet dagelijks en zondervaste werkplaats) in Nederland op 34% (C.B.S.); 22% van de totale beroepsbevolking reisde iedere werkdag naar hetzelfde werkadres. In Zoetermeer bedroeg dit laatste percentage 37, in Purmerend 45.
12. Corpeleijn, A. (C.B.S.) Werknemers naar bedrijfsklasse in 1963 en 1974. p. 715 - 720.
13. Lacor, Anke. Werk, vrouw, Almere. scriptie K.H.T. 1975. hoofdstuk IV.
14. Bak. L. Het industrieel terreingebruik in Nederland. 's- Gravenhage, 1961. Dissertatie Utrecht. Het R.I.J.P. - onderzoek vond plaats o.l.v. Drs. N.F. Abcouwer.
15. In 1971 bedroeg de reistijd van de dagforensen in 34% van de

gevallen 30 - 60 minuten, 9% reisde langer dan een uurtussen huis en werk (C.B.S.).

16. Voorradije en toekomstige bedrijventerreinen in Nederland per ultimo 1975. Informatiebestand Ruimtelijke Ordening, informatie bulletin 22a augustus 1976. Rijksplanologische Dienst. Zwolle.

## Hoofdstuk 5.

### De Buitenruimte

1. Verkenningen, hoofdstuk 5.  
Davelaar, P. Almere, een fascinerend urbanisatie proces. Stedebouw en Volkshuisvesting, 1972. p. 487 - 504.  
Verstedelijkingsnota, p. 253 e.v.
2. Zie b.v. Reubsaet, Th.J.M. Openluchtrecreatie in Zeeland en het zuidelijk deel van Zuid - Holland. Recreatie voorzieningen, nr. 11. 1975. p. 470; tabel 1. Tussen 1964 en 1973 is de trek naar buiten op zondag (dagtrek) en de weekendtrek in dit onderzoekgebied overigens sterk toegenomen ten koste van het uitgaan binnen de woonplaats.
3. Onderzoek naar vakanties en uitgaan 1970. C.B.S. deel 3 Dagtochten van recreatieve aard 's - Gravenhage 1970, grafiek 4 en tabel 9.
4. Ente, P.J. en Koopstra, R. De geologische opbouw van het gebied van Almere. Intern Rapport 1972.
5. Bruisma, S. Bodemkundige en hydrologische gegevens van het Almere - gebied. Werkdocument R.I.J.P. 1976.
6. Harmsen, E.J. Enige aspecten van de zand - en waterhuishouding in het stedelijk gebied van Almere. Intern rapport 1975.  
Weide, B.S. van der, Bouwkundige - en civieltechnische aspecten van de bodemgesteldheid van Almere. Deel 2. Intern rapport 1974.  
Slager, H. Visser, J. en Witteveen, H. Fysisch karakter van het Almere - gebied. Werkdocument R.I.J.P. 1976.
7. Loenen, M. Natuur in de Stad. Werkdocument R.I.J.P. 1977 e.a. nota's van dezelfde auteur.
8. Maas, F.M. vermeldt in zijn 'Toekomstmodel voor natuur en landschap' (1971) een oppervlakte 'woeste grond' in Nederland van 6% (p. 84); 5% moet vooralsnog als indicatief worden beschouwd voor het stadsgewest Almere.
9. Fokkens, B. Diverse interne rapporten en publikaties over het grootlandbouwbedrijf o.m. Flevobericht 103, Verslag over het bedrijfsjaar 1973 v.h. grootlandbouwbedrijf van de R.I.J.P. in Flevoland. Lelystad 1975.
10. Wezenaar, J.A. De functies van de buitenruimte van Almere. Intern Rapport. 1975.
11. Gemeente Amsterdam, Discussienota Openluchtrecreatie, 1975.
12. o.a. Burton, T.L. Experiments in Recreation Research, 1971.
13. Katteler, H. en Kropman J. Openluchtrecreatie binnen en buiten de woonkern: Kompensatie of Komplement. Instituut voor Toegepaste Sociologie. Nijmegen, 1975.
14. Schonk, M. Onderzoek naar de tijd - en ruimtebesteding in Lelystad, 1973. Intern Rapport R.I.J.P. 1976.
15. De toekomst op zicht. N.V. v. L. Nederlandse Stichting voor Statistiek. 1970.
16. Zie noot 13.
17. Gorter, K. Natuurbehoud, 1976.
18. Lange, A. Hees, C.A. van en Huisman, A.M. Naturrecreatie, massarecreatie en sociale klasse, 1972.
19. Brouwer, R.J. Dagtochten van recreatieve aard. Recreatievoorzieningen, nr. 1, 1976.
20. zie noot 3.
21. zie noot 19, p. 21, tabel 12.
22. Zeeuw, J.G. de, Analyse prognosemethodieken op het terrein van de openluchtrecreatie. 's - Gravenhage, 1972.
23. Hessels, A. Recreatie en ruimtelijke ordening. E.S.B. 19.6.1974.

- Dagrecreatieruimte voor de stedelijke bevolking. A.N.W.B. - Recreatiestudiedag 1973. Delphi - onderzoek onder recreatiedeskundigen. Verslag in voorbereiding.
24. IJkelstam, G.F.P. Aantal en spreiding van diverse typen recreatieverblijven in Nederland. Recreatievoorzieningen 1974, p. 1336 e.v.
  25. Hier is niet te laag geraamd i.v.m. de 'alom' aanwezige Buitenruimte in Almere.
  26. De Zeeuw, p. 60 en 61.
  27. Maas, Toekomstmodel.
  28. A.N.W.B. Schatting v.h. aantal jachten in Nederland en de toename ervan 1976.
  29. Een hecht doortimmerde prognose, die meer is dan het doortrekken van een waargenomen trend is ons niet bekend.
  30. Raadgevend Bureau Twijnstra en Gudde, Recreatie - voorstudie 'De Marrekrite', Deventer, 1973.
  31. Bruggenkamp, J.W.C. Werkdocument idem R.I.J.P. 1976.
  32. Hosper, A.G. Werkdocument idem R.I.J.P. 1976.

## **Hoofdstuk 6. Kommunikatie**

1. Ontwerp Almere - Haven. Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders. Lelystad, januari 1974. Almere 1985, aanzet tot een ontwikkelingsstrategie 1970 - 1985 - 2000. Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders. Lelystad, 1974.  
Kompendium Verkeer en Vervoer Almere, Buro Goudappel en Cofeng, Deventer.
2. Congresdag 1976 getiteld: 'Stedelijke Wegen'. Vereniging het Nederlandse Wegencongres, Pré - advies door Prof. ir. H.M. Goudappel.
3. In een studie (begin 1975) van het Duitse Bundesverkehrsministerium wordt op uitputtende wijze het gehele aanbod aan 'nieuwe' vervoerswijzen nagegaan. Het 13 delen tellende rapport komt tot de conclusie, dat er weinig of geen perspectief is voor welke 'nieuwe' vorm van vervoer dan ook. Bijna alle nieuwe ontdekkingen kunnen zonder veel problemen worden ingepast in de bestaande vervoersmiddelen. Overigens wordt dit laatste als een zeer positief resultaat van alle speurwerk op dit gebied beoordeeld.
4. Die Fussweglänge zur Haltestelle als Attraktivitätskriterium in öffentlichen Personennahverkehr, Klaus Walther.
5. Voorkeuren in het personenvervoer. L.H. Klaassen. Verkeerstech-niek 1969.
6. Die Reisezeit der Fahrgäste öffentlicher Verkehrsmittel in Abhängigkeit vom Bahnart und Raumlage, W. Weber 1966.
7. Het openbaar vervoer op korte termijn. Verkeers- en vervoersplan agglomeratie Leiden, 1972.
8. Postacademiale cursus 'Openbaar vervoersvoorzieningen'.
9. Commissie bevordering openbaar vervoer westen des lands.
10. Systematiek bij het ontwerp voor wegenstructuur. Schoenmaker, Verkeerstech-niek, 1972.
11. C.B.S. Maandstatistiek v.h. verkeer en vervoer, augustus, 1974.
12. Van der Bremen, W.J. Het ruimtelijk patroon v.h. goederenvervoer en de horizontale functionele structuur in Nederland: een aggregatieprobleem. Een sociaal-geografisch spectrum. Utrecht, 1974 nr. 202.
13. Statistiek v.d. scheepvaartbewegingen C.B.S., 1972.

## **Hoofdstuk 11. Stedelijke voorzieningen**

1. Derde nota over de Ruimtelijke Ordening, Deel 2 Verstedelijkingsnota; 2e Tekst van de na parlementaire behandeling vastgestelde pkb. 1979.
2. C.B.S. (bevolking), gemeente Hilversum/gewest Gooi en Vecht-

- streek (winkelvloeroppervlak).
3. Winkels in Almere. Drs. K.E. Nawijn (concept) 1980.
  4. Almere - Haven 1979. Winkelvoorzieningen in opbouw. C.I.M.K. dec. '79.
  5. Zie noot 3.
  6. Degenaar J.H.M. Raming van de behoefte aan horecavoorzieningen in Lelystad t/m 1989. 1978 Interne RIJP-publicatie.
  7. Memorie van Toelichting, Begroting 1974.
  8. Knelpuntennota, rapport van de beraadgroep knelpunten harmonisatie welzijnsbeleid en welzijnswetgeving (1974).
  9. De toekomstige demografische ontwikkeling in Nederland na 1975- C.B.S. 1976.
  10. Schets van de eerstelijns gezondheidszorg. VOMIL 1980.
  11. Zie noot 9 alsmede, Bevolking van Amsterdam, 1979 en demografisch model Lelystad, Almere 1980 (R.IJ.P).
  12. C.B.S. een Indicatiecommissies Bejaardenoorden 1 juli - 31 dec. 1978 Statist. Cahier 21, 1979.
  13. Patiëntentelling verpleeghuizen 1976, VOMIL 1978.
  14. P. van Noord en R. Zoutendijk: De ontwikkeling van de gezondheidszorg in de Zuidelijke IJsselmeerpolders. N.J.P.T./T.N.O. Leiden 1979.  
Centrale Raad voor de Gezondheidszorg, Notitie inzake toekomstige capaciteit van extramurale gezondheidszorgvoorzieningen in Flevoland. Rijswijk 1979.



## Bijlage 1

### Terreinquotiënten, 1961, 1974

	Bak 1961	R.I.J.P 1974
Voedingsmiddelen nijverheid	80	216
dranken, tabaksnijverheid	-	-
textielnijverheid	63	220
schoennijv., kleding e.d.	13	66
textielFabr.		
houtnijverheid	166	250
meubelnijverheid	166	250
papierfabrieken	125	222
grafische nijverheid, uitgeverijen	15	78
lederwarennijv. (excl. schoennijv.)	57	72
rubbernijverheid	52	197
chemische nijverheid	269	544
Steen-, glas-, aardewerk-, cementwaren- fabrieken e.d.	80-975	436
metaalindustr., ijzer-, staal-, metaal- warenfabriek	71	168
machinebouw	50	154
elektrotechnische industrie	51	111
transportmiddelenfabrieken	83	129
overige nijverheid	-	-
bouwnijverheid	69	142
nutsbedrijven	239-364	374
zelfst. tussenpers. en groothandel	-	164
detailhandel	-	170
bank- en verzekeringswezen	-	83
vervoers- en opslagbedrijven communicatiebedrijven	-	243

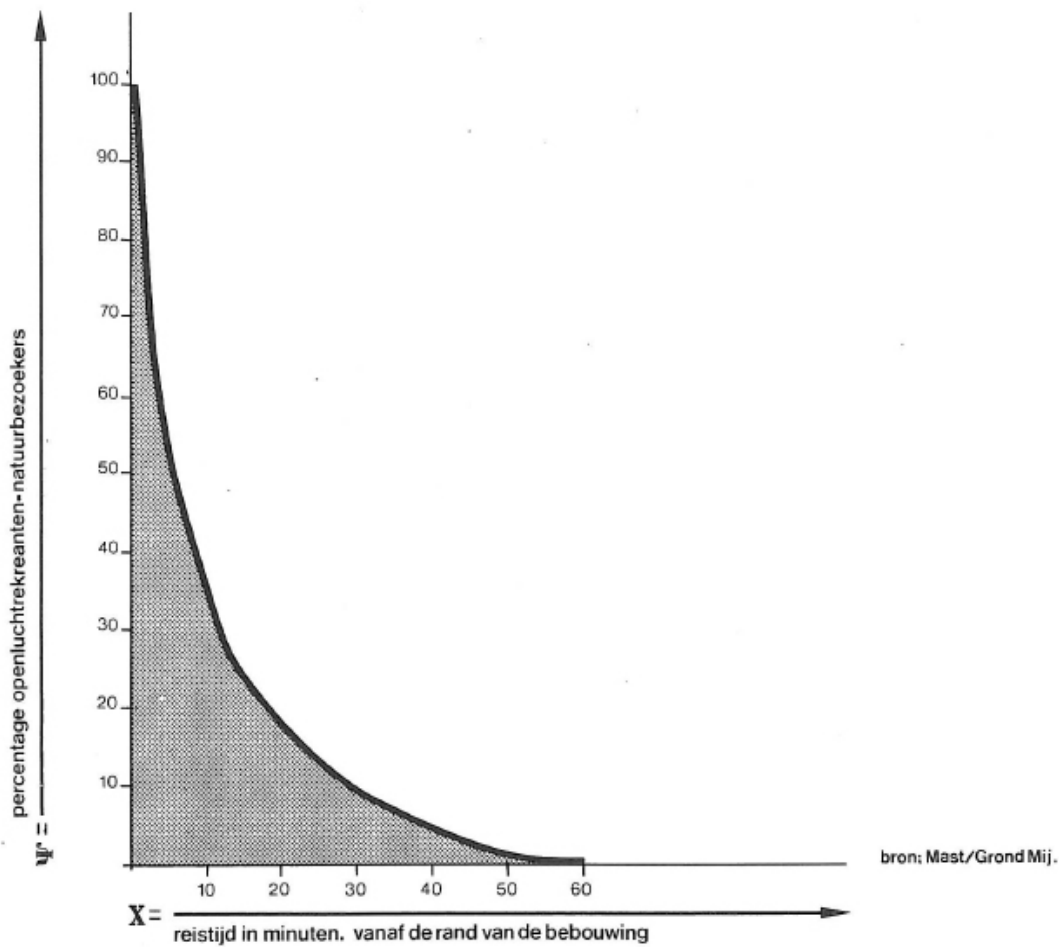


## Bijlage 2

### Verdeling van arbeidsplaatsen over locaties per bedrijfsklasse (-combinatie) en fase (excl. land- en tuinbouw en deel van dienstverlening, dat niet op bedrijvenparken zal komen)

		%	1980 abs.	1985 abs.	1990 abs.	1995 abs.	2000 abs.	2000+ abs.	2000+ abs.
bouwnijverheid	A (grote bedr. parken	20	110	400	640	790	930	1.080	1.200
	B (kleine bedr.	40	230	790	1.270	1.575	1.860	2.170	2.410
	parken)	40	230	790	1.270	1.575	1.860	2.170	2.410
	C (overige locaties)	100	570	1.980	3.180	3.940	4.650	5.420	6.020
voed., genotmidd.	D (totaal	50	115	460	670	985	1.030	1.210	1510
kleding, hout- en meubelind.	A	40	92	360	530	785	830	960	1.200
	B	10	23	90	130	200	210	240	300
	C	100	230	910	1.330	1.970	2.070	2.410	3.010
grafische ind. en uitgeverijen	D	5	10	30	50	80	110	120	110
	A	60	90	370	640	950	1.240	1.450	1.360
	B	35	60	210	370	550	720	840	790
chemische-, rubber en kunststoffen- industrie	C	100	160	610	1.080	1.580	2.070	2.410	2.260
	D	60	60	280	470	710	930	730	900
	A	40	50	180	310	470	620	480	600
bouwmaterialen, aardewerk, glasindustrie	B	-	-	-	-	-	-	-	-
	C	100	110	460	780	1.180	1.550	1.210	1.500
	D	60	95	370	640	710	930	1.090	1.360
metaal-, machine-, elektrotechn.- en transportmiddelen- industrie	A	35	55	210	370	410	540	630	790
	B	5	10	30	50	60	80	90	110
	C	100	160	610	1.060	1.180	1.550	1.810	2.260
instrumenten- en optische ind.	D	30	160	640	1.120	1.530	2.020	2.180	2.710
	A	60	320	1.270	2.230	3.070	4.030	4.340	5.420
	B	10	50	210	370	510	670	720	900
overige ind. (incl. nutsbedrijven)	C	100	530	2.120	3.720	5.110	6.720	7.240	9.030
	D	25	40	150	260	390	520	600	560
	A	60	90	370	640	950	1.240	1.450	1.360
onderzoek en ont- wikkeling	B	15	20	90	160	240	310	360	340
	C	100	150	610	1.060	1.580	2.070	2.410	2.260
	D	40	80	240	420	630	830	720	900
groothandel en tussenpersonen	A	45	90	270	480	710	930	810	1.020
	B	15	20	100	160	240	310	280	340
	C	100	190	610	1.060	1.580	2.070	1.810	2.260
transport, opslag en communicatie	D	15	20	110	240	410	540	540	680
	A	60	60	460	950	1.660	2.170	2.170	2.710
	B	25	30	190	400	690	910	910	1.130
diverse diensten, reparatie e.d. <sup>1)</sup>	C	100	110	760	1.590	2.760	3.620	3.620	4.520
	D	25	67	260	460	690	910	1.210	1.500
	A	50	135	530	930	1.380	1.810	2.410	3.010
Subtotaal: (afgerond)	B	25	68	270	470	690	900	1.200	1.510
	C	100	270	1.080	1.860	2.760	3.620	4.820	6.020
	D	25	40	160	330	490	640	900	1.130
Totaal alle arbeids- plaatsen w.v. op locaties buiten bedrijvenparken	A	40	60	240	530	790	1.040	1.450	1.810
	B	35	50	210	470	690	910	1.270	1.580
	C	100	150	610	1.330	1.970	2.590	3.620	4.520
Totaal alle arbeids- plaatsen w.v. op locaties buiten bedrijvenparken	D	25	47	190	332	490	647	850	940
	A	50	95	380	665	985	1.295	1.700	1.880
	B	25	48	190	333	495	648	850	940
Totaal alle arbeids- plaatsen w.v. op locaties buiten bedrijvenparken	C	100	190	760	1.330	1.970	2.590	3.400	3.760
	D		835	3.190	5.620	7.900	10.000	114.860	13.670
	A (grote bedr. parken		1.380	5.360	9.570	13.795	17.570	19.920	23.780
B (kleine bedr.		620	2.380	4.180	5.940	7.530	8.930	10.350	
parken)		2.835	10.930	19.370	27.635	35.100	40.310	47.800	
Totaal alle arbeids- plaatsen w.v. op locaties buiten bedrijvenparken	C (overige locaties)		388	15.200	26.500	39.400	51.700	60.300	75.300
	D (totaal		1.590	11.310	11.310	17.710	24.130	28.920	37.850

## Bijlage 3



## Bijlage 4 Inwonertallen Almere per kern

jaar	Almere- Haven	Almere- Stad	Almere- Buiten	Almere- Vier	Almere- Pampus	Totaal
ult. 1079	6.800	-	-	-	-	6.800
ult. 1980	9.800	1.400	-	-	-	11.200
ult. 1981	12.800	4.100	-	-	-	16.900
ult. 1982	15.700	7.300	-	-	-	23.000
ult. 1983	18.000	11.100	-	-	-	29.100
ult. 1984	19.400	15.400	1.600	-	-	36.400
ult. 1985	20.000	20.000	3.700	-	-	43.700
ult. 1986	"	24.600	6.400	300	-	51.300
ult. 1987	"	29.200	9.100	800	-	59.100
ult. 1988	"	33.800	12.300	1.600	-	67.700
ult. 1989	"	38.400	15.500	2.700	-	76.600
1990	"	43.000	18.000	4.000	-	85.000
1995	"	68.000	30.500	8.000	3500	130.000
2000+	"	90.000	35.000	15.000	10.000	170.000
2000	"	90.000	40.000	25.000	25.000	200.000
2000++	"	90.000	40.000	40.000	60.000	250.000

## Bijlage 5 Bevolking naar leeftijd per 1-1-1985

leeftijd	almere*	lelystad*	amsterdam**	nederland***				
0.4	2820	7,4	5610	9,2	29178	4,5	802,3	5,7
5.9	2615	6,5	6533	10,6	27372	4,3	828,7	5,9
10.14	3005	7,9	6252	10,1	30811	4,8	1051,1	7,5
15.19	3073	8,0	4671	7,6	40932	6,4	1198,2	8,5
20.24	3138	8,2	4181	6,8	61604	9,6	1216,6	8,8
25.29	3524	9,3	5890	9,6	66687	10,3	1154,0	8,2
30.34	3338	8,7	6189	10,0	58421	9,1	1115,9	8,0
35.39	2920	7,6	5743	9,3	53723	8,3	1169,6	8,3
40.44	2238	5,9	3907	6,4	37562	5,8	903,4	6,4
45.49	1975	5,2	2792	4,5	32248	5,0	788,9	5,6
50.54	1900	5,0	2294	3,7	32165	5,0	746,5	5,3
55.59	1864	4,9	2142	3,5	33996	5,3	698,1	5,0
60.64	1800	4,7	2033	3,3	36632	5,7	674,1	4,8
65.69	1647	4,3	1571	2,6	30661	4,8	526,4	3,8
70.74	1383	3,6	60	1,6	27978	4,3	461,3	3,3
75.79	735	1,9	393	0,6	21634	3,4	343,4	2,5
80 e.o.	233	0,6	206	0,2	23102	3,6	337,6	2,4
<b>totaal</b>	<b>38.198</b>	<b>100,0</b>	<b>61.370</b>	<b>100,0</b>	<b>644.706</b>	<b>100,0</b>	<b>14.016,1</b>	<b>100,0</b>

\* bron: D.M.L.A.; het verschil van 1.800 inwoners bij Almere per 1-1-85 t.o.v. bijlage 1 is toe te schrijven aan een actualisering van de woningbouwkerncijfers per 1-1-80 t.o.v. de voor deze tabel gehanteerde cijfers per 1-1-79; het verschil is voor deze tabel niet essentieel, het gaat om de percentages

\*\* bron: "Amsterdam, bevolkingsprojecties naar 1980 en 1985  
betr. variant B, waarvan aantallen hoger zijn vergeleken met variant A

\*\*\* bron: "De toekomstige demografische ontwikkeling van Nederland na 1975  
betr. alternatief B, waarvan aantal lager is vergeleken met alternatief A

## Bijlage 6 Aantallen leerlingen per schooltype

	MAVO	HAVO	VWO	LTO	LHNO	overig	totaal
31-12-1985							
Almere-Haven	440	250	240	230	160	150	1470
Almere-Stad	400	230	220	210	150	130	1340
Almere-Buiten	90	50	50	50	30	30	300
Almere-Vier							
Almere-Pampus							
31-12-1990							
Almere-Haven	370	210	210	200	140	120	1250
Almere-Stad	880	500	480	460	820	290	2930
Almere-Buiten	370	210	210	200	140	120	1250
Almere-Vier	70	40	40	40	30	30	250
Almere-Pampus							
31-12-1995							
Almere-Haven	400	230	220	210	150	130	1340
Almere-Stad	1270	720	690	660	460	420	4220
Almere-Buiten	570	330	310	300	210	190	1910
Almere-Vier	220	120	120	120	80	70	730
Almere-Pampus							
31-12-2000							
Almere-Haven	380	220	210	200	140	130	1280
Almere-Stad	1640	930	890	860	600	540	5460
Almere-Buiten	750	430	410	390	280	250	2510
Almere-Vier	330	190	180	180	120	110	1110
Almere-Pampus	150	80	80	80	50	50	490

**Bijlage 7**  
**Mogelijke verdeling van schooltypen over Almere**  
**(openbaar onderwijs)**

	MAVO						HAVO						VWO					
	Totaal	Haven	Stad	Buiten	Vier	Locatie	Totaal	Haven	Stad	Buiten	Vier	Locatie	Totaal	Haven	Stad	Buiten	Vier	Locatie
1980	1	1				Haven												
1981																		
1982	2					Stad												
1983			1				1				Haven	1						Haven
1984	3					Stad												
1985																		
1986	4		2			Buiten												
1987							2	1			Stad	2	1					Stad
1988	5			1		Stad												
1989	6		3			Vier												
1994	8		4	1		S/B	3				Buiten	3						Buiten
1999	11		5		1	S/B/P	4	2	1		Stad	4		2	1			Stad

---

	LTO						LHNO						overig LBO					
	Totaal	Haven	Stad	Buiten	Vier	Locatie	Totaal	Haven	Stad	Buiten	Vier	Locatie	Totaal	Haven	Stad	Buiten	Vier	Locatie
1980																		
1981																		
1982																		
1983	1					Haven												
1984							1				Haven	1						Stad
1985																		
1986																		
1987																		
1988	2		1			Stad		1										
1989							2				Stad	2						Stad
1994	3					Buiten	3				Stad	3		1				Buiten
1999	4		2	1		Stad		2										

## Bijlage 8

### Ruimtebehoefte landgebonden recreatievoorzieningen. 1990 en 2000+ (locale vraag \*)

	buitenruimte		stedelijk gebied				in bebouwing				totaal			
	1990		2000+		1990		2000+		1990		2000+		1990	2000+
	%	opp.	%	opp.	%	opp.	%	opp.	%	opp.	%	opp.	opper- vlak	opper- vlak
Div. veldsporten	32	40	33	105	36	45	45	140	32	40	22	70	125	315
Tennis	20	1	33	5	40	2	33	5	40	2	33	5	5	15
Schoolsport	8	1	20	7,5	62	8	53	20	30	4	27	10	13	37,5
Golf	100	50	100	50	-	-	-	-	-	-	-	-	50	50
Midgetgolf	50	0,5	50	1,5	50	0,5	33	1	-	-	16	0,5	1	3
Trimbaan	50	2	75	6	50	2	25	2	-	-	-	-	4	8
Wielervedbaan	100	2	100	2	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2
Stadion	100	3	-	10	-	-	-	-	-	-	-	-	3	10
Recreatiesportpark	100	50	100	50	-	-	-	-	-	-	-	-	50	50
Manages	66	50	84	125	34	25	16	25	-	-	-	-	75	150
Wedstrijd-cross	100	17	100	17	-	-	-	-	-	-	-	-	17	17
Cycle-cross	100	0,5	50	0,5	-	-	50	0,5	-	-	-	-	0,5	1
Auto/motorcross	100	3	100	6	-	-	-	-	-	-	-	-	3	6
Manifestatieterrein klein	33	1	40	3	33	1	30	2	33	1	30	2	3	7
Manifestatieterrein groot	60	3	60	6	40	2	40	4	-	-	-	-	5	10
Speelgelegenheid (diverse)	30	8,7	30	26	30	8,7	30	26	40	11,6	40	34,5	29	86,5
Ligweiden/Ijsbaan	30	6	30	21	30	6	30	21	40	8	40	28	20	70
Dagcamping	100	15	100	40	-	-	-	-	-	-	-	-	15	40
Openlucht-theater	-	-	-	-	100	1	100	1	-	-	-	-	1	1
Horeca	100	0,5	66	1	-	-	33	0,5	-	-	-	-	0,5	1,5
Kampeerterrein (diverse)	70	22	70	34	20	6	20	10	10	3	10	5	31	49
Jeugdherberg	100	2	100	2	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2
Padvindersterrein	100	3	100	5	-	-	-	-	-	-	-	-	3	5
Verkeerstuin	-	-	-	-	-	-	100	1	-	-	-	-	-	1
Kynologisch centrum	100	0,8	100	2,2	-	-	-	-	-	-	-	-	0,8	2,2
Natuureducatiecentrum + terr.	20	1,5	25	5	80	6	75	15	-	-	-	-	7,5	20
Dierenweide	33	1	15	1	33	1	57	4	33	1	28	2	3	7
Kinderboerderij	20	2,5	20	6,5	80	10,5	80	26,5	-	-	-	-	13	33
Schooltuinen	10	0,8	10	2,5	60	5,1	60	15	30	2,6	30	7,5	8,5	25
Volkstuinen	25	20,5	56	161	60	50	34	100	15	12,5	10	29	83	290
Natuurpark	100	10	100	20	-	-	-	-	-	-	-	-	10	20
Verblijfsrecreatieterrein	100	5	100	15	-	-	-	-	-	-	-	-	5	15
Diversen (20%)		64,6		147,3		36,0		83,9		17,1		38,7	117,7	269,9
<b>Totaal</b>		<b>387,9</b>		<b>884,0</b>		<b>215,8</b>		<b>503,4</b>		<b>102,8</b>		<b>232,2</b>	<b>706,5</b>	<b>1.619,6</b>

## Ruimtebehoefte oever- en watergebonden recreatievoorzieningen 1990 en 2000+ (locale vraag \*)

	buitenruimte		stedelijk gebied				in bebouwing				totaal			
	1990		2000+		1990		2000+		1990		2000+		1990	2000+
	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	ha	ha
buitendijks strand	70	36	70	45	30	15	30	20	0	-	0	-	51*	65*
oevers	68	47,5	75	65	18	12,5	14	12,5	14	10	11	10	70	87,5
jachthaven binnendijks	50	4,4	70	15,6	25	2,3	20	4,6	25	2,3	10	2,3	9	22,5
jachthaven buitendijks	82	23	87	135	18	5	10	15	-	-	3	4	28	154
roeibaan	-	-	100	22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22
tele-skibaan	-	-	100	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10
openluchtzwembad + bosbad	40	8,5	30	8,5	60	10	53	15	-	-	17	5	18,5	28,5
visplaatsen	75	15	80	40	25	5	20	10	-	-	-	-	20	50
diversen (10%)		13,4		34,1		5		7,7		1,2		2,1	19,7	43,9
<b>totaal</b>		<b>147,8</b>		<b>375,2</b>		<b>54,8</b>		<b>84,8</b>		<b>13,5</b>		<b>23,4</b>	<b>216,2</b>	<b>483,4</b>

\* m.u.v. strand, oevers en jachthavens buitendijks, die eveneens als de tele-skibaan ook een regionale functie zullen vervullen.

# Bijlage 9

## Voorkeurslocatie recreatieve voorzieningen

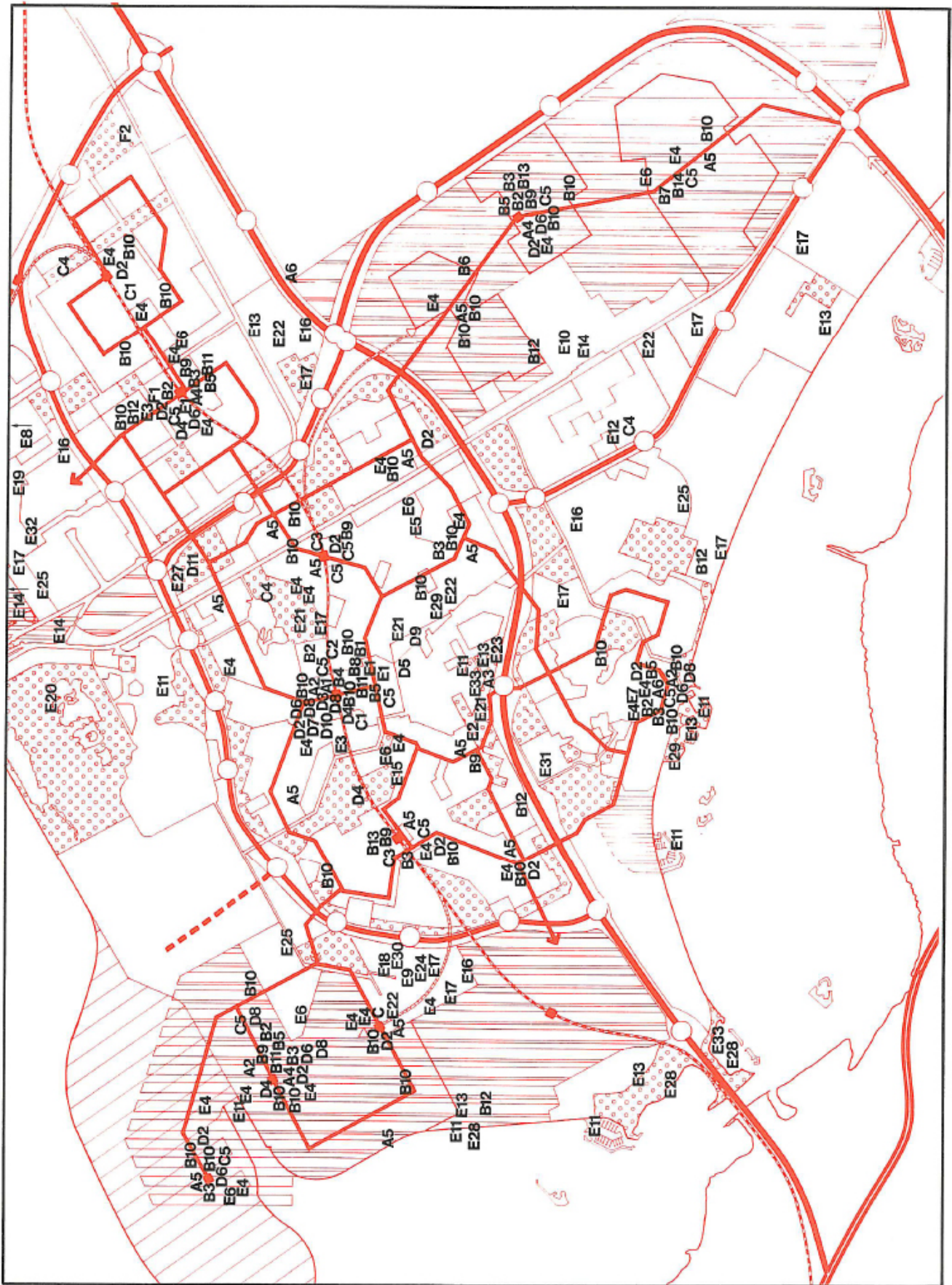
	in bebouwing in directe stadsrand			in de buitenruimte	
	stedelijk park- gebied	tot 300 m uit bebouwing	300-750 m uit bebouwing	750-1200 m uit bebouwing	1200 m uit bebouwing
- diverse veldsporten	-	•	-	-	-
- tennis	•	-	-	-	-
- schoolsport	•	-	-	-	-
- golf	-	-	-	-	•
- midget-golf	-	-	-	-	•
- trimbaan	-	•	-	-	-
- wielervedbaan	-	-	-	•	-
- stadion	-	•	-	-	-
- recreatiesport	-	•	-	-	-
- maneges	-	-	-	•	-
- wedstrijdcross	-	-	-	-	•
- cycle-cross	-	-	•	-	-
- auto/motorcross	-	-	-	-	•
- manifestatieterrein/klein groot	•	-	-	-	-
- speelgelegenheid	-	-	-	-	-
- ligweiden	-	-	-	-	-
- ijsbaan	-	•	-	-	-
- dagcamping	-	-	-	•	-
- openlucht-theater	-	-	•	-	-
- horeca	-	-	-	-	-
- kampeerterrein/natuur stad toeristisch	•	-	-	-	•
- jeugdherberg	-	-	•	-	-
- padvindersterrein	-	-	•	-	-
- volkssterrenwacht	-	-	•	-	-
- verkeerstuin	-	-	-	•	-
- kynologisch terrein	-	-	-	-	•
- natuureducatiecentrum	-	•	-	-	-
- dierenweide	-	•	-	-	-
- kinderboerderij	-	•	-	-	-
- schooltuinen	-	•	-	-	-
- volkstuinten/mini- nutstuinten recreatie-tuin	•	-	•	-	-
- natuurpark	-	-	-	•	-
- verblijfsrecreatieterrein	-	-	-	-	•
- strand	-	-	•	-	-
- oevers	-	-	-	-	-
- jachthaven	-	-	-	-	-
- roeibaan	-	-	-	•	-
- teleskibaan	-	-	-	-	-
- openlucht-zwembad	-	-	•	-	-
- bosbad	-	-	-	•	-
- visplaatsen	-	-	-	-	-

- eerste voorkeur
- geschikt

# Bijlage 10

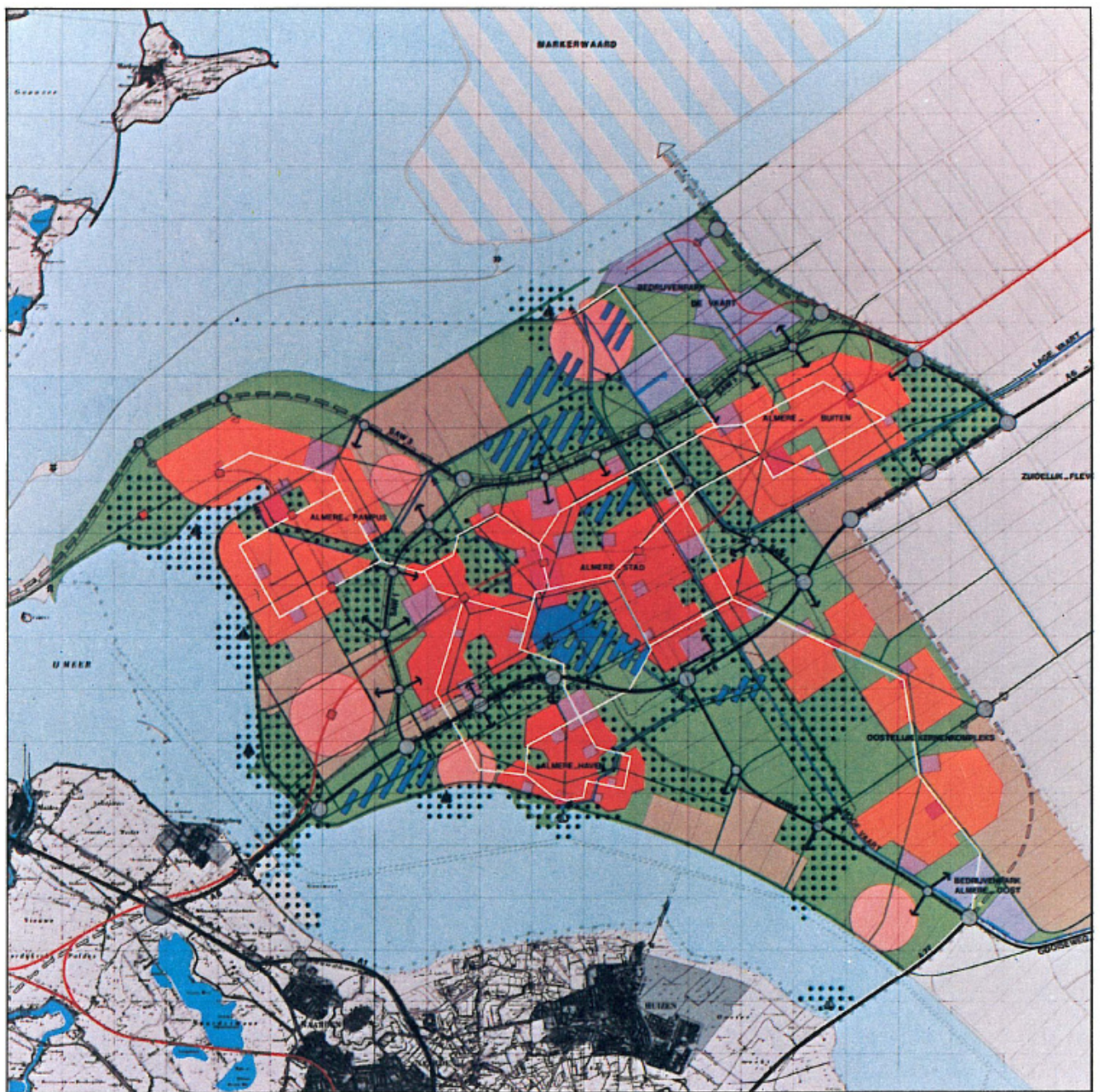
## Overzicht van diverse voorzieningen behorend bij het structuurplan Almere

code	code	typering	lokatie + aantal							totaal
			AH	AS	AB	AO	AP	DV	BR	
<b>A. Winkels en horeca</b>	1	hoofdwinkelcentrum		1						1
	2	hotelaccomodatie	1	1			1			3
	3	horeca		1						1
	4	kernwinkelcentrum	1		1	1	1			4
	5	nevencentrum		9		2	3			14
	6	wegrestaurant							1	1
<b>B. Zorg</b>	1	crisiscentrum		1						1
	2	distrikts geneesk. bureau	1	1	1	1	1			5
	3	dagverblijf	1	2	1	1	2			7
	4	jongeren advies centrum		1						1
	5	polikliniek	1	1	1	1	1			5
	6	psychiatrisch ziekenhuis				1				1
	7	revalidatiecentrum				1				1
	8	sociale werkvoorziening		1						1
	9	verpleegtehuis		3	1	1	1			6
	10	verzorgingstehuis	3	11	5	5	7			31
	11	welzijnscentrum buitenl.		1	1		1			3
	12	woonwagensubcentrum	1	1	1	1	1			5
	13	ziekenhuis		1		1				2
	14	zwakzinnigeninrichting				1				1
<b>C. Educatie</b>	1	congresgebouw		1						1
	2	hoger beroepsonderwijs		1						1
	3	middelb. beroepsonderwijs		2						2
	4	natuureducatie centrum		1	1				1	3
	5	scholengemeenschap	1	5	2	2	3			13
<b>D. Kunst</b>	1	bibliotheek (centrale)		1						1
	2	bibliotheekfiliaal	1	4	2	1	3			11
	3	concertgebouw		1						1
	4	expositieruimte		2	1		1			4
	5	festivalhuis		1						1
	6	musisch centrum	1	2	1	1	2			7
	7	mediatheek		1						1
	8	minitheater	1	2			2			5
	9	openluchttheater		1						1
	10	schouwburg		1						1
	11	volkssterrenwacht							1	1
<b>E. Stedelijke recreatie (overdekt)</b>	1	bioscoopcomplex		2	1					3
	2	jeugdherberg		1						1
	3	racketcentrum		1	1					2
	4	sporthal	2	9	4	3	6			24
	5	ijshal		1						1
	6	zwembad (combi-bad)		2	1	1	2			6
	7	zwembad (overdekt)	1							1
<b>F. Stedelijke recreatie (openlucht)</b>	1	auto-/motorcrossterrein						1		1
	2	cyclecrossbaan							1	1
	3	golfterrein							1	1
	4	jachthaven	1	1			2		3	7
	5	groepskampeerterrein							1	1
	6	toeristisch kampeerterrein	1	1	1		1		2	6
	7	natuurkampeerterrein						2	1	3
	8	stadskampeerterrein		1						1
	9	kynologisch terrein			1			1	2	4
	10	manege		1	1			1	6	9
	11	manifestatieterrein							1	1
	12	modelbouwterrein						1		1
	13	natuurpark							1	1
	14	oeverpark		3					1	4
	15	padvindersterrein		1	1		1		1	4
	16	recreatiebad		1						1
	17	recreatie(sport)park							1	1
	18	recreatietuinencomplex						1	2	3
	19	roeibaan							1	1
	20	stadion		1						1
	21	strand	1				1		2	4
	22	teleskibaan		1						1
	23	uitzichtheuvel							1	1
	24	verkeerstuin							1	1
	25	wielerbaan						1		1
	26	windsurfcentrum		1					1	2
<b>G. Overig</b>	1	beurs			1					1
	2	stadskwekerij			1					1





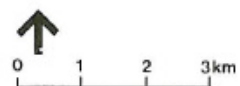




**verklaring**

- |   |  |                                |
|---|--|--------------------------------|
| kernbebouwing                                     | land- en tuinbouw                      | hoogspanningsleiding/in studie |
| reservering t.b.v. kernen                         | vaart en sluis                         | leidingstraat nationaal        |
| hoofdcentrum en nevencentra                       | water                                  | leidingstraat                  |
| bedrijvenparken intensief                         | grens v/h plangebied                   | hoofdfietsroutes               |
| bedrijvenparken extensief                         | jachthaven grootschalig/kleinschalig   |                                |
| havens <600 ton/<2000 ton                         | (stads)auto(snel)weg/in studie         |                                |
| bijz. bestemmingen met bijbehorende woonbebouwing | stadsautoweg met aansluiting/in studie |                                |
| recreatiegebieden intensief                       | spoorweg met station/in studie         |                                |
| recreatiegebieden extensief                       | openbaarvervoersbaan                   |                                |

**Ontwerp structuurplan Almere (januari 1977)**





## deel II: aanvullende nota



# 1. Herziening ontwerp Structuurplan Almere

## 1.1. Algemeen

Reeds sedert de jaren vijftig worden de Zuidelijke IJsselmeerpolders op nationaal niveau gezien als onderdeel van de uitwaartse groei van de Randstad. De Werkcommissie Westen des lands rapporteerde in 1958, dat het aanbeveling verdiende een deel van de overloop van het Gooi en Amsterdam in de Zuidelijke IJsselmeerpolders op te vangen.

Zowel in de eerste als de tweede Nota over de ruimtelijke ordening in Nederland vormde de uitgroei van de Randstad naar buiten een essentieel onderdeel van het nationaal ruimtelijk beleid. De ontwikkeling van het 'stedelijk gebied in de zuidwest hoek van de IJsselmeerpolders' en Lelystad werd als een urgent punt beschouwd ter oplossing van de planologische problematiek in het noordelijk deel van de Randstad.

In 1971 vond de publikatie plaats van het rapport 'Verkenningen omtrent de ontwikkeling van de nieuwe stad Almere in Flevoland', waarin de basis werd gelegd voor de eerste regeringsbesluiten over Almere. Deze hielden in dat de nieuwe stad tegen het jaar 2000 125.000 à 250.000 mensen zou moeten kunnen huisvesten; dat de stad zou worden opgebouwd uit verschillende kernen met tussenliggende onbebouwde ruimten en dat de eerste kern tegenover Naarden en Huizen aan het Gooimeer zou worden gesitueerd. Op basis hiervan kon met een aantal voorbereidingen in het terrein worden begonnen. Een tweede stap in de besluitvorming werd genomen op basis van de in 1974 gepubliceerde rapporten 'Almere 1985' en 'Ontwerp Almere - Haven'. Na ambtelijk en bestuurlijk overleg werd de plaats van de tweede en grootste kern, nu Almere - Stad geheten, vastgesteld en werden ook het structuurschema Almere - Haven alsmede de in het bijbehorende rapport neergelegde richtlijnen als uitgangspunten aangevaard voor de realisering van de eerste kern.

Ten slotte verscheen begin 1976 de Verstedelijkingsnota als onderdeel van de derde nota over de ruimtelijke ordening met daarin als taakstelling voor Almere een woningprocedure van 20.000 woningen extra buiten Almere - Haven (7.000 woningen) tot 1990, te realiseren in tenminste twee kernen. Na 1990 zouden dan nog eens 30.000 woningen in Almere kunnen worden gebouwd. Almere werd daarbij aangeduid als 'groeikern met verhoogde taakstelling', evenals Lelystad.

Inmiddels is ook de besluitvorming omtrent de deelplannen voor Almere - Stad en de derde kern, Almere - Buiten reeds afgerond.

In oktober 1977 werd het structuurschema Almere - Stad door de toenmalige bewindslieden goedgekeurd als basis voor op te stellen structuur- en bestemmingsplannen en voor de start van de bouw. Vervolgens heeft een uitgebreide besluitvormingsprocedure plaatsgevonden, die uiteindelijk resulteerde in behandeling in de Zuiderzee-commissie.

Het structuurplan Almere - Stad werd vastgesteld op 11 mei 1982 door de minister van Verkeer en Waterstaat.

Op 10 februari 1982 is bestuurlijk overleg gehouden tussen enerzijds de ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening en anderzijds de Gedeputeerde Staten van Noord - Holland, Utrecht en Gelderland en de bestuurders van de gemeente Amsterdam, het gewest Gooi en Vechtstreek, het openbaar lichaam 'Zuidelijke IJsselmeerpolders' en de gemeente Lelystad.

Tijdens dit overleg werd instemming betuigd met het structuurplan Almere - Buiten. Ook dit plan is door de minister van Verkeer en Waterstaat vastgesteld op 20 september 1982.

Het Ontwerp Structuurplan Almere is na uitvoerig ambtelijk overleg met alle betrokken partners ook in genoemd overleg besproken. Hierin is het standpunt van de regering inzake genoemd plan overgenomen.

In deze aanvullende nota zal na een integrale weergave van dit regeringsstandpunt, een herzien structuurplan Almere worden toegelicht. Het vigerende Ontwerp Structuurplan Almere zal in deze nota

verder als O.S.A. I worden aangeduid en genoemd herzien Ontwerp Structuurplan Almere als O.S.A. II.

Het accent van deze nota zal liggen op de verwerking van het regeringsstandpunt, terwijl tevens een plantoelichting is opgenomen (hoofdstuk 2). Faseringsaspecten (hoofdstuk 3) sluiten deze Aanvullende Nota af. Zoals het woord 'Aanvullend' reeds aanduidt, kan deze nota niet los worden gezien van het O.S.A. I bestaande uit zowel het kaartbeeld als de daarbij behorende nota. Gezamenlijk geven de nota's en kaarten een beeld van zowel de gewenste ruimtelijke structuur van Almere als van de indertijd bewust ingebrachte flexibiliteit van die structuur. Is Almere - Haven als eerste kern nog geheel naar de in het O.S.A. I beschreven lijnen ontwikkeld, Almere - Stad en vooral Almere - Buiten vertonen een duidelijk compacter beeld met per kern meer inwoners dan in het O.S.A. I was gedacht. Hiermede is het duidelijkste bewijs geleverd voor één der grote voordelen van de meerkernige opzet van Almere, nl. de flexibiliteit. Flexibiliteit in ruimtelijke opzet, in fasering en in besluitvorming. Het is dan ook niet verwonderlijk dat ook de regering deze flexibiliteit extra zwaar wil laten wegen en mede met het oog daarop de meerkernige opzet van Almere benadrukt, getuige de opmerking dat de wijze waarop de hoofdlijnen van het te voeren ruimtelijk beleid zijn neergelegd in het O.S.A. haar toestemming heeft.

Deze Aanvullende Nota kan echter ook afzonderlijk worden gelezen. Ze bevat bovendien een bijbehorende structuurplankaart.

## **1.2. Samenvatting vigerend Ontwerp Structuurplan Almere (O.S.A. I)**

In het onderstaande is de letterlijke samenvatting overgenomen uit deel I: het Ontwerp Structuurplan Almere (O.S.A. I).

In de volgende hoofdstukken zal - waar nodig - verwijzing hiernaar plaatsvinden, indien bepaalde uitgangspunten zouden zijn gewijzigd.

‘Een structuurplan is een belangrijk instrument bij de bouw van een nieuwe stad. Het geeft richting aan de ruimtelijke ontwikkeling op basis van onderzoek en beleidsvoornemens inzake de verschillende vormen van stedelijke occupatie in hun onderlinge samenhang. Behalve een directe functie in het kader van de ruimtelijke ordening heeft het structuurplan ook een informatieve functie ten behoeve van belanghebbenden en geïnteresseerden in en buiten Almere.

De ligging van Almere tegen de noordvleugel van de Randstad en tegelijkertijd in het nieuwe land van de Zuidelijke IJsselmeerpolders geeft bijzondere voorwaarden en mogelijkheden. Met een oppervlakte van 22.000 ha (inclusief randmeren) omvat het structuurplan voor Almere ongeveer evenveel ruimte als de gemeente Amsterdam of het gewest Gooi en Vechtstreek. Bij een dergelijke omvang van het plangebied ligt de essentie van de vraagstelling bij vraagstukken van spreiding en communicatie.

Dit structuurplan bouwt voort op ‘Almere 1985’ en moet worden gezien in samenhang met ‘Ontwerp Almere - Haven’ en het structuurplan voor Almere - Stad. In onderstaande wordt de volgorde van behandeling van de verschillende onderwerpen in het rapport gevolgd.





## a. Inleiding

In de Verstedelijkingsnota is Almere evenals Lelystad aangeduid als 'groeikern met een verhoogde taakstelling'. Kwantitatief is dit tot uitdrukking gebracht door een bouwtempo van 20.000 woningen tussen 1980 en 1990 in ten minste twee kernen buiten Almere - Haven, waar tussen 1976 en 1986 ruim 7000 woningen werden gebouwd. Na 1990 zou in Almere ruimte beschikbaar moeten zijn voor nog eens 30.000 woningen. Het voorgaande komt erop neer, dat tussen 1980 en 1990 ongeveer de helft van de Noordhollandse woningbehoefte in Almere (24.000) en Lelystad (14.000) zal moeten worden gerealiseerd (38.000) en voor de periode daarna lijkt het aandeel eerder te zullen stijgen dan dalen.

De korte voorgeschiedenis van het planologisch denken over de noordvleugel van de Randstad sedert de jaren vijftig heeft duidelijk gemaakt, dat de nu voorgestelde concrete taakstellingen geheel in de lijn van voorziene ontwikkelingen liggen. Dat daarbij een accentverschuiving optreedt naar opvang ten behoeve van stadsvernieuwing (Amsterdam) en van behoud en verbetering van de inrichting van het buitengebied (Gooi en Vechtstreek, Utrechtse Heuvelrug, Veluwe), inplaats van ten behoeve van bevolkingsgroei door natuurlijke aanwas, tast de essentie van de ruimtelijke ordening in de vorm van urbanisatie in de Zuidelijke IJsselmeerpolders niet aan. De huidige taakstelling voor Almere ligt - bij handhaving van het bouwtempo van de jaren tachtig na 1990 - vrijwel midden tussen de in 'Verkenningen' becijferde woonruimtebehoefte voor 125.000 à 250.000 inwoners in 2000.

Dit gegeven was voldoende reden om een structuurplan met een capaciteit van 250.000 inwoners met alle bijbehorende voorzieningen te vervaardigen.

Bij de samenstelling van het structuurplan hebben eerdere besluiten en studies als basis gediend:

- de meerkernige opzet van het stedelijk gebied
- het structuurplan voor Almere - Haven
- de plaats van de tweede en die van de derde kern
- de doelstellingen en randvoorwaarden neergelegd in 'Almere 1985'
- de rentabiliteitsstudies van de railverbinding.

Grensstellend zijn ook in hoge mate de reeds in het veld uitgevoerde en in uitvoering zijnde werken, die soms van nationale aard zijn (rijkswegen, 380 kV- hoogspanningsleiding, leidingenstrook), soms van regionale aard (stranden, verkeersaansluitingen), maar meestal van lokale aard (Almere - Haven, terreinophoging Almere - Stad, bedrijvenpark 'De Vaart', enz.). Bovendien moet met in voorbereiding zijnde werken rekening worden gehouden.

Voorts is het structuurplan voor Almere - Stad vrijwel tegelijk en in samenhang met het structuurplan voor geheel Almere tot stand gekomen. Dit is tevens een reden waarom in de structuurplannota weinig of geen aandacht wordt geschonken aan aspecten van wonen en allerlei (sociaal -culturele) voorzieningen. In nadere studies zullen deze en andere onderwerpen moeten worden belicht; zoals ook de randmeren en in het bijzonder het IJmeer vanwege de gecompliceerde transportfuncties nog veel aandacht vragen.

Anderzijds zijn de resultaten beschikbaar van een onderzoek onder de belangstellenden voor een woning in Almere (92% wil een eengezinshuis, 85% komt uit Amsterdam) en die van de rentabiliteitsstudies railverbinding Almere (bedrijfseconomisch in 1988 een positief resultaat bij maximaal groeitempo; sociaal - economisch, vanaf het vroegst denkbare openingsjaar, een goede zaak in vergelijking met een busverbinding).

In hoofdzaak is een werkwijze gevolgd waarbij per facet behoeften, wetmatigheden en doelstellingen eerst zijn bepaald, waarna randvoorwaarden en ordeningsprincipes voor structurering en lokatie zijn

verzameld. In aansluiting daarop en in samenhang daarmee zijn de mogelijkheden van het gebied ruimtelijk bezien. Ten slotte zijn de wenselijke structuren en ruimtelijke mogelijkheden tot een synthese gebracht: het structuurplan.

#### **b. Het regionale kader**

Essentieel voor de toekomstige ontwikkeling van Almere is de sociaal-economische en ruimtelijke ontwikkeling van Amsterdam. Het omgekeerde is echter evenzeer het geval. Hoe zou de stadsvernieuwing in betekenende mate van de grond moeten komen? Welke mogelijkheden tot ingrijpende herstructurering en tevens tot compensatie van activiteiten op grote schaal en dicht bij, zijn voorhanden zonder Almere?

Gegeven de diverse nota's die de problematiek in de regio Amsterdam behandelen, is hier uitgegaan van een mogelijkheid waarbij:

- Amsterdam, als exponent van de westnederlandse steden, door de verdere ontwikkeling van een aantal specifieke functies op het gebied van research, handel en toerisme, haar identiteit tussen de Europese steden kan behouden en uitbouwen;
- de daarvoor benodigde ruimte zowel in de stad zelf als in de groeikernen kan worden gevonden en gepaard gaat met een niet onaanzienlijke migratie van mensen en bedrijven zowel Amsterdam uit als in; het saldo zal voorshands voor Amsterdam negatief moeten zijn, wil er van vernieuwing en niveauverhoging sprake kunnen zijn;
- bovendien een essentiële voorwaarde is, dat de bereikbaarheid en toegankelijkheid van decentrale stad vanuit de Amsterdamse conurbatie zeer goed zijn; hiervoor is railinfrastructuur noodzakelijk. Op deze wijze kunnen de centrale functies van Amsterdam worden behouden en versterkt, terwijl de conurbatie als totaliteit aan kwaliteit en mogelijk kwantiteit wint.

Het zal duidelijk zijn, dat de wederzijdse relaties tussen decentrale stad en de groeikern Almere intensief zullen zijn op het punt van het werken, diverse gespecialiseerde voorzieningen, recreatie en op sociaal en economisch gebied.

De relatie tot Gooi- en Vechtstreek, Utrecht, de Veluwe en de Gelderse Vallei bestaat m.n. hierin dat Almere als opvang kan dienen voor vestigingen, die daar tot verdere bebouwing aanleiding zouden kunnen geven, terwijl het beleid juist gericht is op consolidatie en zo mogelijk verbetering.

Binnen de Zuidelijke IJsselmeerpolders kan Lelystad het regionale centrum worden, dat beter tot ontwikkeling komt naarmate het 'ommetland' zich sterker ontwikkelt (Almere, Zeewolde, Dronten en de Markerwaard). Zoals ook blijkt uit de rentabiliteitsstudie van de railverbinding zullen Almere en Lelystad elkaar stimuleren in de ontwikkeling; dit geldt overigens ook voor een aantal voorzieningen (R.W. 6) en de arbeidsmarktstructuur en -omvang in Flevoland.

Puntsgewijs worden nog enkele specifieke regionale 'vraagstukken' onder de loep genomen:

##### *1. Draagvlak Amsterdam*

Het niveau van 'bestedingen' en attractie van Amsterdam kan alleen in stand gehouden en vergroot worden als voor korte reistijden met de regio (opvanggebieden) kan worden gezorgd. De bouw van Almere dichtbij Amsterdam en de aanleg van een railverbinding tussen Amsterdam en Almere kan een dergelijk perspectief bieden. Doortrekking naar Lelystad en aansluitingen op de lijn naar Schiphol, Hilversum en Amersfoort vergroot het stedelijk niveau van de Amsterdamse conurbatie.

##### *2. Gedwongen mobiliteit*

Mede ter beperking van onnodige mobiliteit wordt een beleid gevoerd waarbij inwoners, arbeidsplaatsen en voorzieningen zoveel mogelijk tegelijkertijd een plaats kunnen krijgen in Almere; naarmate het inwo-

nertal toeneemt en daarmee het arbeidspotentieel zal de werkgelegenheid en aantal en variatie van voorzieningen toenemen. De plaats van Almere houdt goede verwachtingen in t.a.v. de vestiging van bedrijven, zowel van lokale- als regionale betekenis. Het hoge groeitempo van Almere biedt goede kansen op een relatief snel afnemen van de gedwongen verplaatsingen.

### *3. Discrepantie werkgelegenheid/huisvestingsmogelijkheden in het zuiden van Noord - Holland*

Het tekort aan (kwalitatief goede) woonruimte in het Noordzeekanaalgebied gevoegd bij het toenemend ruimtegebruik zowel voor het wonen als voor het werken maakt het gewenst, werkgelegenheid uit dit gebied of bedrijven die zich hier willen vestigen - zo mogelijk - in de groeikernen op te vangen en tegelijkertijd extensiever te gebruiken werkterreinen met specifieke lokatievoordelen te (blijven) bestemmen voor sterk hierop aangewezen bedrijven.

### *4. De druk op het Gooi*

De ontwikkeling van de oeverrecreatie en de watersport (jachthavens, aanlegplaatsen etc.) in Almere alsmede van de landgebonden recreatievormen m.n. ook in het oostelijk deel van Zuidelijk Flevoland, maken het aannemelijk dat de recreatieve druk vanuit Almere op 't Gooi niet van 'storende invloed' zal zijn op het recreatieve klimaat in het Gooi.

### *5. Aanleg Almerespoorlijn in een vroeg stadium*

Gezien de omvangrijke relaties, die tussen Amsterdam, het Gooi, Utrecht en de Zuidelijke IJsselmeerpolders zullen ontstaan en de aanwezige verkeerscapaciteit op het oude land m.n. om en in Amsterdam, is het wenselijk de structuur van Almere en de ontwikkeling van het railvervoer af te stemmen op dit tekort. In eerste instantie kan de Almerelijn van Lelystad via Almere met aansluiting op de lijn Amsterdam - Amersfoort/Utrecht (tweezijdig) soelaas bieden. Bij voortgaande snelle groei in de Z.I.J.P.-steden kan een tweede openbaar vervoerslijn met een hoge capaciteit nodig zijn via het IJmeer.

### *6. Tweede nationale luchthaven*

Voorshands moet ervan worden uitgegaan, dat van Schiphol positieve impulsen kunnen worden verwacht op de ontwikkeling van Almere, zowel t.a.v. de arbeidsmarkt als de woningmarkt. Daarom zijn aansluiting van de Almerelijn op de Schiphollijn, de aanleg van het deel van rijksweg 6 tussen R.W. 1 en R.W. 2 essentieel.

Mocht worden besloten tot de reservering van terrein voor een luchthaven in de Markerwaard dan dient daarbij in aanmerking te worden genomen, dat de ontwikkeling van de arbeidsmarkt en woningmarkt in de noordhollandse groeikernen en de IJsselmeerpoldersteden tot aanleg van infrastructuur heeft geleid die tevens voor de relaties van een vliegveld met het westen kunnen dienen.

### *7. Suburbaan versus (groot)stedelijk?*

In Almere wordt ruimte geboden voor de ontwikkeling van stedelijke milieus. Almere - Stad m.n., maar ook voor suburbane en rurale milieus waaraan ook een duidelijke behoefte is geconstateerd.

Geënt op de fysieke kwaliteiten van het gebied ligt hier een mogelijkheid voor een boeiende variatie in milieus. In het algemeen is het beleid t.a.v. de dichtheden gericht op variatie en niet op een trend tot dichtheidsverlaging.

Het structuurplan voor Almere en de feitelijke ontwikkeling van Almere hangen nauw samen met de situatie in de regio; het oude land en het nieuwe land om Almere. Een directe relatie tussen herkomstgebied en een bepaalde kern in Almere kan vooralsnog niet worden gelegd; tendensen zullen er wel zijn.

### c. Bevolking en kernen

Gegeven het besluit om Almere uit meerdere kernen op te bouwen is één van de hoofdvragen: Hoe zal de bevolking en daarmee tal van zeer direct hieraan gekoppelde voorzieningen over het gebied zijn verspreid, in welke eenheden, waar en hoe zal de fasering zijn in relatie tot een efficiënt gebruik van de ruimte? Nauw hiermee samen hangt de aard en opbouw van bestemmingen en de landschapsvorming van de tussen en rond de kernen gelegen buitenruimte.

In 'Almere 1985' zijn zogenoemde sociaal - ruimtelijke programma's ontwikkeld, inhoudende welk kernenpatroon, welke spreiding van stuwende (= afzet voornamelijk buiten Almere) werkgelegenheid en welke dichtheid in het bebouwd gebied (netto stedelijk gebied) zou kunnen worden aangehouden. Van de vier hoogst scorende programma's was er één die voor drie van de vier onderscheiden categorieën gebruikers als 'beste' naar voren kwam. Voor achtereenvolgens de laagste inkomensgroepen, de forensen en bedrijven 'alsmede de categorie, die kan worden omschreven als 'gemiddelde' gebruikers (in welke rol dan ook) bleek de beste oplossing te zijn het programma met een kernenpatroon van: 1 x 90.000, 2 x 50.000 en 3 x 20.000 inwoners, een concentratie van stuwende werkgelegenheid in de drie grootste kernen en een dichtheid van 60 inw./ha in het netto stedelijk gebied. Toetsing van deze voornamelijk structurele gedachtengang aan de reële ontwikkeling van de functies in de kernen gaven aanleiding in het programma uit te gaan van spreiding van de stuwende werkgelegenheid over de kernen in gelijke mate als de beroepsbevolking. Het argument daarbij is, dat langdurige reservering van m.n. centraal gelegen vrij grote oppervlakken terrein bestemd voor de huisvesting van werkgelegenheid in de grootste kernen en in het bijzonder in de centrale kern te weinig rekening houdt met:

- a) het risico van naijling van de werkgelegenheid of althans het stuwende deel daarvan en
- b) de noodzakelijke oriëntatie op en dichtheid van bewoning rondom regionale openbaar - vervoershaltes (stations voor rail en bus).

Ter nadere toelichting van het gehanteerde kernenpatroon is de relatie gelegd tussen de kerngrootte en de in één kern aanwezige voorzieningen. Voor de hoofdkern van Almere kan een vergelijking worden getrokken met de regionale centra in de stadsgewesten rondom Amsterdam, daarbij blijkt minstens 40% van de inwoners van het verzorgingsgebied in de hoofdkern te wonen (Zaandam, Haarlem, Hilversum, Amersfoort). De centrumfunctie maakt het kennelijk nodig, dat een bepaald minimum van de koopkracht, bezoekersaantallen e.d. op korte afstand/reistijd van het centrum woont. Ook gezien vanuit het oogpunt van bereikbaarheid is een vrij grote centrale kern te verdedigen, zowel gezien vanuit de perifere kernen als de centrale kern; dit geldt m.n. voor minder frequent te gebruiken voorzieningen.

De grootte - afstand tussen de hoofdkern, de 50.000 kernen en de 20.000 kernen is zodanig dat wezenlijk verschillende voorzieningenniveaus ontstaan. Hoewel de grenzen in dit opzicht niet altijd scherp zijn te trekken leert de economische praktijk van vestiging en exploitatiesaldi dat duidelijk wetmatigheden op dit punt aanwezig zijn. Kernen met een omvang van 20 - 25.000 inwoners hebben een voldoende draagvlak voor de dagelijkse en wekelijkse voorzieningen (Almere - Haven).

In de range van kerngroottes bleek het gewenst ook aan kernen van 5 à 10.000 inwoners te denken, met voorzieningen in de dagelijkse sfeer en een meer ruraal karakter, in aansluiting bij een natuurlijk of fysiek gegeven. Een aantal van deze kleinere kernen te zamen kunnen een wat groter centrum dragen met het niveau van een middelgrote kern indien ze bij elkaar worden gesitueerd zoals op de plankaart is aangegeven.

Ter bepaling van de onderlinge afstand tussen de kernen in het algemeen hebben overwegingen van bereikbaarheid m.n. van het centrum van de hoofdkern en dat van de andere kernen een grote rol gespeeld. Als grens voor de samenhang binnen Almere is een reistijd (bus) tussen hoofdcentrum en subcentra van 15 à 20 minuten aangehouden. Daarnaast zijn overwegingen van landschappelijke en verkeerstechnische aard bepalend voor de exacte ruimtebepaling tussen kernen.

De meerkernige opzet van Almere biedt de ruimte om het groeitempo in betekenende mate te verhogen of te verlagen. Afhankelijk van de dan bestaande situatie zal voor een bepaald alternatief moeten worden gekozen. Bij verhoging, maar ook bij verlaging van het geplande tempo is het noodzakelijk rekening te houden met geldende drempelwaarden (=inwonertal nodig om een voorziening te kunnen exploiteren), benutting infrastructuur, gewekte verwachtingen, opgespoten terrein, inplant groen, de totale structuur van het gebied enz.

In het kader van de behoefte aan verschillende woonmilieus is een voorstel gedaan voor een indicatieve verdeling van de netto - dichtheden van de woongebieden naar kerngrootte en fase van ontwikkeling van Almere. Daarbij springt naar voren dat:

- met een geleidelijk oplopende netto - dichtheid in de zuivere woongebieden wordt gerekend naarmate de kern groter is: gemiddeld 25 won./ha bij 5 à 10.000 inwoners tot gemiddeld 40 won./ha bij 80 à 100.000 inwoners;
- 60% van de woningen in Almere wordt gebouwd binnen de in de Verstedelijkingsnota voor nieuwe woongebieden aangegeven marge van 35 - 45 won./ha; ruim 20% valt eronder en ruim 15% erboven;
- bij een gemiddelde netto - woningdichtheid van 33 won./ha, zal de gemiddelde bruto - dichtheid in de woongebieden ca. 25 won./ha zijn en de dichtheid van het netto stedelijk gebied 20 won./ha bebouwd stedelijk gebied, hier exclusief de extensieve bedrijvenparken. Het complex van kleinere kernen in het oostelijk deel van Almere zal ca. 25 won./ha in het netto woongebied tellen (gemiddeld);
- in de loop van de ontwikkeling ware te streven naar een vrij constante verdeling van de verschillende dichtheden, tenzij zich geheel nieuwe verschijnselen van blijvende aard aankondigen.

Bij deze opstelling is onder meer rekening gehouden met de alom geconstateerde grote belangstelling voor een eengezinswoning en wonen op de begane grond. Voorshands wordt hierbij uitgegaan van 75 à 80% eengezinswoningen en 20 à 25% gestapelde bouw waarvan ca. eenderde op de begane grond en ca. tweederde daarboven.

Alvorens de ligging van de verschillende kernen is bepaald, is een overzicht gemaakt van (rand)voorwaarden en situatieve gegevens, die grensstellend zijn op dit punt. De Randmeren, het Oostvaardersdiep, de aan te leggen spoorlijn, Rijksweg 6 en 27 alsmede de bestemmingen in Zuidelijk Flevoland rondom Almere van het noordwesten naar het zuidoosten: natuurgebied, landbouw en recreatie (in hoofdlijnen), zijn sterk richtinggevend. Voorts zijn de eerder genomen besluiten omtrent Almere - Haven en de ligging van de tweede en derde kern alsmede reeds gerealiseerde werken als gegeven beschouwd. De centrale ligging van de tweede kern is gemotiveerd door:

- de behoefte bij te dragen aan een gelijkmatige verdeling van het verkeer in Almere;
- beperking van de gemiddelde ritafstand;
- de ook in regionaal opzicht gunstige verkeersgeografische ligging die een snelle ontwikkeling van het hoofdcentrum zal kunnen bevorderen.

De omvang van de derde kern (35 à 40.000 inwoners) is ingegeven door

redenen van differentiatie tussen kernen, voeding van de raillijn en fysieke mogelijkheden. De plaats van Almere-Buiten is geargumentteerd vanuit de ligging aan de raillijn (gesterkt tracé door Almere en Zuidelijk Flevoland), ondersteuning van het hoofdcentrum van Almere - Stad en in relatie met het bedrijvenpark 'De Vaart'.

Bij de situering van de tweede middelgrote kern is overwogen dat:

- ligging aan één van de Randmeren wenselijk zou zijn;
- de verdeling van de inwoners over het gebied en de verdeling t.o.v. het hoofdcentrum van Almere een zekere gelijkmatigheid moet laten zien i.v.m. benutting van de infrastructuur;
- ligging 'loodrecht op' de eerste verstedelijkingsas te prefereren is;
- een compacte middelgrote kern tussen Almere - Stad en Amsterdam een tweede openbaar vervoerverbinding met een hoge capaciteit tussen Flevoland en Amsterdam dicht bij de realisatie brengt.

Derhalve is Almere - Pampus - zoals deze kern voorlopig wordt genoemd - met een capaciteit voor 50 à 60.000 inwoners aan het IJmeer gesitueerd. De ligging t.o.v. de Randmeren, het Oostvaardersdiep en Amsterdam lijkt een kleine toevoeging (ca. 950 ha) aan de bestaande dijkte rechtvaardigen. Ten slotte is in het oostelijke deel van Almere een kernencomplex geprojecteerd bestaande uit meerdere kleine kernen, (5 à 10.000 inwoners), ten dele aansluitend op het meer landelijke- en recreatieve deel van Zuidelijk Flevoland, ten dele tegemoetkomend aan de vraag naar het wonen in kleinere kernen en ook inspelend op (semi)-agrarische vestigingen, die uit de Randstad worden verdrongen. Het gaat hierbij om 35 à 45.000 inwoners.

De samenhang tussen de kernen van Almere en m.n. die tussen de hoofdkern en de overige kernen wordt tot uitdrukking gebracht door de verschillen - en daarmee aanvulling - op het punt van voorzieningen waarvoor een draagvlak nodig is dat de betreffende kerngrootte te boven gaat.

Het netwerk van infrastructuur en de tussen de kernen gelegen gemeenschappelijke recreatieve bestemmingen vervullen een belangrijke rol in deze samenhang. Naast deze samenhang is gepoogd onder meer door verschillen in grootte - en daarmee functie - en door locatie van de kernen voorwaarden te bieden voor de ontwikkeling van een eigen identiteit binnen het stadsgewest Almere.

#### **d. Beroepsbevolking en bedrijfslokaties**

In dit hoofdstuk, dat uitmondt in een ruimtebehoefte - prognose voor twee typen bedrijfslokaties, worden de achtergronden geschilderd van een mogelijke ontwikkeling van de beroepsbevolking, de samenstelling van de werkgelegenheid en de behoefte aan verschillende bedrijfslokaties in het stadsgewest Almere.

In alle beschrijvingen van de werkgelegenheid in Almere is van belang dat:

- deze groeikern met verhoogde taakstelling dichtbij Amsterdam ligt en gemakkelijk kan worden gekoppeld aan de hier aanwezige internationaal georiënteerde infrastructuur en communicatie;
- de aanwezigheid van beslissingscentra van grote ondernemingen alsmede van een sterk ontwikkelde arbeidsmarkt in de Amsterdamse agglomeratie ongetwijfeld sterke impulsen veroorzaakt op het punt van de werkgelegenheid in Almere;
- de nieuw in te richten ruimte op deze plaats op zichzelf een belangrijke attractiefactor vormt met een relatief voordeel t.o.v. 'moeilijker' gelegen plaatsen; deze ruimtelijke mogelijkheden gelden overigens voor het gehele IJsselmeerpoldergebied;
- de tijd waarin Almere ontstaat een krachtig stempel zal drukken op de verdere ontwikkeling (smogelijkheden); hierbij kan worden gedacht aan enkele processen zoals b.v. nadruk op produkt - ontwikkeling en produktie van hoogwaardige goederen in Nederland, toenemend aanbod van gehuwde vrouwen op de arbeidsmarkt, groei van de

deelarheid, opwaardering arbeidsplaats t.g.v. toenemend opleidingsniveau, milieuvriendelijker productieprocessen etc.

Voor de bepaling van de ruimtebehoefte, nodig voor de werkgelegenheid, is als volgt te werk gegaan:

1e. prognose van de toekomstige beroepsbevolking.

Op basis van de (taakstellende) leeftijdsopbouwprognoses en met toepassing van de deelnemingspercentages per leeftijdsgroep is de omvang van de beroepsbevolking te berekenen per jaar en naar geslacht. De landelijke deelnemingspercentages van het Centraal Planbureau zijn toegepast op de leeftijdsopbouw van Almere. De aldus berekende beroepsbevolking is met 2% vermeerderd (de mannen met 0,5% en de vrouwen met 1,5%) ter correctie in deze regio voor deelarheid en bestaand gebruik van hogere deelneming in het herkomstgebied;

2e. raming van de omvang van het woon- en werkforensisme.

De preciese omvang van het toekomstig in- en uitgaand forensisme is niet te geven. De hypothese, dat zowel het niveau van het in- als uitgaand forensisme relatief hoog zal zijn kan worden verdedigd met:

geringe reistijd tot werkgelegenheidsconcentraties, grote mobiliteit van bewoners, grote bouwactiviteit, bedrijfsverplaatsingen waarbij een deel van het personeel wel in dienst blijft maar niet meeverhuist. Bij de cijferopstelling is gerekend met een afnemend percentage woonforensen van 50 in 1980 tot 35 in 2000 bij een eveneens afnemend percentage werkforensen (t.o.v. de ter plaats wonende beroepsbevolking) van 40 in 1980 tot 25 in 2000.

Voor de geprognostiseerde periode 'resulteert' een constant negatief saldo van 10%. Ook dit percentage bevat nog een taakstellend element:

Eerder (Almere 1985) is gesteld, dat het aantal arbeidsplaatsen in Almere niet meer dan 10% mag afwijken van het aantal beroeps-personen. De hier gehanteerde veronderstelling, die tot een saldo van -10% leidt, geeft dus de ondergrens van de taakstelling aan. In concreto betekent e.e.a. dat, bij het gereedmaken van terreinen en hiermee samenhangende infrastructuur en andere voorzieningen, voorlopig een redelijk ruime marge in de tijd kan worden aangehouden. Het aantal beroeps-personen verminderd met het forensensaldo levert het aantal arbeidsplaatsen waarvoor ruimte beschikbaar moet zijn;

3e. verdeling van de arbeidsplaatsen over bedrijfsklassen.

Rekening houdend met nationale tendensen in de verschuiving tussen de sectoren, met ontwikkelingen in op vergelijkbare afstand van de Randstadprovincies zich voordoende verschijnselen in de groei van bedrijfstakken en met verplaatsingstendenties in de noordvleugel van de Randstad is een aantal veronderstellingen gedaan over de ontwikkeling van de vijf sectoren in Almere. Voor tijdstippen met een interval van 5 jaar is een verdeling gegeven van aanwezige arbeidsplaatsen over de sectoren land- en tuinbouw, bouwnijverheid, industrie en ambacht, onderzoek en ontwikkeling en ten slotte overige diensten. De betekenis van deze raming is gelegen in de ruimtelijke consequenties die een dergelijke ontwikkeling met zich meebrengt, indien e.e.a. zich voltrekt zoals 'voorspeld'. Terwille van de berekening van de ruimtebehoefte is ook een indicatieve verdeling gegeven van arbeidsplaatsen voor bedrijfsklassen-(combinaties). In dit verband zij opgemerkt, dat de economische motor voor Almere wordt gezocht in een veelzijdige (economische) structuur van de werkgelegenheid. Bij de inrichting wordt hierop ingespeeld door verschillende typen lokaties vanaf het begin aan te bieden;

4e. bepaling van terreinquotiënten per bedrijfsklasse.

Een terreinquotiënt geeft het aantal m<sup>2</sup> grond (en eventueel water) aan dat per werkzame persoon in gebruik is, onderverdeeld naar



bedrijfsklasse-(combinatie). Bij de gehanteerde terreinquotiënten is rekening gehouden met waargenomen ontwikkelingen in het ruimtegebruik (sterke toeneming) van bedrijven. De veronderstelling is gedaan dat aanvankelijk meer ruimte wordt gevraagd dan strikt genomen nodig is; daarbij is gerekend met een terreinquotiënt, die in 1980 25%, in 2000 5% boven het huidige normale niveau ligt en daarna op het huidige niveau is gestabiliseerd. Bovendien is onderscheid gemaakt tussen de extensieve (grote)- en intensieve (kleine) bedrijvenparken; de terreinquotiënten op de intensieve bedrijvenparken liggen 30 à 60% onder die op de extensieve bedrijvenparken;

5e. toedeling van de arbeidsplaatsen per categorie bedrijfsklassen aan typen bedrijfslokatie.

Alvorens deze toedeling plaatsvindt, wordt ingegaan op de consequenties van de meerkernige opbouw van Almere voor (de spreiding van) de werkgelegenheid. Tevens zijn vanuit verschillende categorieën betrokkenen, op drie niveaus doelstellingen, uitgangspunten en overwegingen naar voren gebracht. M. n. aan de bereikbaarheid van de arbeidsplaatsen en de integratie wordt aandacht geschonken. Bij de spreiding over de kernen is in hoofdstuk 3 opgemerkt, dat een evenredige verdeling naar beroepspersonen de voorkeur geniet, m.n. uit een oogpunt van ontwikkeling.

Gedetailleerde berekeningen inzake de mogelijke spreiding van de stuwende arbeidsplaatsen over de kernen zal moeten aantonen in hoeverre hieraan op structurele gronden nog bezwaren (b.v. grotere ritafstanden dan nodig) kunnen zijn verbonden, die tot een ander accent in de spreiding aanleiding geven.

In eerste instantie is onderscheid gemaakt wat betreft de lokaties tussen:

- verspreiding lokaties van vestigingen in de woongebieden;
- kleine terreinen (< 10 ha) grenzend aan en in woongebieden;
- intensieve bedrijvenparken, 30 - 50 ha groot, aan de rand van de kernen;
- lokaties in (sub)centra van de kernen;
- het hoofddcentrum van Almere in Almere - Stad;
- extensieve bedrijvenparken, droog, aan vaarwater en hoofdinfrastructuur, perifeer.

Voor dit structuurplan is het voldoende de verdeling van de arbeidsplaatsen te beperken tot de kleine- en grote bedrijvenparken en een categorieoverig, d.w.z. in de kernen. Dit is gedaan per bedrijfsklasse-(combinatie) en ontwikkelingsfase, waarbij voor de verschillende peiljaren de verandering bestaat uit een absolute toename en een verschuiving tussen bedrijfstakken/klassen, maar voorshands niet uit een andere verdeling over de onderscheiden lokatietypen. Opgemerkt zij dat (bij de gemaakte veronderstellingen):

- ca. 80% van de industrie plus bouwnijverheid zich, in arbeidsplaatsen gemeten, op de grote- en kleine bedrijvenparken zal bevinden;
- ca. 60% van de arbeidsplaatsen bij onderzoek en ontwikkeling zich in de kleine bedrijvenparken zal vestigen;
- 25 à 30% van de dienstearbidsplaatsen in de bedrijvenparken zal zijn gehuisvest;
- 40 à 50% van de totale werkgelegenheid (excl. land- en tuinbouw) in de kernen is gelegen en nog eens ca. 35% aan de rand ervan (kleine bedrijvenparken);
- in verband met verschuivingen tussen bedrijfsklassen qua vertegenwoordiging in Almere van een grote dynamiek in de werkgebieden sprake zal zijn.

6e. berekening van de ruimtebehoefte per lokatie.

De arbeidsplaatsen verdeeld naar lokatie en bedrijfsklasse verme-

nigvuldigd met de terreinquotiënten levert de netto – terreinbehoefte in de verschillende peiljaren. Bij 250.000 inwoners(plan) is aldus 300 ha netto nodig voor de kleine bedrijvenparken (130 m<sup>2</sup>/arbeidsplaats).

Wordt hier nog 40 à 50% aan toegevoegd voor infrastructuur en een aantrekkelijke groenaankleding dan resulteert een bruto behoefte van ca. 435 ha. Voor de extensieve bedrijvenparken zijn de benodigde netto- en bruto - oppervlakken resp. 365 en 525 ha. Zoals in het structuurplan is aangegeven ligt ongeveer eenderde hiervan bij Rijksweg 27 en tweederde in het noordwesten van Almere, gedeeltelijk aan het Oostvaardersdiep, gedeeltelijk aan de Lage Vaart en ten dele als droog terrein.

Tot slot zij vermeld, dat in de regio alleen het gewest Gooi en Vechtstreek op korte termijn een aantoonbaar te kort zou kunnen hebben aan uitgeefbare bedrijfsterreinen. Mede om deze reden is een bedrijvenpark in het oosten van Almere gepland.

De belangrijkste verschillen tussen grote- en kleine bedrijvenparken zijn resumerend:

- de extensieve bedrijvenparken (grote) zullen over het algemeen grotere kavels hebben, hoewel er ook kleine in voorkomen;
- in de grote bedrijvenparken worden grotere eenheden qua oppervlak aangetroffen, waarbinnen zoning naar dichtheid van arbeidsplaatsen, milieu-overwegingen, transportwijze etc. kan plaatsvinden;
- de terreinquotiënten zullen gemiddeld aanzienlijk hoger zijn in de grote bedrijvenparken;  
voor de kleine bedrijvenparken gelden zo nodig strengere milieu- en esthetische normen;  
de grote bedrijvenparken worden gedomineerd door industriële bedrijven;
- de kleine bedrijvenparken liggen aan de rand van de kernen, terwijl de grote bedrijvenparken perifeer in het gebied liggen.

#### **e. De Buitenruimte**

Een van de meest kenmerkende trekken van de stedenbouwkundige opzet van Almere is de tussen en om de kernen liggende buitenruimte. Binnendijks omvat deze buitenruimte- na aftrek van infrastructuur, civiele werken - extensieve bedrijvenparken en onvoorziene vestigingen, aanvankelijk 13.400 ha; in een fase van verstedelijking bij 250.000 inwoners ± 8.000 ha. Buitendijks is 7.100 ha water aanwezig binnen het plangebied in de randmeren en het Oostvaardersdiep. Dit water is van structurerende betekenis t.a.v. de ligging van de kernen, recreatieve concentratiepunten, bedrijvenparken en daarmee een deel van de infrastructuur. De betekenis van de binnendijkse groene ruimte bestaat onder meer uit:

- de directe en gemakkelijke bereikbaarheid vanuit de woongebieden;
- de relatief grote randzone tussen bebouwing en buitenruimte;
- het aanbod van recreatieluimte dichtbij; kan (op lange termijn) de recreatiemobiliteit afremmen;
- de vergroting van de belevingswaarde van het stedelijk landschap.

De binnen de stad gelegen buitenruimte kan overigens geen reden zijn het buurt- en wijkgroen in de kernen weg te laten.

Het binnendijkse water vervult behalve de belangrijke rol van berging en afvoer, ook die van transport, recreatie, natuurgebied en landschapelijk element.

De functies in de buitenruimte zullen van velerlei aard zijn; ze zullen het landschap vormen en hervormen. Naast de, mede vanuit een regionaal oogpunt, in te richten intensieve recreatiegebieden zullen terreinen worden ingericht voor landbouwkundig en bosbouwkundig gebruik evenals natuurlijke terreinen, alle met een extensief recreatief gebruik.

Bovendien worden oppervlakken gereserveerd voor bijzondere bestemmingen en infrastructuur (R.W. 6,27, stadsautowegen, raillijn e.d.). Een plan voor de buitenruimte is gegrondvest op:

- de mogelijkheden en beperkingen van de inrichting samenhangend met het fysische milieu;
- de vraag naar ruimte, lokatie en inrichting ervan voor diverse functies;
- confrontatie van vraag en aanbod tot uitdrukking komend in de toepassing van ordeningsprincipes en ontwikkelingsstrategie.

Enkele hoofdpunten van het fysische milieu zijn:

- het uit zand en dikke kleipakketten bestaande Pleistoceen vertoont aan de bovenzijde een golvend verloop met verscheidene meters hoogteverschil; naar het noorden worden de hierop liggende slappe kleilagen steeds dikker;
- de bovengrond in het Almere - gebied bestaat uit ondoorlatende, humeuze kleilagen van wisselende dikte;
- daar waar zand van vereiste kwaliteit in voldoende hoeveelheden in de ondergrond aanwezig is, kan winning - mits op voldoende afstand van de dijk (kwel) - plaatsvinden tot niet te grote diepte;
- de waterhuishouding in het Almere-gebied, die aanvankelijk is afgestemd op landbouwkundig gebruik, vergt bij overgang op stedelijk gebruik (veel snellere afstroming van regenwater) aanpassing in de zin van meer bergingscapaciteit. Dit noopt - gegeven de geringe toelaatbare peilfluctuatie - tot het maken van open water met een oppervlakte ter grootte van 2,5 à 3,5% van het stedelijk gebied.

Achtereenvolgens zal nu aandacht worden geschonken aan de natuur, de land- en bosbouw, de openluchtrecreatie en ruimtelijke aspecten, inclusief de landschapsontwikkelingszones.

#### *Natuur*

Binnen het plangebied zijn vijf typen terrein te onderscheiden, die elk hun eigen flora en fauna hebben. De biologische karakterisering van de kale, natte moddervlakten en plassen, de rietlanden, de ontginningsgebieden en de droge zandige gebieden wordt beschreven. Aan het water van de Randmeren wordt elders aandacht besteed.

Vervolgens worden de mogelijkheden voor de natuur in het bodemkundig vrijwel homogeen gebied en gebied met een waterhuishouding, die geheel kunstmatig is, geïnventariseerd. Het Almere - gebied heeft potenties voor bosvorming en voor de ontwikkeling van natuurlijke graslanden en water- en moerasgebieden, deze milieutypen passeren de revue. Suggesties worden gedaan om met behulp van soms kleine ingrepen een grotere rijkdom aan natuurlijk milieu te verkrijgen, b.v. oeverafwerking, graven van plassen, beheer van graslanden en aanplant van bossen van het fluitekruidrijke essenbostype.

Voor zuivere natuur is blijvend 5% van het oppervlak (675 ha) van het binnendijs gedeelte van het plangebied gereserveerd; daarbij moet worden opgemerkt, dat grenzend aan dit zuivere natuurgebied een overgangsgebied (875 ha) is gepland, dat als (extensief) recreatiegebied, resp. landbouwgebied kan worden aangemerkt.

Twee uitgangspunten zijn van belang:

- de 'natuur' dicht bij de woongebieden brengen;
- het scheppen van optimale voorwaarden voor de totstandkoming van een zo rijk mogelijke variatie in milieus.

Deze uitgangspunten worden verder uitgewerkt voor: 1) water- en moerasgebieden, 2) gebieden met natuurlijke bosontwikkeling, 3) aangeplante bossen en 4) weidevogelgebieden. Daarbij worden voorstellen gedaan over de omvang, ligging en beheersmaatregelen.

- Een water- en moerasgebied (50 ha) ten zuidwesten van het gemaal de Blocq van Kuffeler kan in relatie worden gebracht met plassen, die worden gegraven ten behoeve van de zandwinning tussen Almere-Stad en het gemaal. Tussen de intensiever te gebruiken plassen en

oevers aan de Almere - Stadzijde van dit natuurgebied kan een overgangsgedebied worden gereserveerd (75 ha).

- Een gebied met natuurlijke bosontwikkeling (75 ha) kan ten dele binnen de op de kaart als bijzondere bestemming bij het gemaal aangegeven oppervlakte, ten dele daarbuiten een plaats vinden met aangrenzend een overgangsgedebied (50 ha) waarin extensieve recreatie voorkomt.
- Voor een oppervlak ten behoeve van bos met een zekere omvang (300 ha) is o.a. ruimte gereserveerd ten noordoosten van Almere - Buiten uitgroeiend in de richting van het natuurgebied Oostvaardersplassen en tussen Almere - Haven en het oostelijk kernencomplex. Kleinere eenheden worden gesitueerd op plaatsen waar recreatief bezoek is te verwachten, zij het niet altijd in zeer grote aantallen.
- Een weidevogelgebied kan worden gereserveerd tegen de huidige Oostvaardersdiepdijk (250 ha) en grenzend aan het water- en moerasgebied. Overgangsgedebieden liggen hier tegen de stadsautowegen. Overigens zullen de hier aangegeven voorstellen nog nader moeten worden uitgewerkt, ook in relatie tot aangrenzende bestemmingen.
- Land- en tuinbouw. Landbouwkundige exploitatie in de buitenruimte van Almere is om meerdere redenen wenselijk of noodzakelijk. De rijping van de bodem, de ruimtelijke flexibiliteit, de milieuvorming in ruime zin en de opbrengsten, die inherent zijn aan het landbouwkundig gebruik van de bodem, zijn feiten, die een aantal landbouwkundige bestemmingen tot uitstekende dragers van het landschap in de buitenruimte maken.

Met de toenemende urbanisatie in Almere zal het oppervlak beschikbaar voor landbouwkundige exploitatie geleidelijk afnemen; tussen 1980 en 2000 met 4.500 ha van 11.700 ha tot 7.200 ha. Bij een inwonertal van 250.000 zou nog 3.700 ha overblijven voor landbouwkundig gebruik. Voorshands is deze oppervlakte als maximaal te beschouwen i.v.m. ligging en kavelvorm.

Aandacht is geschonken aan mogelijke vormen van agrarische exploitatie in geval van tijdelijke- en in geval van voortgezette landbouwkundige exploitatie. Als bruikbare vormen bij tijdelijke exploitatie kunnen gelden: a) onderdeel van het staatslandbouwbedrijf (R.I.J.P.), b) zelfstandige eenheid binnen het grootlandbouwbedrijf (zgn. gesloten bedrijf), c) gesloten graanbedrijf, d) gesloten graan- en hakvruchtenbedrijf.

Bij een permanente agrarische occupatie kan worden gedacht aan akkerbouwbedrijven (40 à 80 ha), weidebedrijven (40 à 150 ha) en tuinbouwbedrijven; voor laatstgenoemde categorie is het moeilijk om positieve bedrijfsresultaten te verkrijgen.

Zowel voor de tuinbouw als voor alternatieve landbouwvormen lijkt Almere echter een gunstige vestigingsplaats i.v.m. de nabijheid van een belangrijke afzetmarkt en i.v.m. de mogelijkheid het bedrijf in te richten naar de meest recente inzichten. Ten slotte zij hier opgemerkt, dat de recreatieve functies van dat deel van de buitenruimte, dat landbouwkundig wordt geëxploiteerd, van zeer grote betekenis kunnen zijn.

#### *Openluchtrecreatie*

Alvorens vooruitberekeningen te maken zijn enkele achtergronden behandeld, waartegen de diverse overwegingen en veronderstellingen kunnen worden gezien. Daarbij speelt het te creëren aanbod, de stedenbouwkundige opzet en de fysieke omstandigheid van de aanwezigheid van de Randmeren en de Vaarten een belangrijke rol. De mogelijke consequenties van 4 alternatieven m.b.t. de ontwikkeling van de vrije tijd zijn bezien. Wijzigingen in leefstijl in de richting van milieuvriendelijker opereren kunnen van ingrijpende invloed zijn op de vrijetijdsbesteding en daarmee op de openluchtrecreatie. Vooralsnog rijzen hier veel vragen. Een belangwekkend feit, waarop de stedenbouwkundige conceptie ten dele berust is het toenemend gebruik van recreatieve voorzieningen bij afnemende afstand t.o.v. de woning. Binnen Almere is dit principe ook toegepast vanuit de kernen.

Met betrekking tot de behoeftenraming is het van belang, zo mogelijk bij de realisering, vooruit te lopen op het bereiken van het normatieve draagvlak, zeker in de beginfase wanneer te korten op allerlei terrein zich voordoen, terwijl regionale behoeften zijn aangetoond (watersport, golf, sportieve recreatie).

Op grond van vergelijkende cijfers en rekening houdend met eerder gestelde hypothesen is een verdeling gemaakt van de dagrecreatie in de openlucht naar gebied (tabel 20). Hierbij kwam naar voren, dat 15% van de bevolking op een mooie zondag in de buitenruimte van Almere zal vertoeven. Op basis van dit getal is de ruimtebehoefte voor de bevolking van Almere in de buitenruimte berekend. Onderscheid is gemaakt tussen concentratiepunten, stille landgebonden voorzieningen en stille oevergebonden voorzieningen. Via een toedeling en berekening van het maximum-momentbezoek kon de netto ruimtebehoefte alsmede de bruto ruimtebehoefte worden bepaald op 830 ha bij 85.000 inwoners, 1.300 ha bij 125.000 inwoners en 2.600 ha bij 250.000 inwoners (structuurplan).

Vergelijking van deze cijfers met de door Maas ontwikkelde normen leert, dat voor stadspark plus stadsgewestspark bij 250.000 inwoners 2.375 ha in de groene wiggen ligt, die de kernen penetreren, kan worden gesteld, dat de voor Almerenaren gereserveerde oppervlakte openluchtrecreatieterreinen niet overdadig is. Het spreekt vanzelf dat de oppervlakten, die een recreatieve bestemming krijgen 10 à 15 jaar eerder, voor zover ze moeten worden ingeplant, aan het landbouwkundig gebruik worden onttrokken.

T.b.v. de recreanten van het oude land, die vooral de stranden van Almere en overigens vooral de Zuidlob van Zuidelijk Flevoland zullen bezoeken, werd een ruimtebehoefte voor de middellange termijn van 300 ha becijferd en van 400 ha op lange termijn. In Almere zal een klein deel hiervan (5%) voor drukke oeverrecreatie worden uitgevoerd.

Per saldo is een totale oppervlakte voor recreatief gebruik van 3.425 ha berekend, waarvan 800 ha voor regionaal gebruik (400 ha extensief als overgangsgebied tot natuurterrein en 400 ha met een weinig intensief karakter) en 2.625 ha voor lokaal gebruik, waarvan 225 ha als extensief terrein (overgang tot natuurterrein).

M.b.t. de watersport is, uitgaande van gematigde verwachtingen t.a.v. het botenbezit en rekening houdend met de attractie van de Randmeren en de mogelijkheden voor jachthaven - capaciteit aan de oude landzijde (11 jachthavens) een behoefte geraamd aan de nieuwelandkusten van Gooi-, IJ- en Markermeer van 11 jachthavens (gemiddeld 700 à 750 ligplaatsen), waarvan 6 voor regionale recreanten en 5 voor een maximale bevolking van Almere. Binnendijks zouden in Almere nog enige kleinere jachthavens (300 boten) nodig zijn t.b.v. de bevolking van Almere (250.000 inwoners). Op de plankaart zijn reeds 6 jachthavenlocaties aangegeven.

#### *Bijzondere bestemmingen*

Onverwachte vestigingen met een specifiek karakter of uitzonderlijke groei van bepaalde activiteiten maken het wenselijk in Almere op zeer verschillende lokaties ruimte te reserveren. Op de plankaart is dit gedaan tot een oppervlak van 650 ha.

#### *Ontsluiting*

Zowel de infrastructuur als afgeleide van bestemmingen in de buitenruimte als in geval van trekker van nieuwe ontwikkelingen krijgt aandacht. Daarna is aandacht gegeven aan een ordening van meer en minder intensief te gebruiken delen van de buitenruimte. Tevens worden mogelijkheden besproken voor bundeling van enkele verkeerssoorten, m.n. het fietsverkeer behoeft aandacht.

#### *Ruimtelijke aspecten, landschapontwikkelingszones*

Na de bestemmingen, die in de buitenruimte een plaats moeten krijgen en de functies die daarbij zullen worden vervuld nader zijn bepaald, kan

iets verder worden ingegaan op de ruimtelijke ordening.

Van belang is daarbij op te merken, dat in eerste instantie een ontwikkelingsstrategie is ontworpen met de betekenis een eerste pakket richtlijnen te bieden voor nadere ordening en detaillering. Daarbij wordt gewerkt met een zoneringsplan. Karakteristiek hierbij is, dat de watergangen en langzaam verkeersinfrastructuur hierin bepalend zijn. De zones met een hoge gebruiksintensiteit zijn aangeduid als landschapsontwikkelingszones, dat geldt voor alle erin voorkomende bestemmingen. Hierbuiten liggen extensieve zones. De op de kaart aangegeven intensieve recreatiegebieden maken deel uit van de landschapsontwikkelingszones; ze worden m.n. gevonden rondom de kernbebouwing, langs de Hoge Vaart en aan het IJmeer, kortom op plekken met een grote recreatiedruk op grote potentie voor intensiever gebruik. Duidelijk is dat het zoneringsplan staat of valt met het netwerk van infrastructuur.

Binnen het kader van het zoneringsplan wordt aandacht geschonken aan een gedifferentieerde ontwikkeling (beheersmaatregelen, fysische milieufactoren, de functies van het water). Een belangrijke doelstelling blijft tot een vervlechting van bebouwd stedelijk gebied en buitenruimte. De landschapsontwikkelingszones spelen hierbij een belangrijke rol. Elementen als voet- en fietspaden, langzaam gemotoriseerd verkeer en watergangen zijn de 'dragers' van deze relaties. Ten slotte worden concrete bestemmings- en inrichtingsvoorstellen gedaan wat betreft de landschapsontwikkelingszones, zowel voor de totaliteit als binnen en buiten de kernen. Ook de daarbuiten liggende extensieve zones worden nader aangeduid.

T.a.v. de binnendijkse buitenruimte kan resumerend worden gesteld, dat de hoofdlijnen zijn gegeven en hier en daar een aanzet tot nadere uitwerking is gedaan. Voor de buitendijkse vraagstukken is nog aanmerkelijk veel studie nodig.

#### **f. Communicatie**

Het ontwerpen van de toekomstige verkeers- en vervoerstelsels voor Almere vereist een eigen aanpak.

De filosofie en de methode van werken, die speciaal voor Almere ontwikkeld zijn, worden beschreven in het Compendium Verkeer en Vervoer Almere dat is geschreven door het Bureau Goudappel en Coffeng b.v. te Deventer. De indruk kan wellicht worden gewekt, dat als men bezig is met een 'stad-van-de-toekomst' er rekening moet worden gehouden met de meest futuristische transportmiddelen.

Voor alle duidelijkheid wordt hier de stellingname geformuleerd:

- Het wordt onverantwoord geacht Almere eenzijdig te structureren op één hoofdmiddel van vervoer.
- Aan welk futuristisch middel van vervoer ook wordt gedacht, het zal 'ergens' zijn plaats moeten krijgen in het gamma van oude en nieuwe transportmogelijkheden.
- De bestaande stadsstructuren zullen in zo hoge mate bepalend zijn voor ieder nieuw vervoerstype, dat voor Almere geen bijzondere ontsluitingsvormen behoeven te worden gereserveerd.

Bij het ontwerpen van het verkeers- en vervoersstelsel voor Almere zijn de volgende ruimtelijke en planologische uitgangspunten geformuleerd:

1. Het inwonertal van Almere zal liggen tussen 125.000 en 250.000.
2. Almere dient in samenhang met de (wijde) omgeving te functioneren.
3. Belangrijke regionale en nationale hoofdverbindingen kunnen zowel hun plaats als hun prioriteit ontleenen aan onder meer de ontwikkelingen in de IJsselmeerpolders.
4. De ruimtelijke geleiding van Almere komt tot uitdrukking in een hiërarchische structuur van één dominerende hoofdkern met een aantal daarop georiënteerde kleinere kernen van uiteenlopende omvang.

De ruimte tussen en rondom de kernen, de buitenruimte, smeedt het geheel tot een stedelijk organisme.

5. De hoofdkern met hoofdcentrum ligt centraal in het stedelijk gebied.
6. De hiërarchische ruimtelijke opbouw behoeft niet noodzakelijk tot hantering van een soortgelijke geleiding in de communicatiestructuren te leiden.
7. De infrastructuur moet het hoofdcentrum in zijn functioneren als hiërarchisch hoogstgeplaatste kern schragen.
8. Er wordt gestreefd naar maximale veiligheid tegen nog juist aanvaardbare kosten.

De te ontwikkelen verkeers- en vervoersstelsels in Almere zullen als aansluiting moeten vinden op de stelsels in het omringende gebied. Voor het interlokale wegennet zijn dit de wegen:

- Amstelveen - Emmeloord (A 6)
- Breda - Almere (A 27)
- IJmeerverbindingen
- Ede - Zuidelijk Flevoland (A 30)
- Almere - Dronten.

Voor het openbaar vervoer zijn dit de railverbindingen:

- Amsterdam - Amersfoort/Utrecht waarop de Almerespoorlijn wordt aangetakt en ook een koppeling met de Schiphollijn bij Diemen plaatsvindt en
- IJmeerraillijn, die via het oostelijk havengebied aansluit op Amsterdam C.S. (de ontwikkeling van Almere- Pampus (start, grootte) is hiervan afhankelijk).

Bij de opbouw van een verkeers- en vervoersstructuur hebben de volgende aspecten meegespeeld:

- een goede bereikbaarheid van zoveel mogelijk bestemmingen voor iedereen;
- de kwaliteit van een vervoerssysteem zoals comfort, reistijd, vervoertransport, overstappen, veiligheid etc.
- de individuele voorkeur b.v. de emotionele betrokkenheid bij het eigen vervoermiddel;
- de invloed op het milieu o.a. geluidhinder, luchtverontreiniging, visuele vervuiling van stad en land;
- energieverbruik;
- ruimterendement;
- bijdrage in de economie door het mogelijk maken van goederenstromen en woon- en werkverkeer en door stimulering van vestiging aan bevolking en bedrijven;
- kosten, zowel puur economisch als maatschappelijk economisch;
- de topografische en geologische situatie, de natuurlijke gesteldheid en bestaande elementen.

Na afweging van de verschillende vervoerswijzen naar de hiervoor genoemde aspecten en vanuit een sociaal rechtvaardigheidsgevoel is gekozen voor het geven van prioriteiten aan typen vervoer binnen de kernen, tussen de kernen en van en naar Almere, waarbij de volgorde te voet, per fiets, per openbaar vervoer en per auto is gehanteerd. Daarna worden de karakteristieken van de verschillende vervoerswijzen behandeld. E.e.a. heeft geleid tot verkeers- en vervoersstelsels die als volgt zijn te typeren.

Het voet- en fietspadenstelsel is een dicht net van verbindingen waarin hoofdroutes en nevenroutes worden onderscheiden. De tracering is rechtstreeks en radiaal t.o.v. de centra van de kernen en tussen deze centra onderling. Er bestaat een nauwe relatie tussen de ligging van de bushalte in de buurt en het fiets- en voetpadennet. Het openbaar vervoer is als volgt opgebouwd: de Almerespoorlijn is de ruggegraat van het stelsel.

Daarop geënt is in Almere een stelsel van busbanen, die door tracering en dwarsafmetingen later ook geschikt zijn voortrolleybussen en trams (en eventueel geavanceerde openbaar - vervoersystemen). Tevens worden (rail)verbindingen gereserveerd via het IJmeer naar Amsterdam en naar de Markerwaard. De routes zijn rechtstreeks evenals de voet- en fietspaden radiaal t.o.v. de centra geprojecteerd. Bij de tracering van de openbaar - vervoerbanen zijn aspecten als voor- en natransport, loopafstand, frequentie, wachttijd, rijtijd, overstappen, aansluiting op het spoorwegnet, invloedsgedebied van een halte en integratie van lokaal en regionaal openbaar vervoer aan de orde geweest.

Bij de opbouw van het autowegennet is uitgegaan van het drieslagprincipe. Slag 1-wegen zijn de wegen van en naar Almere; slag 2-wegen, die tussen de kernen en slag 3-wegen, de hoofdonthutingswegen in de kernen.

Het beloop van de wegen is tangentieel.

Ten slotte krijgt de beroepsscheepvaart aandacht. De vaarten in Flevoland kunnen schepen tot 600 ton verwerken. Het Oostvaardersdiep laat schepen tot 2000 ton toe.

Vanuit deze toegankelijkheid wordt aan de havenontwikkelingen in Almere vorm gegeven.

#### **g. Nutsvoorzieningen**

Een stad behoeft een groot aantal nutsvoorzieningen. Daarom wordt aandacht besteed aan gas, elektriciteit, telefoon, centrale-intenneinrichting, drinkwater, riolering en vuilafvoer.

Al deze onderdelen hebben dezelfde systematische analyse ondergaan. Onderscheid is gemaakt tussen de hoofdropzet en de detaillering Per gebied. Alleen de hoofdropzet wordt in het structuurplan behandeld. Gezien de grote hoeveelheid kabels en leidingen, die in Almere te verwachten zijn, is besloten de hoofdkabels en hoofdleidingen in de leidingenstraten onder te brengen. Hieraan zijn aanmerkelijke voordelen verbonden wat betreft het tegengaan van versnippering, bereikbaarheid, onderhoud en veiligheid. De leidingenstraten volgen in de regel tracés van de stadsautowegen. Tevens is een leidingenstrook van bovenregionaal karakter geprojecteerd langs en ten westen van stadsautoweg 1 (S.A.W.-1).

Ten slotte wordt opgemerkt, dat de leidingen t.b.v. stadsverwarming in het leidingenstratensysteem kunnen worden ondergebracht.

#### **h. Fasering**

De ontwikkeling van Almere in tijd en ruimte, wordt in de eerste plaats getoetst aan uitvoerbaarheid, doelmatigheid en leefbaarheid. Dat verklaart de volgorde van start in Almere - Haven, Almere - Stad en op niet te lange termijn de derde kern ten noorden van de Lage Vaart. Daarmee zijn tevens de prioriteiten gegeven t.a.v. infrastructuur, bedrijvenparken ('De Vaart') en inrichting en beplanting van de buitenruimte.



Het woningbouwtempo tot 1990 is in onderstaande tabel aangegeven.

**Woningen per kern, per jaar op 31 december (afgerond); Almere**

	Almere-Haven		Almere-Stad		Almere-Buiten		Almere-4		Totaal Almere	
	p.j.	cum	p.j.	cum	p.j.	cum	p.j.	cum	p.j.	cum
1977	600	700	-	-	-	-	-	-	600	700
1978	900	1.600	-	-	-	-	-	-	900	1.600
1979	1.500	3.100	-	-	-	-	-	-	1.500	3.100
1980	1.200	4.300	800	800	-	-	-	-	2.000	5.100
1981	1.000	5.300	1.000	1.800	-	-	-	-	2.000	7.100
1982	1.000	6.300	1.000	2.800	300	300	-	-	2.300	9.400
1983	600	6.900	1.400	4.200	400	700	-	-	2.400	11.800
1984	400	7.300	1.500	5.700	600	1.300	-	-	2.500	14.300
1985	200	7.500	1.700	7.400	900	2.200	-	-	2.800	17.100
1986	-	7.500	1.700	9.100	900	3.100	100	100	2.700	19.800
1987	-	7.500	1.700	10.800	900	4.000	200	200	2.800	22.600
1988	-	7.500	1.700	12.500	900	4.900	300	300	2.900	25.500
1989	-	7.500	1.700	14.200	900	58.000	400	400	3.000	28.500
										20.000

Op de lange termijn is een fasering over de kernen denkbaar zoals de volgende opstelling laat zien.

**Fasering kernen Almere, groei inwonertal**

	85.000 (1990)	125.000	200.000	250.000
1. Almere - Haven	20-25.000	20-25.000	20-25.000	20 - 25.000
2. Almere -Stad	40-45.000	55-60.000	80-90.000	90-100.000
3. Almere-Buiten (3e kern )	14-15.000	25-30.000	35-40.000	35 - 40.000
4. Almere-Oost* (kleine kernen- complex)	5 - 6.000*	15-20.000*	30-35.000*	35 - 45.000*
5. Almere-Pampus	-	-	20-25.000	50-60.000

\* Opgebouwd uit kernen van 5 à 10.000 inwoners

Het ontwikkelingstempo van de beroepspersonen en arbeidsplaatsen alsmede van de terreinbehoefte (bruto) in kleine- en grote bedrijvenparken bij een lage taakstelling qua omvang van de werkgelegenheid (woonforensensaldo van 10%) is weergegeven in de volgende tabel.

**Fasering beroepspersonen, arbeidsplaatsen en terreinbehoefte in bedrijvenparken**

	Beroepspersonen	Arbeidsplaatsen (-10%)	Kleine- bedrijvenparken	Grote- bedrijvenparken
1980	4.250	3.800	32 ha	41 ha
1985	16.870	15.200	122 ha	156 ha
1990	29.440	26.500	204 ha	254 ha
1995	43.850	39.400	280 ha	339 ha
2000	57.400	51.700	340 ha	410 ha
2000+	67.000	60.300	366 ha	428 ha
2000++	83.700	75.300	436 ha	522 ha

Rekening houdend met onttrekking aan de buitenruimte gemiddeld 5 jaar vóóordat de stedelijke occupatie begint (netto stedelijk gebied, bedrijvenparken en infrastructuur) is beschikbaar voor functies in de buitenruimte in:

1980	13.435 ha
1990	11.640 ha
2000	10.425 ha
2000++	8.450 ha

Hiervan is in 1980 resp. op lange termijn 1925 en 3425 ha bestemd voor de openlucht recreatie; een deel van dit oppervlak vervult overigens ook andere functies (waterberging, landbouw, overgang naar natuurgebieden).

In grote lijnen wordt de ontwikkeling van Almere aanvankelijk in noordelijke richting geleid, gekoppeld aan Rijksweg 6, stadsautoweg 1 en de spoorlijn naar Lelystad. Een tweede ontwikkelingsas ligt in oost-west richting en brengt Almere op langere termijn via het IJmeer in relatie met het hart van Amsterdam. Gedurende deze ontwikkeling blijft het hoofdcentrum van Almere centraal liggen in het web van openbaar vervoerslijnen met transversaal karakter. Enigszins afzijdig hiervan vindt ontwikkeling van de IJ- en Gooimeerkust plaats, aanknopen bij de toegangspunten, Almere - Haven en de aanwezige potenties van het milieu alhier. Duidelijk in relatie tot de eerste kernen wordt de centrale buitenruimte ingericht, daarnaast worden enkele andere intensief te gebruiken recreatiegebieden binnen de landschapsontwikkelingszones vroegtijdig aangepakt, ten dele in relatie met zandwinning en ter geleiding van regionale behoeften (recreatietuinen, campings, golfterrein, open recreatiesportpark, watersportgebied, jachthavens en bosbad).

#### **i. Het plan**

Het meest kenmerkend van het structuurplan voor Almere (250.000 inwoners) is de opbouw uit meerdere kernen met daartussen en er omheen landelijk gebied met recreatieve, agrarische en natuurlijke bestemmingen. De kernen waarin in principe alle functies voorkomen, zijn van verschillende grootte (van 5 à 10.000 tot 80 à 100.000 inwoners) en hebben door deze verschillen en door de ligging de mogelijkheid een eigen gezicht te krijgen. De structuur is opgebouwd om een centrale kern -Almere - Stad - met een capaciteit voor 80 à 100.000 inwoners en centrumfuncties boven het 50.000 inwoners-niveau voor geheel Almere. Het hoofdcentrum van Almere ligt in deze kern nabij het hoofdstation. Ter weerszijden van Almere - Stad liggen Almere - Haven (20 - 25.000 inwoners) aan het Gooimeer en Almere-Buiten (35 - 40.000 inwoners) richting Lelystad aan de raillijn en hoofd-wegen. Ten westen en oosten van Almere - Stad treft men resp. aan Almere - Pampus (50-60.000 inwoners) aan het IJmeer en het kleine kernencomplex met kernen van 5 à 10.000 inwoners te zamen een capaciteit hebbend van 35 à 45.000 inwoners.

De kernbebouwing wordt aangevuld door twee perifeer gelegen bedrijvenparken met een meer extensief karakter aan de Lage Vaart en Oostvaardersdiep en bij Rijksweg 27 en de Gooiseweg alsmede reserveringen voor bijzondere bestemmingen.

De samenhang in deze structuur wordt bewerkstelligd door transversale openbaarvervoerslijnen via het hoofdcentrum en door stadsautowegen die de kernen tangenteel ontsluiten. Daarenboven wordt de samenhang bevorderd door, door fiets- en voetpaden alsook langzaam verkeer en waterwegen gedragen, landschapsontwikkelingszones. De laatste vormen de intensief geoccupeerde dragers van de buitenruimte.

Door middel van een spoorlijn (Almerelijn) zijn Almere - Stad en Almere-Buiten verbonden met Amsterdam en 't Gooi en via Hilversum met Utrecht en Amersfoort alsmede Lelystad en eventueel verder. Aan een

openbaar-vervoersverbinding met vergelijkbare capaciteit is gedacht via Almere - Pampus en het IJmeer naar het centrum van Amsterdam vanuit Almere- Stad en mogelijk verder. De omvang van Almere-Pampus wordt hierdoor bepaald. Een andere hoofdverbinding met de regio vormt de tussen Almere - Stad en Almere - Haven door getraceerde Rijksweg 6; Rijksweg 27 verbindt Almere met Midden Nederland.

Een eveneens belangrijk hoofdelement in de structuur wordt gevormd door de verschillende typen buitenruimten met uiteenlopende bestemmingen van urbane plas tot zuivere natuur en de randmeerkusten met jachthaven-, strand- en andere recreatieve mogelijkheden'.

### 1.3. Regeringsstandpunt

De regering acht het juist, dat maatgevend is voor de ontwikkeling van Almere de taakstelling zoals die voortvloeit uit de Verstedelijkingsnota, waarbij niet uitgesloten moet worden dat de komende bijstelling van de structuurschets voor de Verstedelijking aanleiding kan geven tot een nadere aanpassing van de genoemde taakstellingen. Een hoge mate van flexibiliteit, gelet op de omvang van de behoeften de verschillende stadia van de ontwikkeling van Almere, zal derhalve van groot belang zijn.

De regering constateert dat de opzet van het structuurplan te royaal aandoet en zich niet laat vergelijken met de normstellingen uit de Verstedelijkingsnota. Naar de mening van de regering zal bij de verdere planontwikkeling (aanpassing van dit ontwerp - structuurplan en vaststelling van deelplannen voor de verschillende onderdelen van het gebied van Almere) de gemiddelde woningdichtheid aanmerkelijk moeten worden verhoogd in verhouding tot het huidige structuurplan. Daarbij kan onder meer worden gedacht aan een verdere verdichting van de kernen en aan benutting van delen van de buitenruimte, m.n. in de nabijheid van de haltes langs de assen van het openbaar vervoer.

De regering stemt in met de meerkernige opzet van Almere, maar spreekt daarbij als haar mening uit, dat de ontwikkeling voorshands geconcentreerd moet worden op het gebied dat de kernen Almere-Haven, Almere - Stad en Almere - Buiten omvat. Voor het gebied van Almere - Pampus en het oostelijk kerncomplex dienen zodanige richtlijnen en aanduidingen te worden gekozen dat deze gebieden geschikt blijven voor een eventuele stedelijke ontwikkeling; anderzijds zullen hier geen werkzaamheden mogen worden verricht, die op zulk een ontwikkeling vooruitlopen.

De regering plaatst een kanttekening bij de aard en de uitgebreidheid van de verhandeling over de welzijnsaspecten in het structuurplan. Het valt de regering op dat het structuurplan niet in overeenstemming is met de - in het structuurplan gereleveerde- decentralisatie van het welzijnsbeleid. De regering is van mening dat in het ontwerp - structuurplan aan de algemene maatschappelijke ontwikkelingen in het gebied niet meer aandacht besteed moet worden dan voor de mogelijke ruimtelijke reservering van voorzieningen noodzakelijk is.

De daadwerkelijke ontwikkeling van een welzijnsvoorzieningenplan dient niet in een ruimtelijk plan, maar in de daartoe geëigende kaders van een welzijnsplan plaats te vinden. De regering merkt overigens nog op dat t.a.v. dat kader de situatie die zich in Almere voordoet, niet wezenlijk verschillend is van die in andere snelgroeiende gemeenten in Nederland.

De regering wil in het algemeen concretere informatie in het structuurplan over de aanduidingen natuurgebieden, recreatie, landbouw en bosbouw. Daarbij moeten o.m. de grenzen en de gebruiksmogelijkheden scherper worden aangegeven. Vooral bij het onderscheid tussen de aanduidingen 'bos en beplantingen' en 'stadsrandgroen' wenst de regering meer duidelijkheid over de feitelijke inhoud, die aan deze aanduidingen gegeven dient te worden. Ook is de toevoeging: 'inclusief recreatieve voorzieningen' bij genoemde aanduidingen niet geheel duidelijk. Zo kan stadsrandgroen als zodanig als recreatieve voorziening zijn aangelegd. Dit geldt evenzeer voor de aanduiding 'bos en beplantingen'. Het is de regering opgevallen dat de aanduiding natuurgebied ontbreekt op de plankaart, alsmede in de planbeschrijving, die onderdeel uitmaakt van hoofdstuk 9 van het structuurplan. Zo worden de Lepelaarsplassen, een gebied dat zich heeft ontwikkeld tot een grootschalig natuurgebied, ten westen van het gemaal de Blocq van Kuffeler slechts in het kader van de landschapsontwikkelingszones

terloops genoemd (zie hoofdstuk 5.4).

Deze plassen hebben voor een belangrijk gedeelte de aanduiding extensieve recreatie, water en voor een klein gedeelte landbouw of intensieve recreatie. De regering heeft verder geconstateerd dat een duidelijke relatie naar de Nota landelijke gebieden (waar gesproken wordt over 10.000 tot 11.500 ha bosaanplant in de IJsselmeerpolders in de periode die loopt tot in de negentiger jaren en over het gebied rond Almere, dat gelegen is binnen de stedelijke invloedssfeer waar het beleid gericht is op inpassing van stedelijke functies in een gebied met als hoofdfunctie landbouw) en het geactualiseerde verkavelingsplan in de huidige planopzet ontbreekt.

Bij de beschrijving van de landschapsontwikkelingszones dient erop gewezen te worden dat de natuurlijke waarden van de als natuurgebied aangewezen terreinen zullen worden veiliggesteld. Deze veiligstelling dient een randvoorwaarde te worden voor de ontwikkeling van de extensieve en intensieve recreatie en het gebied met een 'bijzondere' bestemming zoals die op de plankaart bij het gemeal De Blocq van Kuffeler staat aangegeven.

De problematiek hangt samen met de noodzaak eerst nadere studies af te ronden over de verdere ontwikkeling van de meerkernige opzet.

De regering is van mening dat voor een juiste beoordeling van dit aspect van het ontwerp-structuurplan de resultaten van deze studies noodzakelijk zijn. De verschillende alternatieven met de gevolgen voor de sectorale belangen - b.v. landbouw, bedrijvenparken enz. - maken daar onderdeel van uit. De nu getrokken grenzen en de daarbij behorende planbeschrijving zijn naar de mening van de regering dan ook niet op te vatten als absolute gegevens.

Samengevat spreekt de regering als haar mening uit dat de instemming met dit onderdeel van het ontwerp-structuurplan tegen de achtergrond van het hiervoor gestelde dient te worden gezien.

De regering heeft bij de behandeling van het ontwerp-structuurplan niet stil kunnen staan bij de relatie tussen het onderhavige plan en de 'actualisering van het verkavelingsplan voor het oostelijk deel van Zuidelijk Flevoland'. Nu de regering van mening is, dat de stedelijke ontwikkeling in het gebied van Almere - Pampus en het oostelijk kernencomplex voorlopig buiten beschouwing moet worden gelaten, ligt het voor de hand dat de ruimtelijke inrichting van deze gebieden voorschijns mede wordt gezien in het licht van de actualisering van het verkavelingsplan, mits zij daarbij geschikt blijven voor een eventuele toekomstige stedelijke ontwikkeling.

Tevens wijst de regering op de infrastructurele plannen die wellicht aanpassing behoeven, gezien het in eerste instantie buiten beschouwing laten van de ontwikkeling van Almere - Pampus en het oostelijk kernencomplex en ook al gezien de gevolgen voor andere te ontwikkelen activiteiten als recreatie, woningbouw e.d. Daarbij merkt de regering op dat de afgesproken procedure voor het structuurplan, gegeven de huidige bestuurlijke situatie, voldoende recht doet aan de noodzaak van ambtelijk en bestuurlijk overleg.

Aannemelijk zal moeten worden gemaakt dat de realisering volgens de gekozen planopzet financieel haalbaar en exploitabel is, dan wel door planwijzigingen alsnog financieel haalbaar/exploiteerbaar kan worden gemaakt.

Dat geldt zowel voor de stedelijke kernen als voor het buitengebied, die elk hun eigen financieel regime kennen. De resultaten van de nog uit te voeren studies zullen daarbij een belangrijke rol spelen.

Het ontbreken van een financiële onderbouwing, waarbij zowel de financiële consequenties als haalbaarheid van belang zijn, alsmede het ontbreken van een onderscheid tussen van wezenlijk belang zijnde en 'overige' elementen maakt naar oordeel van de regering ook in dit opzicht een verantwoorde (structuur-)planbeoordeling bijzonder moei-

lijk. Daarbij wil de regering wijzen op het feit dat de normale bestuurlijke verhoudingen in dit gebied nog ontbreken. Dit maakt het noodzakelijk zo spoedig mogelijk te komen tot nader overleg met de meest betrokkenen. De consequenties van de uitvoering van dit plan komen immers in belangrijke mate voor rekening van de toekomstige Gemeente. Dit element speelt bij de beoordeling extra zwaar nu het - bij de ontwikkeling van Almere - een initiatief betreft van de Rijksoverheid.

Resumerend stelt de regering zich thans op het standpunt:

- in de verdere procedure van het Structuurplan voor Almere voorlopig de stedelijke ontwikkeling van het gebied van Almere - Pampus en het oostelijk kerncomplex buiten beschouwing te laten, welke gebieden in een later stadium alsnog voor verstedelijking in aanmerking kunnen komen;
- in de laatst genoemde gebieden geen werkzaamheden te doen verrichten die op een toekomstige stedelijke ontwikkeling vooruitlopen;
- in de deelplannen voor het gebied van Almere van een aanmerkelijk hogere gemiddelde woningdichtheid uit te gaan dan in het ontwerp-structuurplan voor Almere het geval is;
- deze deelplannen het gehele gebied van Almere - Haven, Almere-Stad en Almere- Buiten te laten beslaan, dus inclusief de daarbij behorende buitenruimte;
- in de deelplannen duidelijkheid te geven over de beheersverantwoordelijkheden, de financiële haalbaarheid en de exploitatielasten mede in vergelijking met andere Gemeenten;
- de advisering over de deelplannen mede daarop te richten, dat wordt aangesloten bij de normen die worden gehanteerd in de beoordeling van de uitvoerbaarheid van de plannen van aan te wijzen groeikernen en groeisteden.

Aan de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders is inmiddels de opdracht gegeven per 1 juli 1982 een financiële studie te voltooien die kan dienen als financiële onderbouwing van het Ontwerp - Structuurplan Almere; hieruit moeten de financiële haalbaarheid en de investeringskosten van het totale plan duidelijk worden, voor zover dat op deze globale schaal mogelijk is. In samenhang met het voorgaande moeten voorstellen worden gedaan m.b.t. de financiële consequenties die voortvloeien uit de realisering van Almere zowel voor het Rijk als voor de toekomstige gemeente Almere.

Daarbij merkt de regering op dat de nadere gegevens over de financiële onderbouwing van het ontwerp - structuurplan alsmede de financiële aspecten van de deelplannen aanleiding kunnen geven wijzigingen aan te brengen in de nu gekozen opzet voor de ontwikkeling van het gebied van Almere, alsmede in de deelplannen zelf.

Bij de aanpassing aan de resultaten van het bestuurlijk overleg - overeenkomstig punt 11 van de procedure - zullen de bovenstaande opmerkingen worden meegenomen. De regering is echter tevens van mening dat de verdere ontwikkeling van deelplannen voor het gebied van Almere niet moet wachten op het voltooid zijn van de goedkeuringsprocedure van het ontwerp - structuurplan.

Bij het werken aan de deelplannen dienen daarom de hiervoor opgesomde opmerkingen eveneens in de besluitvorming door te werken.

De regering stelt ten slotte vast, dat de wijze waarop de hoofdlijnen van het te voeren ruimtelijk beleid zijn neergelegd in het Ontwerp Structuurplan Almere, haar instemming heeft.

De regering acht het belangrijk dat het plan wordt bijgesteld, maar tevens hecht de regering belang aan een snelle voortgang van de procedure'.

#### **1.4. Verwerking Regeringsstandpunt**

In algemene zin kan worden opgemerkt dat een deel van het regeringsstandpunt reeds was en is verwerkt in de genoemde deelplannen Almere - Stad en Almere - Buiten. Ook deze verwerking zal in het herziene Ontwerp Structuurplan Almere worden overgenomen.

In deze paragraaf zal plaatsgewijs worden aangegeven op welke wijze de essentie van genoemd standpunt is verwerkt terwijl in de rest van dit hoofdstuk een legenda beschrijving is opgenomen, die gehanteerd wordt bij de plankaart.

##### **a) Flexibiliteit**

Het gebied van Almere - Oost en Almere - Pampus is op de plankaart aangeduid als reservering stedelijk gebied, met daaraan toegevoegd de tijdelijke landbouwbestemming. Dit gebied zal in hoofdzaak in een tijdelijke landbouwkundige exploitatie worden opgenomen in beheer van het Rijk. In totaal is binnen deze gebieden 445 ha bos opgenomen, die bij nadere uitwerking van de toekomstige stedelijke ontwikkeling in enkele kleinere onderdelen, die van belang zijn voor de ontwikkeling van de buitenruimte kunnen worden uitgewerkt. Als inzicht is verkregen hoe deze na 1990 als drager aan groenstructuur in het toekomstig mogelijk stedelijk gebied geïntegreerd zullen worden. Aangezien het niet gewenst is reeds nu de exacte locatie vast te leggen van een verdere stedelijke uitgroei naar 250.000 inwoners, is een beduidend groter gebied als reservering stedelijk gebied aangegeven.

De exacte locatie kan te zijner tijd o.a. afhangen van de mogelijke verdere aanleg van belangrijke infrastructuur in en m.n. tussen Almere en het oude land. Gezien de huidige fasering van de woningbouw kan tot omstreeks het jaar 2000 worden volstaan met de bouwlocaties in de eerste drie kernen. Rond 1990 zal kunnen worden gezien of, en zo ja, waar en in welke omvang aanvullende locaties nodig zijn voor stedelijke ontwikkelingen.

De door de regering beoogde flexibiliteit in het kader van de bijstelling van de Structuurschets voor de Verstedelijking is op deze wijze volledig gehonoreerd.

##### **b) Woningdichtheid en ruimtegebruik**

Zoals reeds eerder in het kader van de besluitvorming inzake de deelplannen was overeengekomen, zijn de woningdichtheden overeenkomstig het regeringsstandpunt aanmerkelijk verhoogd voor Almere - Haven blijft de capaciteit ca. 23.000 inwoners, voor Almere - Stad is een minimum capaciteit van 100.000 en een maximum capaciteit van 112.000 inwoners overeengekomen en voor Almere - Buiten minimaal 40.000 en maximaal 50.000 inwoners. Dit betekent dat in de eerste drie kernen minimaal 163.000 en maximaal 185.000 inwoners zullen kunnen worden gehuisvest, hetgeen een capaciteitsverhoging betekent van minimaal 8,5% en maximaal 23,3% t.o.v. de eerdere cijfers van aantallen inwoners, binnen dezelfde deelplangrenzen. (De genoemde 8,5% en 23,3% zijn een weergave van de feitelijke besluitvorming).

De uiteindelijke realisering van e.e.a. hangt uiteraard samen met te hanteren uitgangspunten inzake het ruimtegebruik van niet woonbestemmingen, te realiseren netto - woningdichtheden, de gemiddelde woningbezetting en de samenstelling van het woningbestand.

##### **c) Almere - Haven, Almere - Stad en Almere - Buiten**

De kernen Almere - Haven, Almere - Stad en Almere - Buiten zijn overeenkomstig de deelstructuurplannen op de plankaart weergegeven.

##### **d) Ruimtelijke reservering welzijnsvoorzieningen**

In het structuurplan is voldoende ruimte gereserveerd voor de noodzakelijke stedelijke voorzieningen, behorend bij de te huisvesten aantallen inwoners. Dit geldt tevens voor de welzijnsvoorzieningen. Zo zijn voor de diverse deelplannen spreidingsplannen opgesteld, waarop

deze voorzieningen en hun ruimtebehoefte zijn weergegeven.

De in het rapport Ontwerp Structuurplan Almere opgenomen passages inzake het Welzijnsbeleid waren inderdaad bedoeld het kader te schepen, waarin deze ruimtereservering zou kunnen worden gepast.

In genoemde reservering zit voldoende flexibiliteit een eventueel gewijzigd beleid op te kunnen vangen.

#### e) Aanduidingen Buitengebied

In afwijking van de vorige plankaart is in het O.S.A. II gekozen voor een Nauwkeurige aanduiding van de bestemmingen, ook en met name in het buitengebied, te weten bos en beplantingen, landbouw, natuur en water. In de volgende paragraaf zal per bestemming een beschrijving worden gegeven.

**Tabel 1.4.1. Vergelijkend overzicht ruimtegebruik bestemmingen in Almere**

	O.S.A. I.	convenant <sup>1)</sup>	O.S.A. II. 1990	O.S.A. II. 174.000 inw <sup>e)</sup>	O.S.A. II 250.000 inw.
<b>Bebouwing</b>					
1 - -	3760	1755 <sup>(1+3)</sup>	1755 <sup>(1+3)</sup>	2315	3325
2 -	1560	895	895	935	1345
3 -	270			190	270
4 -		3610 <sup>b)</sup>	3610 <sup>b)</sup>	2820	
5 -			445	445	
6 -	*)	160	160	160	
Subtotaal	5560	6420	6865	6865	4940
<b>Stedelijke voorzieningen</b>					
7 - utilitair gebruik	1390	1300 <sup>c)</sup>	1300 <sup>c)</sup>	1300 <sup>c)</sup>	1300 <sup>c)</sup>
8 - recreatief gebruik	1360	1005	1120	1120	1560
Subtotaal	2750	2305	2420	2420	2860
<b>Totaal Stedelijk gebied</b>					
9 - bos en beplanting <sup>2)</sup>	3590	3050	2590 <sup>d)</sup>	2590	3075
10 - landbouw (permanent)	2350	1475	1475	1475	2475
11 - water	650	650	650	650	650
Totaal niet stedelijk gebied	6590	5175	4715	4715	6200
Totaal Almere	14900	13900	14000 <sup>f)</sup>	14000 <sup>f)</sup>	14000 <sup>f)</sup>
	incl. inpol- dering				

toelichting:

- a\*) Bijzondere bestemming is gerekend tot stedelijke voorzieningen.  
(545 ha recr. gebr. en 85 ha utilitair)
- b) Totaal landbouw is 4) + 10) = 5085 ha
- c) Volgens deze tabel is utilitair beschikbaar 1300 ha, bestaand uit 900 ha hoofdinfrastructuur, 200 ha utilitair (vloeivelden etc.), 200 ha bebost.  
M.a.w. de opp. aan bos areaal ligt totaal 200 ha hoger.
- d) Het totaal bosareaal is in feite als volgt:  
reserve 445  
bos/bepl. 2490  
utilitair 200  
3135 ha, hetgeen overeenstemt met het convenant.
- e) Het gemiddelde inwonertal tussen de maximum-capaciteit van 185.000 en de minimum-capaciteit van 163.000 inwoners.
- f) Incl. 100 ha natuurgebied met bos behorend bij het Oostvaardersplassengebied door verlegging structuurplan-grens.

- 1) Het zgn. convenant is een weerslag van afspraken m.b.t. het ruimtegebruik Almere uit interdepartementaal overleg.
- 2) Incl. natuurgebied

#### f) Relatie met verkavelingsplan Zuidelijk Flevoland

De oppervlakteverdeling van de diverse bestemmingen in het Almeregebied is in hoofdlijnen in overeenstemming gebracht met de afspraken die gemaakt zijn in het kader van de actualisering van het verkavelingsplan voor het oostelijk deel van Zuidelijk Flevoland. (convenant).

In tabel 1.4.1. is deze oppervlakteverdeling weergegeven. Aangezien op de plankaart O.S.A. I niet zo zeer de bestemmingen zijn opgenomen, maar de activiteiten, is vergelijking met zowel plankaart als de toelichtende ruimtegebruikschema's niet mogelijk. Op basis van de nu gehanteerde uitgangspunten voor O.S.A. II is ook voor het O.S.A. I deze verdeling geraamd en opgenomen in de eerste kolom.

De laatste kolommen inzake het O.S.A. II worden in de plantoelichting nader besproken.



#### **g) Infrastructuur**

Op de plankaart is uitsluitend de infrastructuur weergegeven die nodig is t.b.v. de eerste drie kernen.

Tevens zijn diverse reserveringen aangegeven voor infrastructuur die noodzakelijkerwijs voortvloeit uit een verdere verstedelijking van het gebied in zowel het westen (Almere - Pampus) als het oostelijk gebied. (zie verder hoofdstuk 2.4.).

#### **h) Financiële studie**

Inmiddels wordt tevens een studie verricht naar de financiële aspecten van het Structuurplan Almere. In overleg met de betrokken departementen is in eerste instantie gekozen voor een vergelijkende financiële analyse van het O.S.A. I (het vigerende structuurplan) en het O.S.A. II (het aangepaste structuurplan). De resultaten van deze analyse zijn separaat aan de betrokken departementen toegezonden.

Tevens zullen in de naaste toekomst diverse varianten worden doorgerekend waarbij onderzocht wordt in hoeverre een ander ruimtegebruik of een andere fasering van invloed is op zowel kosten als opbrengsten van de bouw van Almere.

#### **i) Natuur**

In het O.S.A. I werd ten noorden van de Noorderplassen een gebied aangegeven met bestemming extensieve recreatie. In de daarbij behorende verklaring in hoofdstuk 5, de Buitenruimte, en de in hfdst. 2.1. opgenomen samenvatting is sprake van natuurgebieden en overgangsgebieden t.b.v. de principes, de 'natuur' dicht bij de woongebieden te brengen en optimale voorwaarden te scheppen voor totstandkoming van een zo rijk mogelijke variatie in milieus. De regering heeft aangedrongen op verduidelijking t.a.v. deze gebieden.

Het openbaar lichaam 'Z.I.J.P.' heeft zich in de ambtelijke commentaar-ronde t.a.v. het Plan ex. art. 11 van het Noorderplassengebied op het standpunt gesteld dat zij niet akkoord kunnen gaan met de bestemming natuur.

In verband met de ligging binnen het stedelijk gebied stellen zij zich op het standpunt dat de bestemming 'recreatie', met een nader te regelen mate van toegankelijkheid, de functie van dit gebied optimaal benadrukt. Bovenstaande is dan ook de reden het gebied ten noorden van de Noorderplassen op het O.S.A. II aan te duiden met de bestemming bos, beplantingen.

## 2. Plantoelichting

### 2.1. Algemeen

In algemene zin kan worden gesteld dat het herziene structuurplan in essentie niet afwijkt van het vigerende structuurplan, zoals dat in hoofdlijnen is beschreven in paragraaf 1.2 (samenvatting O.S.A. I). Het gestelde daarin over de voorgeschiedenis, het regionaal kader, bevoepsbevolking, bedrijfslocaties en nutsvoorzieningen blijft ook voor het O.S.A. II geldig. Ook de kenmerken van de meerkernige opzet, de rol van de buitenruimte daarin en de hoofdlijnen van het verkeer en vervoer, worden niet aangetast. Inmiddels is overigens een niet onaanzienlijk deel van Almere gerealiseerd of in een zeer vergevorderd stadium van realisering. De eerste kern, Almere - Haven, is nagenoeg gereed (najaar 1982), in Almere - Stad is het eerste bouwfront gereed: bijna 10% van de uiteindelijke bevolking heeft hier zijn of haar nieuwe woonplaats betrokken, terwijl in Almere - Buiten alle voorbereidingen erop gericht zijn hier de eerste bewoners in 1984 te ontvangen. De eerste delen van de buitenruimte zijn ten behoeve van hun definitieve bestemming ingericht: een gebied ten westen van Almere - Haven, het gebied tussen Almere - Haven en Almere - Stad, een gebied ten noorden van Almere - Stad, een aantal gebieden ten noordoosten van Almere-Haven en ettelijke kilometers kuststroken. Ook op het grootschalige bedrijventerrein 'De Vaart' hebben zich reeds tientallen bedrijven gevestigd: Rijksweg 6 (nu nog twee-strooks), de stadsautowegenring rondom Almere - Stad en Almere - Buiten, de vrije busbaan in Almere-Haven en tussen Almere - Haven en Almere - Stad worden druk gebruikt, terwijl de aanleg van de Flevospoorlijn door het Almere - gebied in volle gang is.

Zand is reeds opgespoten voor nog eens tienduizenden woningen. Kortom, de bouw van Almere bevindt zich in een vergevorderd stadium.

De vrijheidsmarges om het vigerende structuurplan in haar essenties te wijzigen zijn dan ook beperkt. Overigens vindt de uitvoering plaats overeenkomstig de deelstructuurplannen van de individuele kernen, waarover inmiddels aparte besluitvorming heeft plaatsgevonden. M.n. de capaciteit van de kernen, de bestemmingen van de buitenruimte, de gevolgen hiervan voor het verkeer- en vervoerssysteem, de reserveringen voor een verdere uitgroei zijn zaken, die wel enige wijziging kunnen en ook zullen ondergaan, zoals voor een deel reeds aangeduid in de beantwoording aan het regeringsstandpunt. In dit hoofdstuk zullen deze wijzigingen verder worden toegelicht.

### 2.2. De kernen

De meerkernige opzet van Almere heeft inmiddels gestalte gekregen door de bouw van Almere - Haven, Almere - Stad en Almere - Buiten.

Zoals in het vorige hoofdstuk reeds is betoogd, zullen de kernen Almere - Stad en Almere - Buiten plaats moeten bieden aan meer inwoners dan in het O.S.A. I was aangenomen. Almere - Haven zal waarschijnlijk uitkomen op een inwonertal van ca. 23.000, Almere - Stad heeft een capaciteit van minimaal 100.000 en maximaal 112.000 en Almere - Buiten minimaal 40.000 en maximaal 50.000 inwoners. Zoals in de deelplannen voor deze laatste kernen is belicht, zal deze extra capaciteit worden gevonden door enerzijds het opvoeren van de nettowoningdichtheden en anderzijds door het verminderen van de hoeveelheid groen op m.n. buurt- en wijkniveau. Aangetekend dient te worden dat genoemde inwonertallen gebaseerd zijn op een gemiddelde woningbezetting van 2,8.

D.w.z. in woningaantallen gerekend is in Almere- Stad ruimte voor minimaal 35.700 en maximaal 40.000 woningen en in Almere - Buiten voor minimaal 14.285 en maximaal 17.850 woningen. Deze aanname is deels gebaseerd op de taakstellende bevolkingsopbouw voor Almere

en deels op de in de praktijk gerealiseerde gemiddelde woningbezetting te Almere - Haven.

Inmiddels is in Almere - Stad gebleken dat de gemiddelde woningbezetting in de praktijk daar aanzienlijk hoger is dan genoemde 2,8. Voor een deel is dit toe te schrijven aan toevallige omstandigheden (een tijdelijk over - aanbod van grote woningen) en voor het overige aan het feit dat het steeds moeilijker blijkt de taakstellende bevolkingsopbouw in concreet huisvestingsbeleid om te zetten, mede door de invloed die daar momenteel vanuit de donorgemeenten op wordt uitgeoefend. In het meest recente beleid wordt dan ook rekening gehouden met een gemiddelde woningbezetting van 2,85. Dit betekent dat bij doorzetting van deze trendgenoemde maxima qua inwonertallen in Almere - Stad en Almere - Buiten met minder woningen gerealiseerd kunnen worden. Oplossingen zijn dan enkel nog denkbaar in de vorm van hogere percentages stapeling.

Gezien het feit dat het percentage van 20 à 25% echter reeds aan de hoge kant is blijktens de resultaten van diverse woonwensenonderzoeken, wordt deze oplossing als niet-wenselijk beschouwd. Het blijkt nl. dat de overgrote meerderheid van de bevolking een eengezinswoning prefereert. Slechts 15% spreekt een voorkeur uit voor een andere woonvorm. Al met al kan worden gesteld dat stapeling in Almere daar wordt toegepast, waar duidelijke aanleidingen hiertoe in situatieve zin aanwezig zijn. Het 'nadeel' van stapeling wordt in die gevallen gecompenseerd door de voordelen van een beter uitzicht, de nabijheid van centrale voorzieningen of de nabijheid van een knooppunt van het openbaar vervoer.

#### **a. Almere - Haven**

Het structuurschema Almere - Haven en het bijbehorende rapport zijn gedateerd op januari 1974 en zijn sindsdien de basis geweest voor deelplannen en de uitvoering daarvan.

Nu, negen jaar later, bestaan er voor het gehele gebied min of meer gedetailleerde plannen, is ca.  $\frac{3}{4}$  deel van het gebied gerealiseerd of in uitvoering, en woont er bijna  $\frac{3}{4}$  deel van de uiteindelijke bevolking. Het gerealiseerde ruimtegebruik wijkt duidelijk af, zowel in absolute als relatieve zin, van het oorspronkelijke structuurschema. Aan de noordwestzijde is het gebied verruimd met 26 ha t.b.v. sportvoorzieningen, terwijl ook de werkgebieden enigszins zijn vergroot. Ook vraagt het verkeer meer ruimte ten gevolge van de verzwaarde eisen voor de lawaaibestrijding in de woonwijken.

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

Naar het centrum toe lopen de woningdichtheden op, evenals binnen de buurten naar de o.v.-haltes toe. Hierdoor wordt bereikt, dat zoveel mogelijk woningen dicht bij de voorzieningen zijn gelegen. In het centrumgebied liggen de voorzieningen, voor zover ze éénmaal in Almere - Haven voorkomen, die nodig zijn voor ca. 23.000 inwoners.

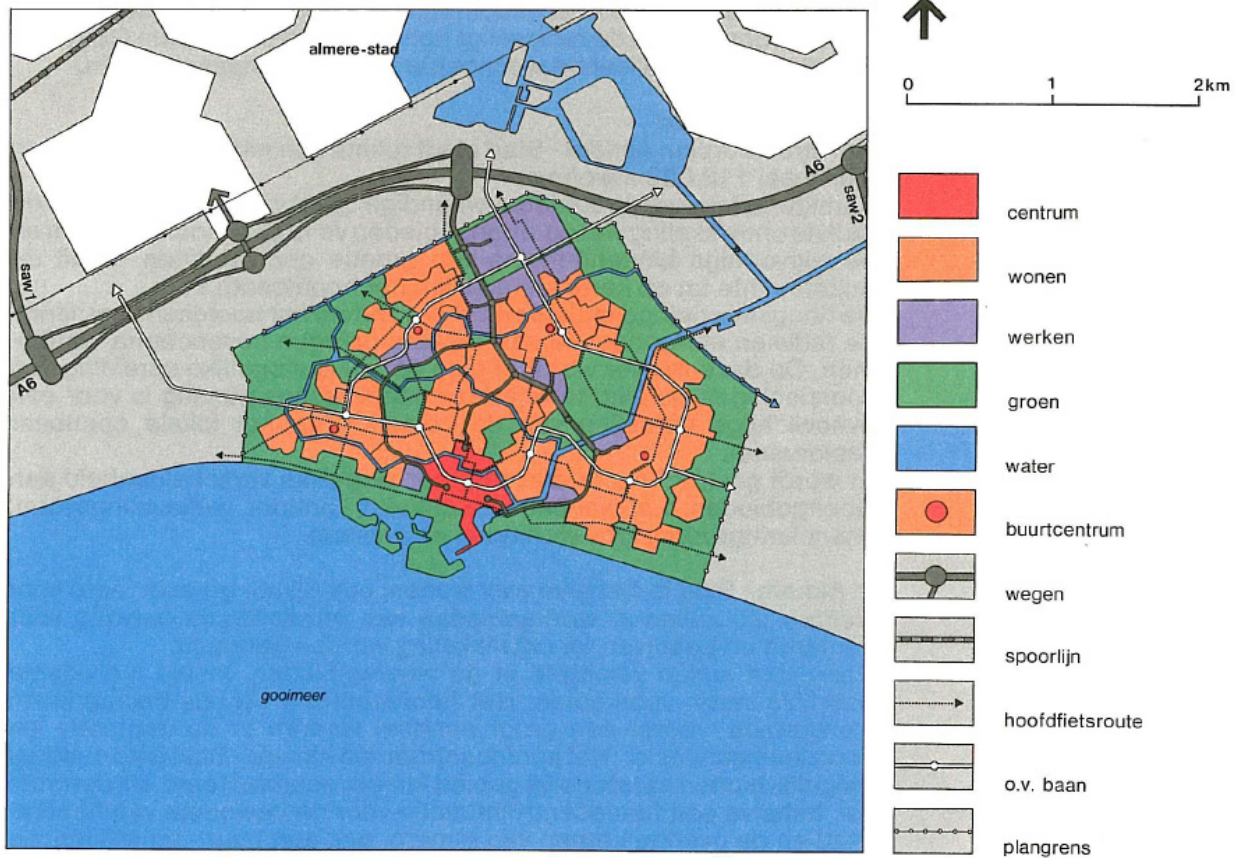
Door in de verder van het centrum gelegen gebieden buurtvoorzieningen nabij de o.v.-haltes te situeren, heeft elke inwoner de benodigde dagelijkse voorzieningen binnen bereik.

Daarnaast wordt getracht verscheidenheid te bewerkstelligen, onder meer door verkavelingswijze, woningtypen, karakter (stenig versus groen) en financieringswijze.

In Almere - Haven is, behalve voor het wonen, ook ruimte voor het werken. Zo zijn er gebieden van verschillende omvang voor bedrijven en kantoren (De Steiger, De Paal, de Ambachtsmark, de Achterwerf e.a.). Daarnaast zijn er, verspreid over het woongebied, kleine bedrijventerreinen en individuele bedrijfs- en atelierruimten.

Het centrumgebied zal, als belangrijkste werkgebied, vooral een groot aandeel leveren in de kantoren- en voorzieningensector.

## Structuurschema Almere-Haven



Bij de verkeersafwikkeling hebben voetgangers, fietsers en openbaar vervoer de hoogste prioriteit. In het gehele stedelijke gebied van Almere – Haven is een openbaar vervoerbaan geprojecteerd voor snelle en comfortabele busverbindingen. De haltes zijn zodanig getraceerd, dat ca. 90% van alle inwoners binnen 400 m van een halteplaats woont, terwijl ook een deel van de arbeidsplaatsen binnen loopafstand ligt. De woongebieden onderling, het centrum en de werkgebieden zijn voor fietsers en voetgangers verbonden door middel van vrijliggende fiets- en voetpaden. Deze paden kruisen de hoofdwegen ongelijkvloers door middel van tunneltjes, zodat er veilig en beschut gelegen routes ontstaan.

De hoofdontsluiting voor de auto geschiedt via een centrale kernhoofdweg, welke zich in drieën vertakt. Deze hoofdwegen zijn tussen de woongebieden in gesitueerd en eindigen in het centrumgebied.

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

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

Almere – Haven moest in 10 jaar tijds gegroeid zijn tot een volwaardig en

aantrekkelijk woongebied voor ca. 23.000 inwoners (ca. 8.200 woningen). De ontwikkeling is gestart bij en in het centrum. Vanuit deze eerste fase ontwikkelden zich een viertal radialen, zodat snel en gedifferentieerd woonmilieu ontstond. De eerste radiaal werd gevormd door De Steiger en het woongebied de Marken, waarna de oostelijke, tweede, radiaal werd afgerond door middel van het woongebied de Meenten en de Grienden. De derde radiaal ligt richting Almere - Stad (de Gouwen). De Wierden zal als laatste woongebied en vierde radiaal volgen.

#### **b. Almere - Stad**

Het structuurplan Almere - Stad biedt ruimte aan minimaal 100.000 en maximaal 112.000 inwoners.

Karakteristiek voor de stedenbouwkundige opzet van Almere - Stad is de radiale ontwikkeling van de woongebieden vanuit het hoofdcentrum en de wigvormige binnendringing van groene open ruimten vanuit de buitenruimte tot op korte afstand van het hoofdcentrum.

De hoogste woningdichtheden zullen rondom het hoofdcentrum, langs de radialen en rondom de aan de rand gelegen nevencentra voorkomen. Op deze manier wordt een zo optimaal mogelijke spreiding van voorzieningen bereikt, terwijl deze opzet tevens gunstig is voor een evenwichtige verdeling van de belasting op het lokale openbaar vervoersnet.

Er wordt gestreefd naar een zo groot mogelijke verscheidenheid aan woongebieden, o.m. wat betreft dichtheid, karakter, verkavelingsvorm, financieringsvorm, type woningen en omvang.

In Almere - Stad is, behalve voor wonen, ook ruimte gereserveerd voor werken. Zo zullen er werkgebieden van verschillende omvang voor kantoren en bedrijven tot ontwikkeling worden gebracht.

Daarnaast zullen verspreid in de woongebieden, kleine individuele bedrijfsruimten voorkomen. Het hoofdcentrum zal, als belangrijkste werkgebied, vooral een groot aandeel leveren in de kantoren- en voorzieningensector. Het hoofdcentrum van Almere - Stad is zo centraal mogelijk binnen het stedelijk gebied Almere geprojecteerd. Dit centrum zal, behalve een hoofdcentrumfunctie voor de bewoners van Almere-Stad en de overige kernen van Almere, ook een buurt- en wijkfunctie voor de centrumbewoners gaan vervullen.

De bus en trein zullen naast lokale, ook regionale en bovenregionale verbindingen onderhouden. In het hoofdcentrum zijn een centraal busstation resp. een centraal spoorwegstation geprojecteerd.

Bij de verkeersafwikkeling hebben voetgangers, fietsers en openbaar vervoer de hoogste prioriteit. Ook hier is een stelsel van vrije openbaar vervoerbanen geprojecteerd. Het stelsel is zodanig getraceerd dat bijna alle inwoners binnen 400 m van een halteplaats zullen wonen, terwijl ook een groot deel van de arbeidsplaatsen binnen loopafstand van een halteplaats zal liggen.

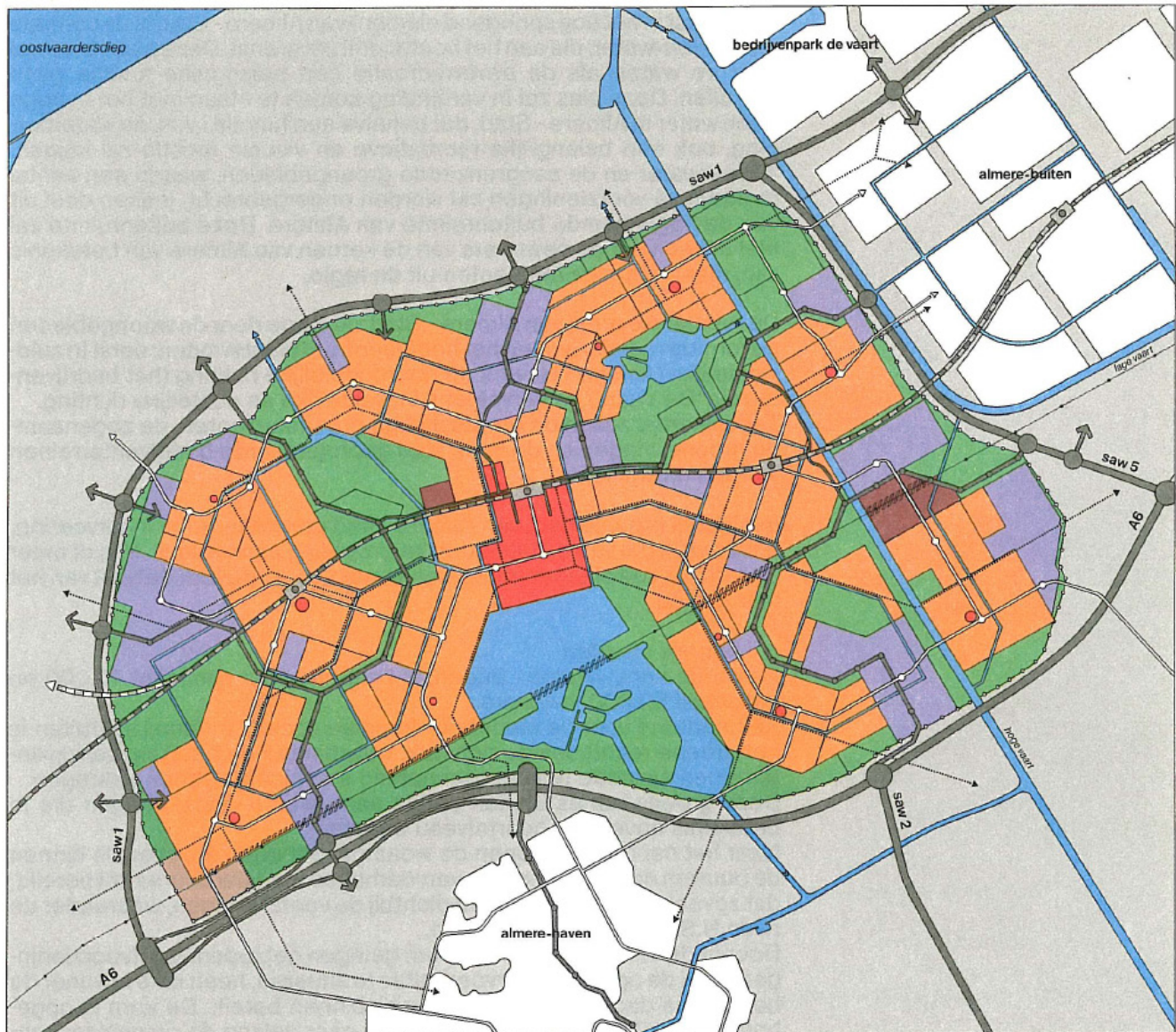
Tevens is in de meeste gevallen een koppeling voorzien van halteplaats en nevencentrum (met enkele winkels, bedrijfsruimten en andere buurtvoorzieningen).

De bromfietser zal in de woonbuurten gebruik maken van de routes voor de auto. Voor de verbinding tussen de verschillende woongebieden is de bromfietser, i.v.m. zijn kwetsbaarheid, vooral aangewezen op speciale routes voor fietsers en bromfietzers.

Stadsautowegen rondom Almere - Stad en de andere kernen van Almere zullen de schakel vormen tussen de verbindingswegen met de regio (o.a. R.W. 6) en het interne wegennet van deze kernen (kernhoofdwegen).

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

# Structuurplan Almere-Stad



brengen. Het doorgaand verkeer zal zoveel mogelijk uit de stad worden geweerd. Door binnen Almere - Stad het verkeer zo snel mogelijk naar de wijk- en kernhoofdwegen te brengen, zullen hier zogenaamde 'autoverkeersluwe' gebieden kunnen ontstaan.

Het meest in het oog springend element van Almere - Stad is decentrale plas 't Weerwater, die aan het hoofdcentrum grenst. Deze plas zal zowel voor de water- als de oeverrecreatie een belangrijke functie gaan vervullen. Deze plas zal in verbinding komen te staan met het overige open water in Almere - Stad, dat behalve een functie i.v.m. de waterberging, ook een belangrijke recreatieve en visuele functie zal krijgen. 't Weerwater en de aangrenzende groengebieden, waarin een aantal recreatieve voorzieningen zal worden ondergebracht, maken deel uit van de zogenaamde buitenruimte van Almere. Deze buitenruimte zal niet alleen voor de bewoners van de kernen van Almere van betekenis zijn, maar ook voor recreanten uit de regio.

De ruimtelijke groei van Almere - Stad zal via de door de woongebieden gevormde radialen vanuit het hoofdcentrum plaatsvinden: eerst in zuidwestelijke (Almere - Haven) en noordoostelijke richting (het bedrijventerrein 'De Vaart') en vervolgens in westelijke en oostelijke richting. Tegelijkertijd zullen de grootschalige groenelementen, de zogenaamde groene wiggen en de in de stad geprojecteerde bedrijventerreinen worden ontwikkeld.

Inmiddels is ca. ¼ deel van Almere-Stad gerealiseerd of in uitvoering, terwijl ca. 10% van de uiteindelijke bevolking aanwezig is. Min of meer gedetailleerde plannen zijn beschikbaar voor ongeveer de helft van het plangebied.

### **c. Almere - Buiten**

De derde kern, Almere - Buiten, is bestemd voor minimaal 40.000 en maximaal 50.000 inwoners.

Kenmerkend voor de stedenbouwkundige opzet van Almere - Buiten is het groene rechthoekige netwerk, waarbinnen de buurten, bedrijventerreinen alsmede het centrumgebied een plaats hebben gekregen.

Deze groene zones bieden plaats aan diverse voorzieningen die in betekenis boven het buurtniveau uitgaan.

Naar het centrum toe lopen de woningdichtheden op, evenals binnen de buurten naar de openbaar vervoerhaltes toe. Hierdoor wordt bereikt, dat zoveel mogelijk woningen dichtbij de voorzieningen, waaronder de twee N.S.-stations, zijn gelegen.

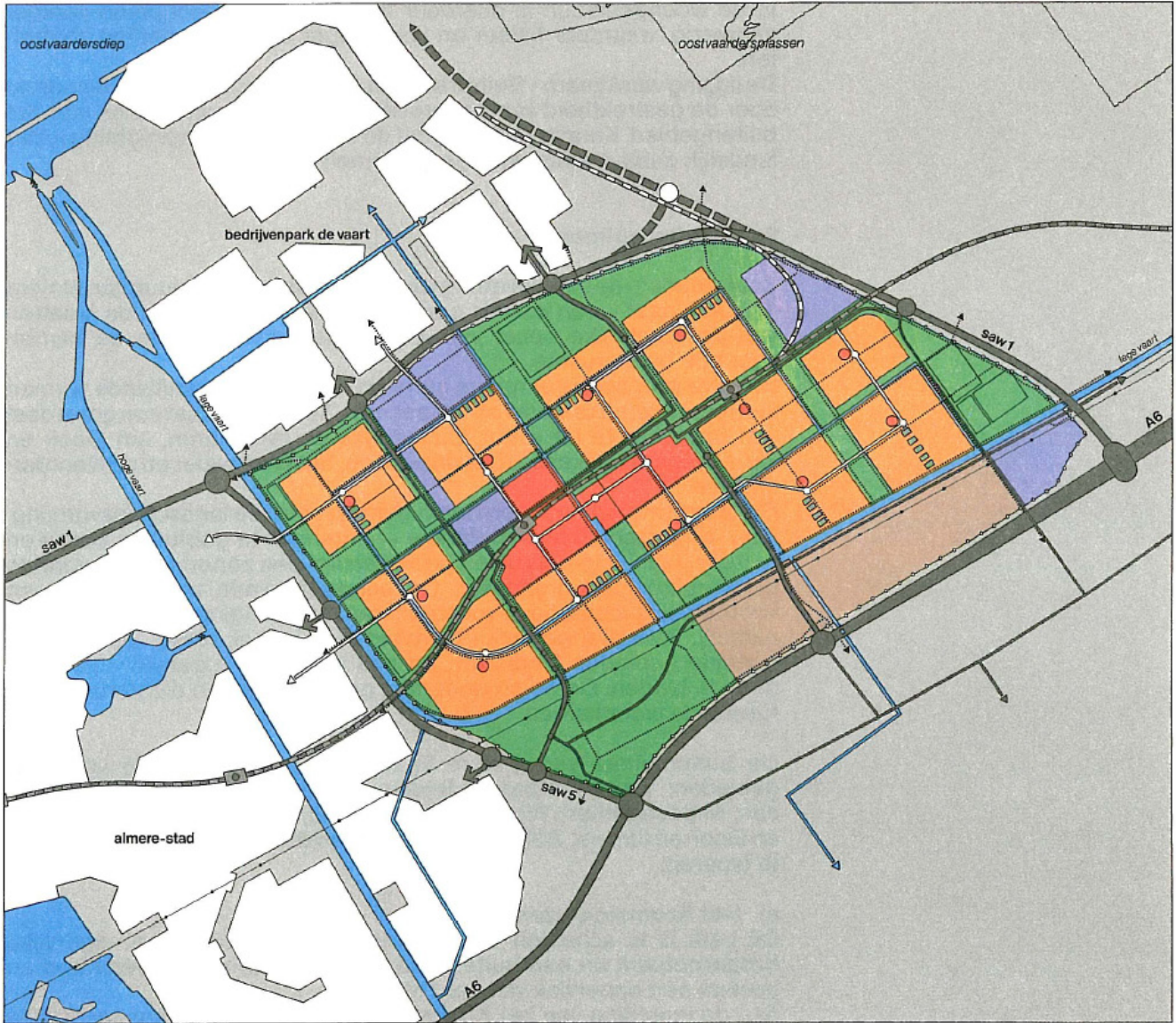
Door in de verder van het centrum gelegen gebieden buurtvoorzieningen nabij de openbaar vervoerhaltes te situeren, heeft elke inwoner de benodigde dagelijkse voorzieningen binnen bereik. De kern is opgebouwd uit 12 woonbuurten, die elk al naar gelang de omgevingskenmerken een eigen karakter kunnen krijgen.

In Almere - Buiten is, behalve voor het wonen, ook ruimte voor werken. Zo zijn er gebieden van verschillende omvang voor bedrijven en kantoren. Daarnaast zijn er, verspreid over het woongebied, kleine bedrijventerreinen. Voorts zal het centrumgebied een groot aandeel leveren in de kantoren- en voorzieningensector.

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

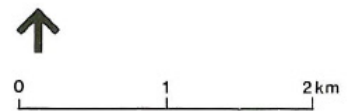
De woongebieden onderling, het centrum, de recreatievoorzieningen en de werkgebieden zijn voor fietsers en voetgangers verbonden door middel van vrijliggende fiets- en voetpaden. Deze paden kruisen de

# Structuurplan Almere-Buiten



- centrum
- wonen
- werken
- landbouw
- groen
- water
- buurtcentrum

- wegen
- wegen in studie
- spoorlijn
- spoorlijn in studie
- hoofd fietsroute
- o.v. baan
- plangrens





hoofdwegen ongelijkvloers door middel van tunneltjes, zodat veilige en beschut gelegen routes ontstaan.

De hoofdontsluiting voor de auto geschiedt via centrale kernhoofdwegen. Deze hoofdwegen zijn tussen de werk- en woongebieden in gesitueerd en doen het centrumgebied aan.

In de woongebieden is daardoor als regel geen doorgaand verkeer aanwezig, waardoor fietser en voetganger een veilig gebied aantreffen.

De ligging van Almere - Buiten aan het open landschap wordt benadrukt door de gestrektheid van het groene netwerk en zijn relaties met het buitengebied. Karakteristiek is, dat de hoofdverkevelingsrichting in het landelijk gebied wordt voortgezet binnen de kern.

### **2.3. Buitenruimte**

Zoals reeds in de samenvatting van het Ontwerp - Structuurplan Almere (O.S.A. I) naar voren komt is een van de meest kenmerkende facetten van de ruimtelijke opzet van Almere de tussen en om de kernen liggende buitenruimte.

Behalve voor bos, is er ruimte gereserveerd voor verschillende vormen van recreatie, akkerbouw en weidebouw. Tevens bestaat een groot deel van deze ruimte uit water. Buitendijks de randmeren, het Gooi- en IJmeer. Binnendijks de zandwinplassen, het Weerwater en de Noorderplassen.

Op tal van fronten is al een begin gemaakt met de landschapsvorming. T.b.v. onderscheid tussen drukke en intensief te gebruiken zones en rustig extensief te gebruiken gebieden ligt een zoneringsplan voor de Buitenruimte ten grondslag. De eerstgenoemde zones herbergen voornamelijk recreatieve voorzieningen en vestigingen met een voornamelijk intensief gebruik (sportvelden, -parken), terwijl de laatstgenoemde gebieden landbouw, en bos een meer extensief recreatief gebruik bieden. De eerstgenoemde gebieden liggen dichterbij vooral tussen de woonkernen.

De buitenruimte van Almere is te onderscheiden in de volgende gebieden: Kromslootpark, Muiderzand, Pampushout, Noorderplassen, Middengebied, Weerwater, Oostrand, Almeerderhout, Overvaart en Gooi- en IJmeer. Achtereenvolgens zijn deze gebieden als volgt kort te typeren:

#### **a) Het Kromslootpark**

Dit park is te scheiden in een binnendijks gedeelte, het eigenlijke Kromslootpark en een buitendijks gedeelte, het zgn. Zilverstrand en beslaat een oppervlak van ca. 160 ha.

Aan de inrichting van het Kromslootpark liggen twee uitgangspunten ten grondslag:

- Het overwegend natte milieu van het Kromslootpark biedt een aantal specifieke inrichtingsmogelijkheden voor dit deel van Almere. Deze zullen, in vergelijking met de intensiteit van het gebruik van het gehele gebied, een tamelijk extensief karakter opleveren, maar binnen het natte gebied liggen plekken die beter ontwaterd zijn of dat eenvoudig kunnen worden, waardoor een intensivering van het gebruik mogelijk is. Voor de hoger gelegen kaden langs de grachten is dat nu reeds het geval.
- De ligging van het Kromslootpark t.o.v. Almere - Haven en Almere-Stad en de wijze waarop het ontsloten is, leidt vanzelfsprekend tot een zonering met als uitkomst een intensiever gebruik in het oostelijk deel. Bij het aanbrengen van de verschillende fysische milieus was deze zoneringsgedachte mede uitgangspunt.

Zo zijn er binnen het gebied kansen voor het ontstaan van een soortenrijk natuurlijk gebied enerzijds en van een zeer gevarieerd parkgebied anderzijds. Het Kromslootpark moet worden gezien als

een in het stedelijk gebied geïntegreerd natuurlijk gebied dat openbaar toegankelijk is waarvan delen een meer parkachtig karakter zullen dragen.

Binnen het plangebied ligt een klein stukje Gooimeer met het Zilverstrand. Het Gooimeer ligt in het centrum van de grote bevolkingscentra van Amsterdam, het Gooi en Almere. Zowel het water als de waterkant zullen onder grote recreatieve druk komen te staan, waarop afhankelijk van de plek op kan worden ingespeeld.

Voor de verschillende vormen van water- en oevergebonden recreatie zoals zonnen en zwemmen, vissen en varen biedt het meer ook nu al vele mogelijkheden. Deze zijn echter met name aan de polderzijde nog aanmerkelijk te vergroten. Er zijn alleen voor de watersport reeds vijf locaties voor jachthavens aan de polderkant te geven. Een daarvan is daar waar de Muiderweg aansluit op de Gooimeerdijk.

Met het tot stand komen van jachthavens en daarmee de groei van het botenbestand zal de behoefte aan aanlegmogelijkheden buiten de havens groter worden.

Door de iets minder goede bereikbaarheid is het strand altijd iets minder druk bezocht dan het Muiderstrand, gelegen aan de overkant van de A 6 aan het IJmeer. De laatste jaren is het Zilverstrand echter ontdekt door de windsurfers als een ideale surfplaats.

#### **b) Het Muiderzand**

Dit gebied ligt in het westelijk deel van Almere; direct ten noorden van de Hollandse Brug. Binnen het gebied komt water voor een buitendijkse zandophoging, gedeeltelijk in de vorm van strand en binnendijs gelegen land. De totale oppervlakte bedraagt bijna 500 ha. De afstand tot de centra van Almere - Haven en Almere - Stad bedraagt slechts ca. 5 km. De functies binnen dit gebied staan sterk in het teken van de water- en oeverrecreatie. De huidige situatie binnen het gebied en verdere ontwikkeling daarvan in de komende jaren staat echter niet op zich zelf maar hangt met name samen met de recreatieve ontwikkeling van het aangrenzende IJmeer.

Bij de recreatieve ontwikkeling van het IJmeer wordt gestreefd naar het handhaven van een duidelijke zonering in rustige en drukke gebieden. Daarbij kan worden aangesloten bij de nu reeds aanwezige zonering die wordt gekenmerkt door een duidelijke nadruk op het gebied nabij de Hollandse Brug. Voor het oostelijk deel van het IJmeer is een totale uitbreiding van de ligplaatscapaciteit voor ongeveer 2750 boten voorzien, verdeeld over drie jachthavens nl. Almere - Muiderzand, Almere - Pampushout en Almere Pampus. De realisering van de laatste staat in nauwe relatie met de stedelijke ontwikkelingen in dat deel van Almere in de verdere toekomst.

Naast de jachthaven Muiderzand dient de vluchthaven het huidige karakter te houden, d.w.z. dat hier alleen ligplaats gekozen kan worden, overeenkomstig de ligplaatsverordening van het o.l. 'Zuidelijke IJsselmeerpolders'. Voor windsurfen is ook een plaats gereserveerd ten noorden van de jachthaven.

Van de oevergebonden recreatievormen is strandrecreatie hier wel de belangrijkste. Het Muiderstrand bevindt zich direct ten noorden van de afrit van de Hollandse Brug. Een andere vorm van oevergebonden recreatie die hier beoefend kan worden is de hengelsport. M.n. de IJmeerdijk, direct grenzend aan het water biedt hiervoor mogelijkheden. Binnendijs kan in de tocht langs het Pampuspad worden gevestigd. Het scala van landgebonden recreatievormen dat hier een plaats krijgt bestaat uit activiteiten als kamperen, dagkamperen, sport en spel, wandelen en fietsen.

Het meest noordelijk gelegen deel van het plangebied, ingeklemd tussen Pampuspad en IJmeerdijk is te beschouwen als reserve voor eventueel toekomstige uitbreiding en/of voor onverwachte ontwikkelingen.

### **c) Pampushout**

Het gebied ligt tussen de woonkern Almere - stad en de eventueel nog te ontwikkelen kern Almere Pampus en omvat ca. 320 ha verdeeld in drie gebieden.

Het noordelijk en zuidelijk deel zijn met bos ingeplant, het middendeel is nog open ruimte.

Binnen de totale buitenruimte heeft de Pampushout de functie gekregen van intensieve recreatie, verbonden met een uitgebreid scala aan voorzieningen.

In overeenstemming met deze functie heeft het middendeel van het plangebied de bestemming Recreatie, met de mogelijkheid om op deze gronden te bouwen. Dit plangedeelte is goed ontsloten vanuit Almere-Stad (Schoenerweg) en vanaf de S.A.W.-1 i.v.m. de mogelijke uitgroei tot een regionaal recreatiesportpark en/of een (inter-)nationaal expositie- en evenemententerrein zijn diverse grondwerken (water- en heuvelpartij) alsmede diverse bijzondere gebouwen en bouwwerken (o.a. uitzichttoren, windmolen e.d.) realiseerbaar.

Een aantal voorzieningen valt buiten het centrale open gebied, te weten het merendeel der voet- en rijwielpaden, alsmede de manege. Het bos is hier bedoeld als een duidelijk multifunctioneel gebied met naast de recreatieve accenten op houtproductie en ecologie. Zoals in ieder bosgebied in Almere is het zgn. vrij kamperen hier mogelijk. Voor de manege zijn ten zuiden van het bos weiden gedacht.

Gebieden die reeds ingeplant zijn, maar mogelijk binnen toekomstige stedelijk gebied komen te liggen, zijn bestemd voor 'Recreatie' met de aanwijzing 'parkgebied'. In dit gebied ligt een scheepswrak van mogelijk recreatieve en/of culturele-historische waarde, welke gewaarborgd moet blijven.

Voorts moet rekening gehouden worden met een reservering voor een nationale Leidingenstraat langs de S.A.W.-1 en voor een aftakking noordwaarts van de Flevo-spoorlijn. Door het gehele gebied zal een waterpartij worden gegraven met het oog op ontwatering en recreatie.

### **d) Het Noorderplassegebied**

Het gebied omvat de buitenruimte tussen Almere - Stad, Almere - Pampus, het bedrijvenpark 'De Vaart' en de Oostvaardersdijk met een totale oppervlakte van ca. 1500 ha. Het Noorderplassegebied neemt met de Almeerderhout een bijzondere plaats in binnen het geheel van de buitenruimte van Almere, want in beide gevallen betreft het relatief grote, aaneengesloten gebieden die voor een groot deel gelegen zijn buiten de directe invloedssfeer van de woonkernen.

Het Noorderplassegebied herbergt de volgende hoofdbestemmingen, t.w. landbouw, en recreatie in intensieve vorm (zuidzijde Noorderplassen) en extensieve vorm (Lepelaarsplassen).

T.b.v. een goede ontwikkeling van de landbouw is gekozen voor een minimale oppervlakte van ca. 400 ha, t.b.v. 8 à 10 bedrijven, direct ten westen van het Lepelaars- en Noorderplassegebied.

Voor de Lepelaarsplassen is gekozen voor een natuurlijk te ontwikkelen extensief recreatie gebied. De toegankelijkheid voor bezoekers is in eerste instantie gedacht aan insteekvoetpaden vanaf de randen.

Nabij het gemaal 'De Blocq van Kuffeler' is een expositieruimte gedacht met natuur-educatieve functie.

Als overgangsgebied tussen de landbouw en de Lepelaarsplassen zal een nat weidegebied worden aangelegd. De Noorderplassen zijn ontstaan door zandwinning.

De recreatieve ontwikkeling van de oevers wordt wat betreft het intensieve gebruik aan de zuidelijke en oostelijke oevers gedacht. Deze oevers zijn vanaf de S.A.W.-1 per auto bereikbaar, t.b.v. fiets- en voetgangersverkeer zijn er 4 kruisingen met de S.A.W.-1, terwijl er ook over water een verbinding met Almere - Stad is.

De wilgenbossen en het gebied 'tussen de Vaarten' zullen toegankelijk gemaakt worden voor extensieve vormen van recreatie, zoals fietsen,

wandelen en vissen.

In het zuiden van het gebied is voorzien in een reservering t.b.v. de waterzuivering. In dit gebied is tevens ruimte voor een kampeerplaats.

#### **e) Het Middengebied**

Het middengebied ligt tussen Almere - Haven en Almere - Stad, evenwijdig en ten zuiden van rijksweg 6 (A 6). Het gebied beslaat 150 ha.

Westelijk wordt het begrensd door het Kromslootpark, zuidelijk door Almere - Haven en oostelijk de afrit A 6 richting Almere - Haven en ten oosten van de kernhoofdweg naar Almere - Haven de wegsloot van de A 6. Het gehele Middengebied heeft als hoofdbestemming recreatie.

Een gedeelte sluit aan op het meer westelijk gelegen Kromslootpark, het vormt een overgang van het meer gesloten bos naar een meer open gebied. Reeds aanwezig is het bos met open plekken, een fietsroute, die het Middengebied met het Kromslootpark verbindt en wandelpaden.

Wat verder oostelijk, rondom de autoverbinding tussen Almere - Stad en het reservegebied van Almere - Haven, krijgt het gebied een karakter van een zeer gevarieerd park met grote open ruimten, waar intensieve recreatie-activiteiten als spel, watersport, vissen, fietsen, wandelen en oeverrecreatie een rol spelen.

Daarop volgt verder oostelijk een wederom rustiger gebied dat vrij dicht tegen de woonbebouwing van Almere - Haven (De Gouwen) ligt; met de karakteristiek van parkbos met mogelijkheden tot wandelen, fietsen, vissen en varen. Het meest oostelijke deel van het Middengebied, tot aan de busbaan, is een druk gebied, wat betreft recreatie, recreatieverkeer en ander verkeer. De verbinding tussen Almere - Haven en het Middengebied enerzijds en Almere - Stad en het Weerwater speelt in dit gedeelte een grote rol. Dit deel wordt ontsloten voor voetgangers, fietsers, auto's en openbaarvervoer. Spel, wandelen, watersport, vissen en oeverrecreatie zijn hier de belangrijkste activiteiten.

#### **f) Het Weerwater**

Het gebied van het Weerwater heeft betrekking op een onderdeel van het Structuurplan Almere - Stad en omvat een zandwinplaats, tot voor kort 'Centrale Plas' genoemd. Deze plas ligt midden in het Almeregebied en wordt aan drie zijden begrensd door woonbebouwing van de hoofdkern Almere - Stad. Het Weerwater bevat ± 150 ha water en ca. 15 km oever. De bij het gebied inbegrepen oppervlakte aan land is ca. 100 ha.

Bij het Weerwater gaat het voornamelijk om de zgn. kleine watersport, maar ook de oeverrecreatie zal een belangrijke rol spelen. Bij het gedeelte van de plas, ten noorden van de hoogspanningsleiding ligt de nadruk op de relatie tussen het centrum van Almere - Stad, het ten oosten daarvan gelegen stadspark en het Weerwater zelf.

Het stadspark is langs de rand van de plas tegelijk ook een oeverpark met een natuurlijk aandoende oever. Het overige gedeelte van de noordelijke oever zal met 'harde' materialen zijn opgebouwd.

Het landschap kenmerkt zich hier door woongebieden en een stadscentrum met kantoorbebouwing (tot ± 30 m hoog) langs de rand van de plas.

Het wateroppervlak ten noorden van de hoogspanningsleiding kenmerkt zich door een zekere wijsheid, zonder eilanden, met doorkijk naar het zuidelijke gedeelte van de plas.

Ten zuiden van de hoogspanningsleiding bevindt zich in het Weerwater een aantal eilanden, aan de zuidelijke rand van de plas een oeverpark en oostelijk daarvan een reservering voor een bosbad.

De gehele zuidoever is beperkt voor autoverkeer bereikbaar. Door het binnenste eiland te bestemmen tot jachthaven, kan het buitenste eiland vrij van autoverkeer blijven.

Opgenomen voorzieningen zijn o.a. een oeverpark, geschikt voor zeer intensief gebruik, een reservering t.b.v. teleski, jeugdherberg, spartelbad horeca bestemming met midgetgolf en botenverhuur, jachthaven,

windsurfen en een locatie voor waterpadvinders, min of meer ondergebracht in 2 concentratiepunten nl. één nabij de fietsverbinding Almere-Haven/Almere - Stad en één nabij de jachthaven.

De zuidoostelijke hoek van het Weerwater krijgt een vrij natuurlijk karakter, voornamelijk groen, met extensieve recreatievormen zoals wandelen en vissen.

#### **g) De Oostrand**

Het gebied Oostrand ligt ten oosten van Almere- Haven en wordt begrensd door de rand van de woonbebouwing van Almere - Haven, de Waterlandse Weg, de vaargeul in het Gooimeer en het bosgebied aan de oostzijde van het landbouwgebied. Het 560 ha grote gebied bestaat voor een groot deel uit landbouw, waardoor het een open karakter heeft.

In het noord-westelijke deel van het gebied is een recreatietuinencomplex geprojecteerd en een nutstuinencomplex. Deze zullen ontsloten worden via de oostelijke ontsluitingsweg van Almere - Haven en per auto tot vrij dicht bereikbaar. In het zuidwesten van het gebied tegen de Gooimeerdijk bevindt zich een ponymanege met lokaal karakter.

In het openbaar parkgebied in de oostrand kunnen landgebonden recreatievormen een plaats krijgen zoals wandelen, fietsen, dagkamperen, sport en spel.

#### **h) De Almeerderhout**

De Almeerderhout ligt tussen Almere - Haven, Almere - Stad en de eventueel nog te ontwikkelen woonkern Almere - Oost. Aan de noordwest-zijde vormt de wegsloot van de A 6 de begrenzing, aan de zuidwest-zijde de Waterlandse Weg, bosrand tussen Waterlandse Weg en Gooimeerdijk, aan de zuidzijde de insteekvaargeul, aan de dijkzijde het Gooimeer en de oostzijde door de A 27 (brug en wegsloot) het midden van de Hoge Vaart. Het gehele gebied beslaat ca. 1200 ha.

Het gebied ingesloten door de A 6, het Afwateringskanaal, de Hoge Vaart en Almere - Haven, maakt met de zuidzijde van het afwateringskanaal deel uit van een landschapsontwikkelingszone.

Reeds aanwezige voorzieningen hier zijn: het fietspad aan de zuidzijde van het Afwateringskanaal en de C.A.I.-antenne van de P.T.T.

Nog te realiseren bestemmingen en bestemmingselementen zijn:

1. bos- en parkgebied;
2. manege met ruitercrosbaan, ruitersporen e.d., globaal gesitueerd in de hoek van Waterlandse Weg en Afwateringskanaal;
3. kynologencentrum, globaal gesitueerd in de hoek van A 6 en Hoge Vaart;
4. accommodatie voor roeien, kanovaren, scouting, dagkamperen etc., globaal gesitueerd in de hoek van Afwateringskanaal en Hoge Vaart;
5. waterverbinding tussen Afwateringskanaal en Weewater;
6. hoofdfietsroute langs Afwateringskanaal;
7. ontsluitingsweg vanaf kunstwerk in de A 6 ter hoogte van de Kemp-haanweg ten behoeve van bereikbaarheid vanuit Almere - Stad en vanaf de A 6.

De bestemming van het gebied tussen Waterlandse Weg, Hoge Vaart en Afwateringskanaal is in hoofdzaak bos. Eigenlijk is dit het enige grote bos van Almere. Dankzij het formaat is het mogelijk om alle kwaliteiten die het bos kan bieden, zoals rust, stilte en rijkdom aan flora en fauna, hier na te streven.

Dit betekent b.v. dat het bos slechts in beperkte mate bij voorkeur alleen de randen, wordt ontsloten voor recreatieverkeer. Reeds aanwezige voorzieningen zijn een hoofdfietsroute langs het Afwateringskanaal en de Hoge Vaart, een havenkommetje aan het Afwateringskanaal en een haventje bedoeld als aanlegplaats met overnachtingsmogelijkheid aan de Hoge Vaart.

In dit kader is ook te noemen de vuil-/puinstortplaats met een recreatieve eindbestemming.

Oostelijk daarvan is sprake van samenhang met het zuidelijk van de Waterlandse Weg gelegen bosgebied. Naast meer parkachtige gebieden langs de Hoge Vaart is hier ook een plek waar de cirkelvormige inplant een aanzet is voor latere vestiging van (verblijfs)recreatieve voorzieningen. Ten slotte is er de bestemming landbouw, waarbij vooral gedacht wordt aan een bedrijfsvoering die past bij de situering in het bos. Een type van landbouwbedrijvigheid die aansluit bij de meer natuurlijke bos-omgeving dan wel van een dusdanig karakter is dat eventuele nadelige effecten van het bos kunnen worden buitengesloten is hier het best op z'n plaats. In het eerste geval wordt aan bedrijven gedacht, met een bijzondere of aangepaste bedrijfsvorm; in het tweede geval aan bedrijven met specifieke teeltmethoden van groenten. Ook nutstuinen zijn denkbaar.

Het landbouwgebiedje ten zuiden van de Kempphaanweg kan ter gelegenertijd een invulling krijgen welke past in het kader van het buitencentrum. Ook hier zijn nutstuinen mogelijk.

In het Cirkelbos is de bestemming ook in hoofdzaak Bos. Aangezien het gebied deel uitmaakt van de intensieve recreatieve zone tussen Hoge Vaart en Gooimeerdijk en ontwikkeling hiervan is gedacht in relatie met het oostelijk kerncomplex is er meer nadruk op recreatieve ontwikkelingen dan in het bos dat hiervoor is beschreven.

Voor de dagrecreatie is een meer parkachtige ontwikkeling voorzien in een gebied tegen Gooimeerdijk; dit in relatie met de buitendijks beoogde voorzieningen. Noordoostelijk daarvan wordt de niet-beplante plek in het bos grenzend aan het landbouwgebied bestemd voor verblijfsrecreatie. Voor de verdere toekomst wordt een soortgelijke ontwikkeling voorzien in het 'cirkelvormige' bosgedeelte direct ten zuiden van de Waterlandse Weg.

De bodem van het landbouwgebied ten oosten van het Cirkelbos is zowel geschikt voor akkerbouw als weidebouw. De kwel langs de Gooimeerdijk is de enige beperkende factor. Grasland is hiervoor het minst gevoelig. Het feit dat ten westen van het Cirkelbos weidebedrijven zullen komen zou een reden kunnen zijn om ook hier voor dit type landbouw te kiezen. Een totaal weidegebied van 450 à 500 ha is dan het resultaat, aangezien het onderhavige gebied ca. 200 ha beslaat.

#### **i) Overvaart**

Het Overvaartgebied ligt samen met de Almeerderhout tussen Almere-Haven, Almere - Stad en de eventueel nog te ontwikkelen woonkern(en) Almere - Oost. De Almeerderhout ligt ten westen van de Hoge Vaart, het Overvaartgebied dat ca. 245 ha beslaat ten oosten hiervan.

Het vormt te zamen met de Almeerderhout het grootste aaneensluitende groengebied van Almere.

Het noordelijk deel van het Overvaartgebied is een betrekkelijk smalle strook, waarin het reinwatercomplex 'Westerterp' en landbouw de belangrijkste bestemmingen zijn. De Watersnipweg sluit direct aan op Almere - Stad en ze ontsluit het gebied vanuit noordelijke richting.

De weg is vlak langs de oever van de Hoge Vaart gelegd. Deze oever zal mede dank zij de gunstige ligging in de toekomst recreatief gebruikt kunnen worden, b.v. door vissers en fietsers. De Terpweg zal in de toekomst doorgetrokken kunnen worden als een lokale verbinding met Almere - Oost.

Het middendeel heeft als belangrijkste functie de recreatie. Tussen de Hoge Vaart en de Watersnipweg ligt een ruim gebied, waar de dagrecreatie zich kan ontplooiën. De nog verder te realiseren kanaalverbreding zal aantrekkelijk en sfeerbepalend zijn voor de oever- en landrecreatie. Intensieve openluchtrecreatie zoals vissen, zwemmen, zonnebaden en

dagkamperen zijn hier gezien de gunstige bezonning te verwachten. Aan de andere zijde van de Watersnipweg is een terrein voor de golf-sport geprojecteerd met openbaar karakter. Het terrein zal tevens als wandel- en parkgebied voor de uitloop vanuit Almere - Oost dienen. Het zuidelijk deel van het Overvaartgebied bestaat grotendeels uit bos, ontsloten door de Leeuwerikweg. Nabij de Vogelweg is aan de oever van de Hoge Vaart een vis- en picknickplaats in het parkgebied geprojecteerd.

#### **j) Het Gooi- en IJmeer**

Dit gebied wordt aan de zijde van het oude land begrensd door de grens van de toekomstige gemeente Almere en aan de zijde van de polder door de gebieden achtereenvolgens door de Almeerderhout, Oost-rand, Almere - Haven, het Reservegebied van Almere - Haven, Krom-slootpark, Rijksweg A 6, Muiderzand.

Binnen het gebied Gooi- en IJmeer zullen zich de volgende ontwikkelingen voordoen:

1. realisering van aanlegplaatsen in de vorm van drie eilanden in het Gooimeer;
2. zandwinning in Gooi- en IJmeer;
3. inrichtingsmaatregelen t.b.v. natuurontwikkelingen aan de oude-landszijde van het Gooimeer,
4. de aanleg van een Marina- en een jachthaven resp. bij de Pampus-hout en Pampushaven.

Van de mogelijke toekomstige landaanwinning bij Almere - Pampus en de aanleg van een oeververbinding door het IJmeer valt eveneens een gedeelte binnen het hier beschreven gebied.

In de aanpassing van het Structuurplan is zorg gedragen voor een duidelijker afleesbare invulling van deze ruimten m.n. functioneel gericht. Zo wordt onderscheid aangegeven tussen stedelijk recreatieve voorzieningen als volkstuinen, manege etc. en stedelijke utilitaire voorzieningen als reinwaterkelder. Hoewel overwegend groen van karakter, brengen deze bestemmingen een ander gebruik met zich mee dan de bestemmingen bos, beplantingen en landbouw. Voor een deel van het als landbouw en bos aangegeven gebied wordt rekening gehouden met een latere uitbreiding en uitwerking van het stedelijk gebied die uitgroei van Almere tot 250.000 of zelfs meer inwoners mogelijk zou maken. Hierop wordt verder ingegaan in hoofdstuk 2.5. Reserveringen.

Aan de noord-oostelijke zijde van het bedrijvenpark De Vaart, bevindt zich binnen de Structuurplangrenzen een natuurgebied met bos, behorend bij het Oostvaardersplassengebied.

Het ten noorden van de Noorderplassen gelegen gebied, om de Lepelaarsplassen is in afwijking van het O.S.A. I niet meer expliciet als natuurgebied aangegeven (om redenen die genoemd staan bij verwerking regeringsstandpunt) maar als bos, water en beplantingen met een extensief recreatieve functie.

## **2.4. Verkeer en Vervoer**

De ontwikkeling van Almere tot een stad van 250.000 inwoners vergt verbindingen van voldoende kwaliteit in alle richtingen.

Voor het wegverkeer richting het Gooi is de A 6 via de Hollandse Brug en de A 27 via de Stichtse Brug beschikbaar; volgens het Ontwerp Rijkswegenplan 1982 wordt de A27 afhankelijk van het financiële klimaat mogelijk begin negentigerjaren uitgebreid tot een dubbelbaans autosnelweg aansluitend op de A 6.

In studie is de verbinding per openbaar vervoer: Oostboog van de Flevolijn of sneltram via de Stichtse Brug.

Richting het Gooi wordt indien één van beiden wordt gerealiseerd voldoende capaciteit geboden.

In de richting Amsterdam zijn de verbindingen thans beperkt tot de A 1 en de spoorlijn Hilversum - Amsterdam, waarop de Flevolijn aantakt.

Uit verkennende berekeningen blijkt dat als Almere meer dan 100 à 125.000 inwoners telt de capaciteit van deze verbindingen richting Amsterdam onvoldoende is.

Behoudens de, in prioriteitsgroep II van het ontwerp rijkswegenplan opgenomen, verbreding van de A 6 tussen Muiderberg en Almere zijn geen voorzieningen voor capaciteitsuitbreiding opgenomen in S.V.V., M.P.P. en R.W.P. Capaciteitsuitbreiding is in beginsel mogelijk door verbreding van de A 1 tussen de A 6 en de Gaasperdammerweg. Een dergelijke verbreding dient dan te worden opgenomen in een herzien M.P.P. alsmede in het R.W.P. Ook kan capaciteitsuitbreiding gerealiseerd worden door het alsnog aanleggen van de A 6 tussen de A 1 en de A 2 of door een verbinding aan te leggen door het IJmeer tussen Almere en Amsterdam. Voor deze werken zal tevens een herziening van het S.V.V. nodig zijn.

In geval, dat de capaciteit van de openbaar vervoerontsluiting van Almere in de relatie met Amsterdam te kort schiet kunnen de volgende capaciteitsverhogende maatregelen worden overwogen:

- inzetten van meer en langere treinen c.q. dubbeldeksrijtuigen op de Flevolijn;
- viersporig maken van een gedeelte van de spoorlijn Amsterdam-Amersfoort (reservering) voor spoorverdubbeling tussen de stations Amsterdam/Muiderpoort en Weesp is opgenomen in het S.V.V. (in de tweede fase) in combinatie met de aanleg van de zuidelijke tak van de ringspoorbaan in Amsterdam (opgenomen in de I e fase in het S.V.V.);
- aanleg van een sneltramverbinding door het IJmeer (niet opgenomen in het S.V.V.); herziening van S.V.V. zou om deze verbinding te kunnen realiseren noodzakelijk zijn;
- aanleg van een spoorlijn door het IJmeer (niet opgenomen in het S.V.V.; herziening van S.V.V. zou noodzakelijk zijn) in combinatie met aanleg van de zuidelijke tak van de ringspoorbaan Amsterdam.

De vorm waarin uitbreiding van de capaciteit richting Amsterdam zal plaatsvinden is afhankelijk van o.a.:

- de grootte van de vervoersstroom;
- de optredende en de gewenste verdeling van de vervoersstroom over auto en openbaar vervoer (sturend beleid);
- de extra ontsluitingsmogelijkheid t.g.v. een nieuwe verbinding b.v. IJmeer - raillijn t.b.v. Almere-Pampus en Amsterdam Nieuw Oost, zuidelijke ringspoorbaan t.b.v. Amsterdam Zuid Oost;
- planologische (on)mogelijkheden (IJmeer, doortrekking A 6);
- de kosten.

Tijdige studie en besluitvorming over de capaciteitsuitbreiding tussen Almere en Amsterdam is noodzakelijk.

## **2.5. Reserveringen**

In het bestuurlijk overleg inzake het Ontwerp - Structuurplan Almere is overeengekomen de stedelijke ontwikkeling in het gebied van Almere-Pampus en Almere - Oost voorlopig buiten beschouwing te laten. Deze gebieden kunnen als stedelijk reservegebied worden aangemerkt en in ieder geval tot 1990 in tijdelijke landbouwkundige exploitatie blijven.

Aangezien het niet noodzakelijk is nu reeds te beslissen over de exacte omvang en uiteindelijke situering van genoemde kernen, is het raadzaam een dusdanig ruim gebied te reserveren, dat in de toekomst een



ruime flexibiliteit mogelijk is t.a.v. zowel omvang als situering van deze - eventuele - stedelijke bebouwing.

Te zijner tijd (na 1990) zal een deel van deze reservegebieden een permanente landbouwbestemming kunnen verwerven.

Zoals ook reeds is aangeduid in paragraaf 1.4.a. kan in deze reserveringen t.b.v. stedelijk gebied de capaciteit van Almere worden vergroot tot 250.000 inwoners en zelfs bij totaal ruimtebeslag tot 300.000 inwoners.

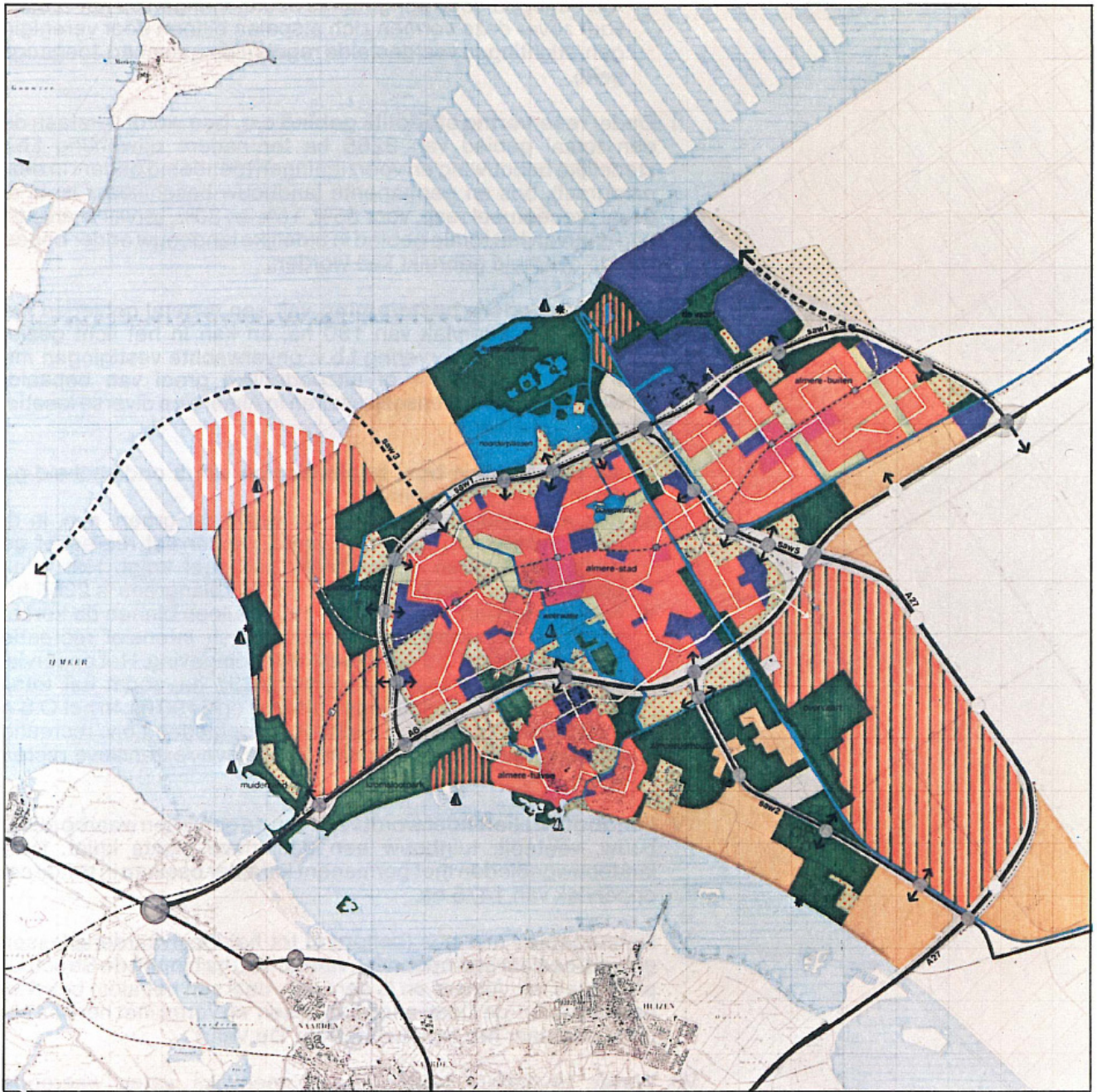
De totale omvang van deze stedelijke reservering bedraagt 3265 ha (zie tabel 1.4.1., O.S.A. II 174.000 inwoners) waarvan 1820 ha in tijdelijke landbouwbestemming tot het stedelijk gebied zal gaan behoren bij uitgroei naar 250.000 inwoners; 445 ha bos is in deze reservering ter nadere uitwerking opgenomen en 1000 ha t.b.v. uiteindelijke permanente landbouw.

Van het totale gebied is dus uiteindelijk 55% gereserveerd voor stedelijke doeleinden, 30% voor landbouw en 15% voor bos, hetgeen in de kleurstelling van het Structuurplan tot uitdrukking wordt gebracht. Beslissingen omtrent plaats, omvang, start, tijdstip en fasering van dit stedelijk gebied dienen te worden genomen in het kader van de door V.R.O. beoogde herziening van de Verstedelijkingschets (eind tachtiger jaren) voor Nederland. Pas dan kunnen ook duidelijk de consequenties voor de landbouwgronden worden aangegeven.

## 2.6. Legenda toelichting

Op de herziene Ontwerp - Structuurplankaart is als volgt ingedeeld:

- I Onder **stedelijk gebied** vallen de aanduidingen:
  - a. wonen met een oppervlak van 2315 ha voor de kernen Almere - Haven, Almere - Stad en Almere - Buiten. Hierin is meegerekend de hoofdkernwegen, buurt(ontsluitings)wegen, erf-ontsluitingen, openbaar vervoerbaan, fietspaden, spoorbaan (voor zover binnen de kernen vallend, tuinen, aankledingsgroen, waterlopen en voorzieningen in de woongebieden op commercieel- en sociaal-cultureel gebied;
  - b. **centra** met een gezamenlijk oppervlak van 190 ha. Hierin zijn de centra van de eerste drie kernen begrepen, evenals de subcentra rondom de stations. Deze centra bevatten winkels, kantoren e.a. voorzieningen, openbaar vervoerbanen, auto-ontsluitingen, woningen en het openbaar gebied inclusief aankledingsgroen;
  - c. **werken**, met een oppervlak binnen de plangrens van 935 ha, met een uitssplitsing van ca. 450 ha grootschalig terrein (bedrijventerrein 'De Vaart') en 505 ha middel- en kleinschalige bedrijventerreinen binnen de drie kernen. Bij het grootschalige terrein is de hoofdontsluiting niet meegerekend. Deze loopt door het gebied met de bestemming bos;
  - d. **stedelijk gebied t.b.v. utilitaire werken**, deze utilitaire voorzieningen beslaan in totaal een oppervlak van ca. 1300 ha, waarin zijn begrepen auto(snel)wegen met bijbehorende taluds, bruggen, viaducten en onderhoudstroken, leidingstraten, reinwaterkelder, vloeivelden, vuilstort, rangeerterreinreservering enz.;
  - e. **stedelijk gebied t.b.v. recreatief gebruik**, het totale oppervlak dat door deze bestemming wordt ingenomen bedraagt 1120 ha. Hieronder vallen voorzieningen als sportvelden, zwembad, volkstuinten, kampeerterreinen, maneges etc. en is vergelijkbaar met delen van de voornamelijk als intensieve



**verklaring**

- wonen
- centrum
- werken
- t.b.v. utilitaire werken  
als: autowegen, leidingstraten, vliegvelden,  
reinwaterkeider, vuilstort enz.
- t.b.v. recreatief gebruik  
als: sportvelden, volkstuinen enz.
- reservering stedelijk gebied c.q. bos
- bijzondere bestemming
- water buitendijks
- water binnendijks

- bos
- park (openbaar)
- landbouw
- natuurgebied met bos  
(behorend tot het oostvaardersplassengebied)
- autosnelweg met aansluiting/in studie
- aansluiting in studie
- stadsautoweg met aansluiting/in studie
- spoorweg met station
- spoorweg/station in studie
- openbaarvervoersbaan

- hoogspanningsleiding
- leidingstraat nationaal
- grens plangebied
- jachthaven grootschalig/kleinschalig
- bijzondere recreatieve bestemming
- sluis

**Ontwerp structuurplan Almere  
(november 1982)**



recreatiegebieden aangeduide bestemmingen op het O.S.A. I, voor zover deze vormen zich afspelen binnen door verenigingen/stichtingen vastgestelde regels (lidmaatschap, toegangsgeld).

- II Onder **reservering stedelijk gebied c.q. bos** wordt verstaan dat een totaal gebied van 3265 ha ter nadere uitwerking t.b.v. stedelijke bebouwing en voorzieningen (genoemd onder I in deze paragraaf), bos en permanente landbouw beschikbaar is; in dit geval procentueel resp. voor 55%, 15% en 30%, terwijl in afwachting daarvan het totale gebied in tijdelijke landbouw onder beheer van de overheid gebruikt kan worden.
- III Onder **bijzondere bestemming** valt een tweetal gebieden met gezamenlijk oppervlak van 160 ha, en kan in het licht gezien worden van een reservering t.b.v. onverwachte vestigingen met een specifiek karakter of uitzonderlijke groei van bepaalde activiteiten, die het wenselijk maken in Almere op diverse locaties ruimte te reserveren.
- IV Onder de categorie **bos, beplantingen** wordt onderscheid gemaakt in twee bestemmingen:
  - a. Bos, waaronder verstaan wordt openbaar groen, m.n. in de Buitenruimte met een voornamelijk extensief recreatief gebruik, waarbinnen de bosbouw zijn deel krijgt. Het totale oppervlak van bos binnen de Structuurplangrens is 2255 ha.
  - b. Park (openbaar), welke bestemming alleen binnen de kernen voorkomt en waarvan het gebruik een intensief recreatief karakter draagt t.b.v. de directe woonomgeving. Het oppervlak dat hiermee gemoeid is bedraagt 235 ha, zodat het totaal areaal aan bos, beplantingen uitkomt op 2490 ha. In het O.S.A. I vielen deze gebieden (evenals de gebieden t.b.v. recreatief gebruik) onder de aanduiding Intensieve-/extensieve recreatie.
- V **Landbouw**. Hieronder wordt verstaan de gebieden waarop akkerbouw, veeteelt, tuinbouw een definitieve plaats krijgt. Deze landbouwgebieden met permanent karakter beslaan in totaal een oppervlak van 1475 ha.
- VI Natuurgebied met bos (behorend tot het Oostvaardersplassen-gebied) beslaat een oppervlak van ca. 100 ha binnen de Structuurplangrens van Almere en is een klein deel van het alom bekende natuurgebied 'de Oostvaardersplassen' en vormt met het bos een overgang naar het bedrijventerrein 'De Vaart'.
- VII **Water**, te onderscheiden naar binnendijs water, waaronder vallen de vaarten en plassen, met een ruimtebeslag van 650 ha (excl. Kleine grachten) en buitendijs water (Gooi-/IJmeer).
- VIII Als laatste hoofdgroep op de legenda staat **Infrastructuur**. De oppervlakken, die hierdoor worden ingenomen zijn opgenomen in de hoofdbestemmingen waarbinnen de infrastructurale doeleinden vallen zoals b.v. de utilitaire voorzieningen, wonen, centrum etc.

### 3. Fasering

Gezien de strekking van het regeringsstandpunt is het noodzakelijk enige wijzigingen aan te brengen in de tot nog toe gehanteerde fasering van de woningbouw en m.n. de verdeling hiervan over de verschillende kernen van Almere. Indertijd is juist de meerkernige opzet voor Almere gekozen vanwege de potentiële flexibiliteit t.a.v. faseringsmogelijkheden.

In het regeringsstandpunt wordt uitgesproken dat de bouw van Almere voorshands beperkt dient te blijven tot het gebied van de eerste drie kernen, te weten Almere - Haven, Almere - Stad en Almere - Buiten.

In de opgenomen tabel is een fasering van de woningbouw tot 1990 opgenomen, in afwijking van tabel 3 uit de nota Ontwerp - Structuurplan Almere. Deze fasering is overeengekomen in het Interdepartementale Overleg inzake de gemeentewording van Almere betreffende de totaalcijfers.

**Tabel 3a: Woningbouwtempo tot 1 990, per kern en totaal per jaar\***

Jaar ultimo	Almere-Haven		Almere-Stad		Almere-Buiten		Totaal	
	p.j.	cum.	p.j.	cum.	p.j.	cum.	p.j.	cum.
1981	1.504	5.540	1.197	1.699	-	-	2.701	7.239
1982	1.000	6.600	1.700	3.400	-	-	2.700	10.000
1983	800	7.400	1.800	5.200	-	-	2.600	12.600
1984	500	7.900	1.700	6.900	500	500	2.700	15.300
1985	300	8.200	1.700	8.600	800	1.300	2.800	18.100
1986	100	8.300	1.800	10.400	1.000	2.300	2.900	21.000
1987	-	8.300	1.800	12.200	1.100	3.400	2.900	23.900
1988	-	8.300	2.000	14.200	1.200	4.600	3.200	27.100
1989	-	8.300	2.000	16.200	1.300	5.900	3.300	30.400

\* Voor 1982 en 1983 afgestemd op de reële voortgangscijfers van de afzonderlijke projecten met een speling van 10% naar boven en beneden. Voor 1984 en later afgestemd op de afspraken die zijn gemaakt in het kader van de gemeentewording van Almere.

Mocht vanaf 1990 de bouw zich in hetzelfde tempo (3.300 woningen/jaar) voortzetten, dan zou, uitgaande van een constante woningbezetting van 2,7 het inwonertal van 250.000 tussen de jaren 2005 en 2010 worden bereikt.

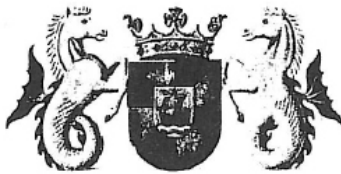
Zou een dergelijk tempo na het jaar 2000 echter worden afgebouwd met een paar honderd woningen per jaar, dan zou zo rond 2015 Almere kunnen zijn voltooid.

Het is uiterst noodzakelijk om in het verstedelijkingsbeleid, zoals dat in de loop der tachtiger jaren moet worden geformuleerd, de taakstelling m.b.t. Almere op te nemen. Hierbij wordt dan niet enkel bedoeld op een eventueel eind-inwonertal, maar vooral ook op bouwtempo. Immers, mochten Almere - Haven, Almere - Stad en Almere - Buiten inderdaad uitkomen op een gezamenlijke maximum-capaciteit van 185.000 inwoners, dan zal reeds in het jaar 2000 begonnen moeten worden met de oplevering van woningen op aanvullende bouwlocaties in het Almere - gebied, teneinde het genoemde bouwtempo ongestoord te kunnen voortzetten na het 'volbouwen' van de eerste drie kernen.

Afhankelijk van de bruto woningdichtheden in het stedelijk gebied zal gemiddeld 1820 ha gereserveerd moeten worden om Almere verder te kunnen laten groeien naar 250.000 inwoners.

Aangezien beslissingen omtrent plaats, omvang en tijdstip en verdere fasering van dit te reserveren stedelijk gebied pas in genoemd verstedelijkingsbeleid moeten worden opgenomen, dient een ruimer gebied te worden gereserveerd van in totaal 2.8550 ha verdeeld over het oostelijk en westelijk van Almere - Stad gelegen gebied, om daadwerkelijk de hoge mate van flexibiliteit te bereiken waarover het regeringsstandpunt zich uitsprekt.





openbaar lichaam  
zuidelijke  
ijsselmeerpolders  
almere

De hoofddirecteur van de Rijksdienst voor  
de IJsselmeerpolders,

Postbus 600,

8200 AP LELYSTAD.

---

uw brief van	uw kenmerk	ons kenmerk	almere,
		41124-SVG	10 november 1982
onderwerp		bijlagen	verzonden
Ontwerp-herziening ontwerp-structuur- plan Almere.			<b>11 NOV. 1982</b>

Geachte heer,

In overeenstemming met het dagelijks adviescollege, bevestig ik hierbij onze visie op het ontwerp-structuurplan Almere zoals aan u reeds per telex meegedeeld is op 9 november 1982.

Het navolgende stemt overeen met de inhoud van de telex.

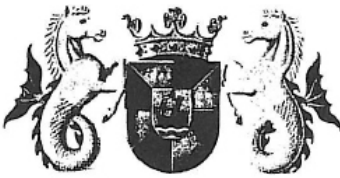
Wij hebben in onze vergadering van 2 november 1982 kennis genomen van de door u opgestelde ontwerp-herziening van het ontwerp-structuurplan Almere, bestaande uit een aanvullende nota (deel II) en een structuur-plankaart.

Naar ons oordeel dient deze ontwerp-herziening van het structuurplan Almere nog aangepast te worden op de volgende onderdelen:

- de gronden ten westen van het Noorderplassen/Lepelaarsgebied, alsmede de gronden gelegen tussen het tracee Rijksweg 27 en de Gooiseweg, oostelijk van Almere-Haven, moeten aangemerkt worden als gebieden met stedelijke bestemming, met een tijdelijke functie van landbouwgrond, hetgeen impliceert dat geen uitgifte als landbouwgrond zal kunnen plaatsvinden;
- de gebieden Pampushout en Overvaart, zijnde recreatie- en bosgebieden, dienen het karakter van groenvoorziening te hebben c.q. te behouden als onderdeel van het stedelijk gebied.

Wij gaan ervan uit dat bij de totstandkoming van plannen ex artikel 11 Wet openbaar lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders voor de buitenruimte rekening gehouden wordt met de hiervoor weergegeven planologische wensen. Uitgangspunt moet zijn dat bestemmingsregelingen op geen enkele wijze de stedelijke ontwikkeling van Almere mogen frustreren.





ons kenmerk

datum

no. vervolgblad

41124-SVG

10 november 1982

1

Wij zouden deze kwestie in het coördinerend overleg, van 5 november 1982, aan de orde hebben gesteld. Nu dit overleg van uw kant is uitgesteld brengen wij op deze wijze onze visie over het structuurplan Almere onder uw aandacht. Wij gaan ervan uit, dat onze visie in de thans in voorbereiding zijnde herziening wordt verwerkt.

Hoogachtend,

het dagelijks bestuur van de Zuidelijke IJsselmeerpolders,

, de landdrost/voorzitter.  
wnd.

, de secretaris.





## **deel III: nota van commentaar**



## 1. Algemene Beschouwingen

Het Ontwerp - Structuurplan Almere heeft ter visie gelegen van 22 november 1982 tot en met 22 januari 1983 op de daartoe bestemde plaatsen. Tevens is in het kader van deze ter visie legging het plan toegestuurd aan een groot aantal betrokken departementen, overheden, instellingen en instanties. Het plan bestaat uit twee delen, te weten het oorspronkelijke Ontwerp - Structuurplan Almere met de bijbehorende nota als deel I en de Aanvullende Nota met de bijbehorende herziene structuurplankaart als deel II, ook wel OSA II te noemen.

De herziening bestond uit de verwerking van het regeringsstandpunt in de oorspronkelijke plannen. Tevens is bij de ter-visie-legging een brief van het openbaar lichaam 'Zuidelijke IJsselmeerpolders' gevoegd, waarin wordt aangedrongen op enkele aanpassingen van de plankaart.

In totaal zijn een twintigtal reacties binnengekomen van diverse overheden, verenigingen, instellingen en stichtingen. Naast instemmende opmerkingen zijn er ook een groot aantal commentaren en reacties van kritische aard, die voor een belangrijk deel samenvallen. Zo wordt b.v. door niet minder dan zeven instellingen het standpunt gehuldigd dat er een tekort aan bos zou zijn in het OSA II van ca. 1.500 ha ten opzichte van vroegere interdepartementale afspraken. In deze Nota van Commentaar, die te beschouwen is als deel III van het Ontwerp Structuurplan Almere, zullen alle binnengekomen reacties worden beantwoord. Hieraan vooraf zullen een viertal bezwaren, die meerdere malen genoemd zijn en als zodanig als belangrijkste punten kunnen worden aangemerkt, van een beantwoording worden voorzien.

In algemene zin kan gesteld worden dat uit de reacties blijkt dat het ontwerpen van een nieuwe stad in een nieuw gebied helaas door een groot aantal bezwaarden niet als een opgave wordt gezien om huisvesting te verschaffen aan een kwart miljoen inwoners, maar als een opgave om zoveel mogelijk claims te leggen op een deel van de beschikbare ruimte, specifiek betreffende het belang van de bezwaarde. Tevens valt op dat slechts één bewoner van Almere bezwaar heeft gemaakt tegen het voorliggende plan.



## 2. Hoofdpunten van het commentaar en reacties

### 2.1. Relatie Ontwerp Structuurplan met het zgn. Convenant

Een viertal instanties hebben bezwaar gemaakt tegen de naar hun mening onvoldoende relatie van het voorliggende plan met het zgn.

convenant, zijnde een weerslag van afspraken m.b.t. het ruimtegebruik en de verdeling van een aantal hoofdbestemmingen in Zuidelijk Flevoland, incl. het stedelijk gebied Almere.

Een directe afgeleide uit dit convenant naar de kwantitatieve verdeling tussen de hoofdbestemmingen geeft weer dat de volgende oppervlakken in het stedelijk gebied van Almere aanwezig zullen moeten zijn.

De letterlijke weergave van het convenant is als volgt:

1. Stedelijk gebied	3855 ha
2. Bos en verblijfsrecreatie	3135 ha
3. Landbouw	5085 ha
4. Natuur	315 ha
5. Infrastructuur en water	1350 ha
6. Bijzondere bestemming	160 ha

#### Stedelijke bestemmingen

(wonen, werken, centra, bijz. bestemmingen, utilitaire bestemmingen en voorzieningen voor recreatief gebruik)

	5115 ha
Bos	3050 ha
Landbouw (tijdelijk + permanent)	5085 ha
Water	650 ha
<hr/>	
Totaal	13900 ha

Er dient echter wel bedacht te worden dat dit convenant een kwantitatieve afspraak betreft tussen een aantal departementen inzake een beperkt aantal ruim opgevatte bestemmingen tot het jaar 1990.

Het Ontwerp - Structuurplan Almere onderscheidt een aanzienlijk groter aantal gedetailleerde bestemmingen in een ruimtelijk plan, waarbij naast het Rijk tevens zowel de lagere overheden als de bevolking een rol spelen in de besluitvorming, voor een periode tot minimaal het jaar 2000. Dit ruimtelijke plan dient het kader te zijn voor de zgn. art. 11 plannen ingevolge de Wet op het Openbaar Lichaam Zuidelijke IJssel-meerpolders, te vergelijken met de bestemmingsplannen ingevolge de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

In dat kader is een vergelijking tussen convenant en het Ontwerp Structuurplan een vergelijking tussen twee verschillende zaken, hetgeen interpretatie verschillen niet kan uitsluiten.

### 2.2. Problematiek inzake hoeveelheid bos

Een groot aantal instanties tekenen bezwaar aan tegen de naar hun mening onvoldoende oppervlakte bos in het OSA-gebied.

Zij stellen dat in de convenant-afspraken sprake is van 3.000 ha bos in het gebied Almere, maar dat in het Ontwerp - Structuurplan een deel van de opgenomen 3000 ha niet als bos kan worden aangemerkt. In het convenant is indertijd niet precies gedefinieerd wat onder het begrip 'bos' moet worden verstaan.

Op basis van o.m. de Structuurvisie Bos en bosbouw, de Boswet en de Bosstatistiek neemt de R.I.J.P. aan dat in het huidige Ontwerp - Structuurplan een oppervlakte van ruim 3000 ha inderdaad als bos kan worden aangemerkt, ofschoon er duidelijke verschillen tussen de

diverse toegerekende objecten zijn. Daarbij wordt gekeken naar de verschijningsvorm van het gebied en voor zover het nog moet worden ingericht naar de inrichtingsplannen.

Wat betreft de relatie met de benaming van de bestemmingen, zoals die voorkomen in de concept-bestemmingsplannen voor deze gebieden, is het zo dat de bestemming 'bos' is opgenomen indien in het bedoelde gebruik de houtproductie en/of de natuurwaarden de nadruk krijgen en de bestemming 'park' indien het accent op het recreatieve gebruik ligt. Zo wordt in de **Structuurvisie Bos- en Bosbouw** gesteld: 'Bos is een min of meer natuurlijke levensgemeenschap van planten en dieren, waarbij boomvormende soorten aspectbepalend zijn'. Open ruimten in het bos worden duidelijk tot het bos gerekend.

Als minimum maat voor bos conformeert de structuurvisie zich aan de Boswet: 0,1 ha.

De Boswet neemt alleen bospercelen buiten de bebouwde kom in beschouwing. Deze bebouwde kom kan afwijken van die vanuit de Wegenverkeerswet en wordt vastgesteld door de gemeente.

De boswet hanteert geen algemeen minimum areaal; alleen t.a.v. de herplantplicht wordt uitgegaan van een minimumoppervlakte van 0,1 ha. Onder de Boswet vallen niet:

- erven en tuinen
- eenrijige wegbeplanting van populier of wilg
- een aantal bijzondere boomsoorten w.o. vruchtbomen, kerstboomkwekerijen.

In de zin van de Boswet worden dus wel tot bos gerekend:

- griend en hakhout
- meerrijige wegbeplanting buiten de bebouwde kom.

De bosstatistiek neemt alleen bospercelen van meer dan 0,5 ha en minimaal 30 m breedte in beschouwing.

De kronenprojectie van de bomen moet minimaal 20% per ha zijn.

Deze definiering biedt ruimte aan verschillende functies; per bosobject zal echter meestal sprake zijn van hoofdfuncties en ondergeschikte functies.

Naast bos voor houtproductie kunnen binnen een stedelijk gebied ook bossen in hoofdzaak een recreatieve functie krijgen of een bufferfunctie tussen infrastructuur en bebouwing.

Indertijd is in het convenant ook een aantal gebieden binnen de stedelijke kernen als 'bos' aangewezen op de kaart, terwijl de ligging hiervan duidelijk blijk gaf van een in hoofdzaak recreatieve functie. Deze gebieden zijn op het OSA II dan ook als 'openbaar park' binnen het hoofd begrip 'bos' gerekend.

Het bos in gebruik als buffer langs de hoofdinfrastructuur is in de ruim 3000 ha gedeeltelijk meegeteld (zie de toelichting op blz. 31 onder c)

Bovendien heeft van de 1560 ha met de bestemming 'recreatief gebruik' ca. 550 ha de verschijningsvorm bos, met dien verstande dat in de uit te werken deelplannen zeer geringe percentages recreatieve bebouwing zullen voorkomen.

Gezien het vorenstaande is er derhalve geen reden het bosareaal in het OSA-gebied uit te breiden. Uitbreiding zou bovendien ten koste gaan van de bestemmingen landbouw of stedelijk gebied, hetgeen gezien de functie van dit deel van Zuidelijk Flevoland niet wenselijk is.

### **2.3. Lepelaarsplassen en Noorderplassen**

Enkele instanties wijzen erop dat het Lepelaarsplassengebied de bestemming 'Natuurgebied' zou dienen te krijgen overeenkomstig de convenant-afspraken.

De buitenruimte van Almere heeft als belangrijkste functie het opvangen van de recreatieve druk vanuit de woongebieden van Almere. In verband hiermee worden de Noorderplassen ingericht, nadat de zandwin-

ning heeft plaatsgevonden, voor recreatieve doeleinden. Daartoe zijn een jachthaven aan de zuidzijde en verbindende langzaamverkeerroutes onontbeerlijk.

Zoals ook reeds in paragraaf 2.3.d van de aanvullende nota is aangegeven, speelt de intensieve recreatie zich af aan de oostelijke en zuidelijke zijde van de Noorderplassen, terwijl aan de Noordzijde een extensieve vorm van recreatie is toegedacht.

De Lepelaarsplassen hebben de bestemming bos waarbij de inrichting zal zijn gericht op een beperkte toegankelijkheid van het gebied voor natuurrecreatie en natuurreducatie. Het gebied met de bestemming 'bijzondere doeleinden' wordt voorlopig ingericht als vrij toegankelijk recreatiegebied.

I.v.m. de functie van de buitenruimte om de recreatieve druk uit Almere op te vangen, is het planologisch bezwaarlijk de huidige rust in het gebied onverkort te handhaven.

Tevens heeft het openbaar lichaam 'Zuidelijke IJsselmeerpolders' zich in de ambtelijke commentaarroude t.a.v. het plan ex art. 11 van het Noorderplassengebied op het standpunt gesteld dat zij niet akkoord kunnen gaan met de bestemming natuur voor het onderhavige gebied, hetgeen inmiddels bestuurlijk door het o.l. 'Z .I.J.P.' is bevestigd. Ook in paragraaf 1.4.1. werd reeds gesteld dat in bovenstaande de argumentatie ligt om niet over te gaan tot bestemmingswijziging t.a.v. het Noorderplassengebied en de bestemming bos voor de Lepelaarsplassen te handhaven.

#### **2.4. Overgangszone Almere - Oostvaardersplassen**

Door een aantal instanties wordt gepleit voor een op te nemen bufferzone tussen de Oostvaarderplassen en Almere.

Opgemerkt dient te worden dat de als in studie opgenomen infrastructuur, die ten noorden van Almere- Buiten in de richting wijst van de Oostvaardersdijk, zich bevindt in een ca. 200 m brede strook, waaraan de bestemming 'Stedelijk gebied' t.b.v. utilitaire werken is toegekend.

Zoals uit de tekst en tabel 1.4.1. van de Aanvullende Nota blijkt, wordt een groot gedeelte van dit gebied ingeplant. Ten oosten van de geprojecteerde infrastructuur is binnen de grens van dit structuurplan dan in ieder geval een strook met bomen van minimaal 100 m breed. Deze infrastructuur in studie ligt aan de noordoostzijde van het bedrijventpark 'De Vaart' en vormt mogelijkwerwijs in de toekomst een verbinding met de Markerwaard.

Gezien de voorgestane ontwikkeling van de delen 'De Vaart'-noord en 'De Vaart1'-oost, waarvoor aan de oostelijke zijde een railaansluiting een essentieel onderdeel vormt, ligt het voor de hand deze vormen van infrastructuur te bundelen. Een eventuele verplaatsing in westelijke richting van deze infrastructuur in studie is derhalve niet mogelijk.

Overigens kent het Oostvaardersplassengebied als natuurgebied een inrichting met bos, riet, water en grasland.

Het gebied ten oosten van genoemde infrastructuur zal als bos worden ingericht en zal als zodanig kunnen dienen als extra buffer tussen het stedelijk gebied en de meercentraal gelegen stille gebieden van de Oostvaardersplassen. In totaal is dus een strook van minimaal 250 m (in het noorden) tot ca. 700 m in meer zuidelijke richting voorzien als bos, die de gevraagde buffer vormt tussen natuurgebied en stedelijk gebied.

Bovendien is in de uitwerking naar deelplannen van het bedrijventpark 'De Vaart' een dusdanige zonering opgesteld, dat de kavels met de mogelijkheid tot de zwaarste categorie bedrijvigheid niet rechtstreeks grenzen aan genoemde bufferstrook.





### 3. Commentaren en reacties

#### 3.1. Reactie van Rijkswaterstaat, directie Zuiderzeewerken

Hierbij bericht ik u, dat het 'Ontwerp - Structuurplan Almere' (deel II) mij geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen behoudens de constatering dat in figuur 5 op blz. 10 de naam 'De Blocq van Kuffeler' onjuist is gespeld.

#### **Antwoord R.I J.P.**

Hierbij deel ik u mede kennis te hebben genomen van het feit dat het Ontwerp Structuurplan Almere (deel II) u geen aanleiding geeft tot het maken van verdere opmerkingen.

### 3.2. Reactie van het Provinciaal Bestuur van Noord – Holland

Naar aanleiding van de Aanvullende Nota (deel II Ontwerp – Structuurplan Almere) met bijbehorende herziene Plankaart, welke u ons bij brief van 9 november 1982 ter kennisname toezond, doen wij u een aantal opmerkingen toekomen.

Overigens onze verontschuldiging voor de late toezending van deze reactie.

De wijze waarop in het herziene ontwerp - structuurplan de resultaten van het bestuurlijk overleg met de minister van Verkeer en Waterstaat van 10 februari 1982 zijn verwerkt heeft onze instemming.

Met name hechten wij belang aan het in het beeld blijven van de zgn. 4e en 5e kern, gelet op de mogelijke behoefte aan opvanggebied op langere termijn.

Desalniettemin achten wij het niet uitgesloten dat na 1990 door de provincie Noord - Holland een afnemend beroep op de overloopcapaciteit van Almere zal worden gedaan en dat in verband daarmee wellicht de ontwikkeling van Almere in de '90 er jaren, in vergelijking tot de '80 er jaren, meer gebaseerd zou moeten zijn op de eigen behoefte.

In de 'Overeenkomst over de ontwikkeling van Almere' van juni 1982 zijn afspraken gemaakt omtrent aantallen te bouwen woningen.

Terwille van een goede aansluiting op de genoemde overeenkomst dringen wij erop aan dat in het structuurplan expliciete vermelding van de aantallen te bouwen woningen wordt opgenomen.

Volgens de in het ontwerp - structuurplan opgenomen woningbouwfasering zal Almere reeds omstreeks 1992 100.000 inwoners tellen.

In de aanvullende nota wordt geconstateerd, dat uit verkennende berekeningen blijkt, dat als Almere meer dan 100.000 à 125.000 inwoners telt de capaciteit van de verbindingen richting Amsterdam onvoldoende is.

In de nota worden mogelijkheden voor capaciteitsuitbreiding genoemd. Wij pleiten voor een snelle start van de studie naar de mogelijkheden en dringen erop aan de provincie Noord - Holland bij deze studie te betrekken.

Op de herziene Plankaart is een wegverbinding in studie aangegeven via een IJmeerdam.

Geconstateerd wordt dat dit niet overeenkomt met de in paragraaf 2.4. van de 'aanvullende nota' genoemde mogelijkheden.

Wij zijn derhalve van mening dat de aanduiding op de herziene Plankaart moet worden gewijzigd in 'infrastructuur in studie'.

Ten slotte zijn wij van mening dat het gewenst is dat periodieke evaluaties van het structuurplan van Almere plaatsvinden.

Daarbij zouden de in voorbereiding zijnde Structuurschets voor Noord - Holland en het eveneens in voorbereiding zijnde structuurplan van Amsterdam, alsmede de eerder genoemde bestuursovereenkomst inzake Almere betrokken moeten worden.

Een afschrift van deze brief hebben wij gezonden aan Burgemeester en Wethouders van Amsterdam en aan de Dagelijkse Besturen van het openbaar lichaam 'Zuidelijke IJsselmeerpolders' en het Gewest Gooi en Vechtstreek.

**Antwoord R.I.J.P.**

In antwoord op uw brief d.d. 11 februari 1982 inzake het Ontwerp - Structuurplan Almere, deel ik u mede kennis te hebben genomen van uw instemming met het Ontwerpplan in zijn aangepaste vorm.

Inzake uw vraag naar vermelding van het aantal te bouwen woningen, verwijs ik u gaarne naar tabel 3a op blz. 52 van de Aanvullende nota, waarin de aantallen tot en met 1989 per kern staan weergegeven. Tevens worden op blz. 34 onderaan en blz. 35 bovenaan de uiteindelijke woningaantallen weergegeven in Almere - Haven, -Stad en - Buiten.

Inzake de nodige capaciteitsuitbreiding van de infrastructuur tussen Amsterdam en Almere wijs ik u op de raillijn in studie richting IJmeer vanuit Almere - Stad (West), zoals die op de kaart is aangegeven. Een en ander wel degelijk overeenkomstig de in paragraaf 2.4. genoemde mogelijkheden.

Gaarne ben ik bereid inzake de concrete realisering t.z.t. met u nader overleg te voeren.

Ten slotte ben ik met u overtuigd van het nut van periodieke evaluaties van het Structuurplan Almere. De aanwezige kaders en overlegstructuren, kunnen op ieder moment hiertoe een geëigend instrument zijn.

### 3.3. Reactie van de Gemeente Amsterdam

Met uw bovengenoemde brief zond u ons het Ontwerp - Structuurplan Almere ter kennisneming toe. Uit de bijgevoegde stukken wordt duidelijk dat opmerkingen over het ontwerp - plan tot 22 januari 1983 bij u kunnen worden ingediend.

Na het uitvoerig ambtelijk overleg en het bestuurlijk overleg op 10 februari 1982 kan ons commentaar op het ontwerp - plan kort zijn. Wij kunnen instemmen met de wijze waarop de resultaten van het bestuurlijk overleg middels de aanvullende nota in het ontwerpplan zijn verwerkt. Dit betekent tevens dat wij bij het ontwerp - plan in zijn aangepaste vorm geen opmerkingen hebben.

Gaarne maken wij van de gelegenheid gebruik om, aansluitend op de opmerkingen, die door de wethouder Ruimtelijke Ordening in het bestuurlijk overleg van 10 februari 1982 zijn gemaakt een aantal kanttekeningen bij het ontwerp - plan te maken.

In de aanvullende nota wordt vermeld dat, als Almere meer dan 100.000 à 125.000 inwoners telt, de capaciteit van de verbindingen naar Amsterdam onvoldoende wordt. Aanleg van extra verbindingen over een dam door het IJmeer of uitbreidingen van verbindingen op het oude land, zoals aanleg van de A 6 tussen de A 1 en de A 2 zou dan noodzakelijk worden. Ter zake worden nadere studies aangekondigd.

Wij verzoeken u om over uitgangspunten en uitvoering ambtelijk overleg met Amsterdam te voeren. In principe gaat onze voorkeur uit naar een optimaal gebruik van bestaande openbaarvervoerverbindingen. Op langere termijn kan een extra openbaar vervoerslijn over een dam door het IJmeer wenselijk zijn. Daarmee wordt tevens tot uitdrukking gebracht de nauwe relaties tussen Amsterdam en Almere. (Op de ontwerp - plankaart lijkt deze verbinding alleen aangeduid te worden als verlenging van de stadsautoweg 3. Naar onze mening moet deze reservering de algemene aanduiding 'infrastructuur in studie' krijgen).

In aansluiting hierop herhalen wij ons standpunt dat bij een verdere groei van Almere de kern Almere - Pampus als 4e kern ontwikkeld zou moeten worden.

De woningbouwplanning tot 1990 gaat volgens tabel 3a uit van een geleidelijke opvoering van de jaarproductie van 2700 woningen in 1981/1984 tot 3300 in 1989. Uitvoering van deze taakstelling zal gezien de sterk veranderde omstandigheden mede afhankelijk zijn van de totale, voor de regio Amsterdam beschikbare contingenten.

Wij gaan ervan uit dat voor dit, en andere punten het onlangs ingestelde Regioberaad Almere een goed platvorm zal zijn om in overleg tot oplossingen te komen.

Afschrift van deze brief hebben wij gezonden aan Gedeputeerde Staten van Noord- Holland en de Dagelijkse Besturen van de Zuidelijke IJsselmeerpolders en het gewest Gooi- en Vechtstreek.

**Antwoord R.IJ.P.**

In antwoord op uw brief d.d. 21 januari 1983 inzake het Ontwerp-Structuurplan Almere, deel ik u mede kennis te hebben genomen van het feit dat u geen verdere opmerkingen hebt op het ontwerpplan in zijn aangepaste vorm.

Gaarne ben ik bereid inzake noodzakelijke infrastructuur tussen Amsterdam en Almere met u nader ambtelijk overleg te voeren. Overigens is op de plankaart een railverbinding in studie aangegeven richting IJmeer vanaf het meest westelijke NS - station te Almere - Stad in noordwestelijke richting. Ik heb tevens kennis genomen van uw standpunt inzake de ontwikkeling van Almere- Pampus als 4e kern. De woningbouwplannen c.q.-aantallen voor Almere zijn in het kader van de gemeentewording van Almere per 1 januari 1984 interdepartementaal overeengekomen. Op basis van deze aantallen ben ik gaarne bereid met u nader overleg te voeren, waarbij van uw kant wellicht enige toelichting kan worden verstrekt op de zinsnede dat de omstandigheden zich sterk hebben veranderd.

### **3.4. Reactie van De Hoofddirecteur voor Landinrichting, Gronden Bosbeheer in Overijssel**

Ten aanzien van het Ontwerp - Structuurplan Almere (OSA) bericht ik u het volgende.

Het zal u bekend zijn dat het Ministerie van Landbouw en Visserij in hoge mate betrokken is geweest bij de procedure van OSA I. Tegen deze achtergrond en gezien de teneur van het Regeringsstandpunt t.a.v. OSA I en de afspraken in het kader van het Convenant zou het zinvol geweest zijn om, alvorens OSA II ter visie te leggen, alsnog op enigerlei wijze via de geëigende ambtelijke kanalen vooroverleg te entameren ter bevordering van een vlotte besluitvorming in volgende stadia van de procedure. Ik constateer dat deze mogelijkheid om ambtelijke problemen op te lossen niet is benut. Uiteraard zal het Ministerie van Landbouw en Visserij c.q. de minister van Landbouw en Visserij in het kader van onder meer de Raad van de Waterstaat en eventueel R.P.C., R.R.O.M. en Ministerraad betrokken worden bij de verdere procedure, doch, aangezien dit pas in een relatief laat stadium aan de orde is, acht ik het zinvol nu reeds een aantal zaken in overweging te geven ten aanzien van de thans bekende versie van OSA II. Ik benadruk in dit verband dat dit louter tot doel heeft u reeds op voorhand te informeren over enkele aandachtspunten van het beleid van het Ministerie van Landbouw en Visserij ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkeling in Zuidelijk Flevoland, zowel met het oog op de inhoud van OSA II, als ten behoeve van een adequate voortgang van de procedure

Ik vestig de aandacht op deze punten op een moment dat het door mij voorgestane collegiale ambtelijke vooroverleg niet heeft plaatsgevonden met het doel u in de gelegenheid te stellen deze alsnog in overweging te nemen alvorens het interdepartementale overleg in de verdere procedure aanvangt, alwaar deze punten tijdens de minister van Landbouw en Visserij zullen worden opgevoerd.

Mijns inziens dient het OSA II nadere uitwerking te geven aan het Regeringsstandpunt inzake OSA I en de in het kader van het Regerings - convenant gemaakte afspraken omtrent de hoofdbestemmingen in Zuidelijk Flevoland. Ik constateer dat dit onvoldoende is gebeurd en bovendien, waar nadere uitwerking heeft plaatsgevonden, dit niet op alle onderdelen op bevredigende wijze is gebeurd.

In het bijzonder doel ik hiermee ook op de 'vormgeving' van het thans bekende OSA II dat ingevolge het gestelde op blz. 6 (deel 2) bestaat uit een, voor zover is nagegaan, ongewijzigd OSA I (deel 1) met een aanvullende nota (deel 2). De onduidelijkheden - waarover de Regering in haar oordeel over OSA I spreekt - blijven aldus bestaan en krijgen een extra dimensie nu ook een aanvullende nota deel uitmaakt van het ontwerp. Ik wil dit adstrueren aan de hand van twee voorbeelden.

Op blz. 100 (deel 1) is vermeld dat tot het jaar 2000 7200 ha 'ter beschikking' zal komen voor de landbouw. Op blz. 183 (deel 1) is vermeld dat 2000 ha permanent wordt bestemd voor land- en tuinbouw. Op blz. 31 (deel 2) is aangegeven dat 2475 ha permanent voor de landbouw is bestemd en blz. 50 (deel 2) geeft aan dat voor de landbouw 1475 ha zal worden gereserveerd. Uit het kaartje achter blz. 52 (deel 2) kan weer een andere oppervlakte worden afgeleid.

Volgens het convenant is plaats voor 5085 ha landbouw in het OSA-gebied. Voor de natuur worden de volgende oppervlakten genoemd: zuiver 'natuur' 675 ha (blz. 99, deel 1), moerasgebied en weidevogelgebied met overgangsgebieden max. 900 ha (blz. 185, deel 1), onderdeel van bos en beplanting max. 3075 ha (blz. 31, deel 2) en 'natuurgebied met bos' 100 ha (blz. 50, deel 2).

Op het kaartje achter blz. 52 (deel 2) ontbreekt een afzonderlijke aanduiding natuur. Volgens het convenant is plaats voor circa 300 ha 'natuur' in het OSA-gebied.

Doordat deel 1, deel 2 en kaartbeelden te zamen tot ver uiteenlopende interpretaties aanleiding geven, kan gesproken worden van een zodanig diffuus ontwerp dat beoordeling tegen de achtergrond van de Regeringsuitspraken en het Convenant onmogelijk is. Daarbij komt dat een plankaart 'vervaardigd op een schaal van ten minste 1 op 50.000' (Besluit op de Ruimtelijke Ordening, art. 6. lid 1, onder c) ontbreekt. Voorts ontbreekt duidelijkheid omtrent een tijdfasering en wordt een daaraan gekoppelde indeling in 'hardheidsgraden' (korte termijnvisie: hard, middellange termijnvisie: zacht, lange termijnvisie: indicatief) node gemist. Uiteraard dient de in het kader van het convenant overeengekomen oppervlakteverdeling de ruggegraat van het plan in al zijn fasen te vormen.

Een constante indeling in hoofdbestemmingen die consequent als een rode draad door plantoelichting en plankaart loopt zou bijdragen aan een duidelijker planstructuur. Als voorbeeld zij verwezen naar het 'bos', waar nu weer gesproken wordt over 'bos en beplanting', dan weer over 'natuurgebied met bos' en in de toelichting op de legenda (blz. 50, deel 2) over 'openbaar park'.

Bovendien is in de legenda op het kaartje na blz. 52 (deel 2) sprake van 'reservering stedelijk gebied c.q. bos' terwijl dit deel van het buitengebied op grond van het convenant vooralsnog hoofdzakelijk een landbouwbestemming zou krijgen.

Onduidelijk is voorts op welke wijze het plan geografisch is begrensd. Tevens is het essentieel dat terugkoppeling plaatsvindt met door uw dienst in procedure gebrachte art. 11 - plannen, die op onderdelen niet sporen met interpretaties van het OSA II in de thans bekende vorm. In dit verband zij ter toelichting aangetekend dat indien alle art. 11 - plannen die het OSA-gebied bestrijken zouden worden geplanimetreerd het zich aan laat zien dat niet meer dan circa 1000 ha de bestemming 'bos' zal hebben, terwijl in het kader van het convenant ruim 3000 ha 'bos' is toegezegd.

Resumerend verzoek ik u met klem de inhoud van het plan alsnog zodanig te structureren dat een feitelijke inhoudelijke toetsing en beoordeling mogelijk wordt waardoor een positieve behandeling in latere fasen van de procedure kan worden bevorderd. Een eenduidig vastgelegd ruimtelijk beleid op streekplanniveau kan bovendien op haar beurt de proceduregang van de art. 11 - plannen ten goede komen, met name wat de kwaliteit van de beoordeling betreft. Bovendien is de rechtszekerheid ermee gebaat.

#### **Antwoord R. IJ. P.**

De te volgen procedure inzake het voorliggende Ontwerp - Structuurplan-Almere is in overleg met de Rijksplanologische Dienst opgesteld.

Uw suggestie om met u bilateraal nader ambtelijk overleg te voeren, neem ik gaarne over. Wellicht kan in dit overleg de door u gevraagde nadere verduidelijking worden gegeven inzake de relatie van het OSA II met het OSA I. Kortheidshalve wil ik hier volstaan met de opmerking dat de Aanvullende Nota (deel II) beschrijft hoe aan de bezwaren van de Regering t.a.v. het OSA I (deel I) is tegemoet gekomen. Dit betekent dat het OSA II als de herziene plankaart moet worden beschouwd, vergezeld van de plantoelichting in genoemde Aanvullende Nota.

T.b.v. de overzichtelijkheid is in deze nota op blz. 31 een vergelijkend kwantitatief overzicht gegeven van de diverse bestemmingen. De daarin genoemde 2475 ha zal bij een uiteindelijk inwonertal van 250.000 inwoners voor permanente landbouw kunnen zijn ingericht. Een deel hiervan, zijnde 1475 ha is reeds gelokaliseerd en kan als zodanig op korte termijn worden benut.

Op blz. 48 van de Aanvullende Nota is aangegeven dat de resterende 1000 ha na 1990 t.b.v. uiteindelijk permanente landbouw kunnen worden gebruikt.



Dat betekent dat in 1990 1475 ha als permanent landbouwgebied in gebruik is, terwijl 3610 ha in tijdelijke landbouwkundige exploitatie bij het Rijk zal zijn. Van deze 3610 ha zal na 1990 uiteindelijk 1000 ha resteren als permanente landbouwgrond.

In totaal is in 1990 dus 5085 ha voor landbouw (permanent + tijdelijk) bestemd, hetgeen overeenkomt met de convenant - afspraken.

Inderdaad is in het OSA II slechts rekening gehouden met 100 ha 'natuurgebied met bos', aangezien de convenant - afspraak van 300 ha 'natuur' in het OSA-gebied niet bleek te passen in het standpunt van het openbaar lichaam 'Zuidelijke IJsselmeerpolders', zoals in de Aanvullende Nota is vermeld op blz. 33 onder 'natuur'.

Overigens betekent dit niet dat het betreffende gebied op een andere wijze zal worden ingericht.

De door u genoemde plankaart met schaal 1 : 25.000 ontbreekt niet op die plaatsen waar het plan ter visie heeft gelegen. Terwille van de snelle voortgang en de beperking van kosten is bij de rondzending volstaan met de verkleining hiervan in de Aanvullende Nota.

De tijdfasering blijkt naar mijn mening voldoende uit zowel tabel 3a op blz. 52, waarin de woningbouwfasering tot 1990 weergegeven, als uit tabel 1.4.1., waarin tevens het ruimtegebruik per bestemming is weergegeven voor 1990 als voor de eindfase (kolommen 3 en 5). Ook het kaartbeeld geeft een indicatie van de door u genoemde hardheidsgraden.

Juist het aangeven van een verdere groei van Almere buiten de eerste drie kernen in de weergegeven 'reserveringen' in het oostelijk en westelijk deel van Almere (pas na 1990 nader in te vullen) komt volledig tegemoet aan het geformuleerde Regeringsstandpunt in dezen.

De indeling in concrete hoofdbestemmingen heeft m.i. wel degelijk consequent plaatsgevonden.

Het verzamelbegrip 'bos en beplantingen' is overigens geheel overeenkomstig de plankaart (OSA II) nader onderverdeeld in 'bos', 'openbaar park' en 'Natuurgebied met bos'. In de uiteindelijke vast te stellen plankaart zal aan de bestemming 'reservering stedelijk gebied c.q. bos' tevens 'landbouw' worden toegevoegd, aangezien inderdaad een groot deel van deze reserveringen als landbouw permanent zullen worden bestemd (de reeds genoemde 1000 ha).

Voorzover mogelijk is getracht de art. 11 - plannen binnen het OSA II te passen. In de toelichting op deze plannen is in een aantal gevallen de bestemming 'recreatie' genoemd, terwijl daar had kunnen staan 'bos' in gebruik voor recreatieve activiteiten. In die zin moet de ruim 3000 ha 'bos, beplantingen' ruim worden geïnterpreteerd, d.w.z. naast houtproductie tevens gebieden waar allerlei vormen van recreatie mogelijk zijn. Bovendien heeft van de 1560 ha met de bestemming 'recreatief gebruik' ca. 550 ha de verschijningsvormen bos, met dien verstande, dat in de uit te werken deelplannen zeer geringe percentages recreatieve bebouwing zullen voorkomen.

Ik verwacht hiermee een aantal onduidelijkheden uwerzijds te hebben weggenomen.

De bedoeling van het OSA is inderdaad over een eenduidig vastgelegd ruimtelijke beleid te beschikken, waarin de diverse deel en detailplannen passen. Gezien de nodige voortgang in de volgorde van behandeling kon niet worden voorkomen dat bepaalde deelplannen niet konden worden beoordeeld op basis van een vastgesteld ruimer kader, hetgeen niet wil zeggen dat daardoor geen goede beoordeling mogelijk is (was).

### 3.5. Reactie Inspectie Natuurbehoud en Openluchtrecreatie (Ministerie van Landbouw en Visserij)

De ondergetekende, Inspecteur Natuurbehoud en Openluchtrecreatie in het ressort Noord -West te dezen handelend krachtens de beschikking van de toenmalige Minister van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk van 29-4-1982, kenmerk NBOR/BJA-4146 (gepubliceerd in de Nederlandse Staatscourant van 17-6-1982 nr. 113) tekent hierbij bezwaar aan tegen het Ontwerp - Structuurplan Almere.

Het maken van bezwaar geschiedt onder verwijzing naar:

1. Het Regeringsstandpunt inzake het Ontwerp - Structuurplan Almere zoals vastgelegd in de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 11-1-1982 naar aanleiding van het advies van de Rijksplanologische Commissie over genoemd Ontwerp - Structuurplan Almere, d.d. 2-10-1981, kenmerk b 1008.
2. Het convenant ter zake van de oppervlakte verdeling over de hoofdbestemming tot 1990 in Zuidelijk Flevoland zoals dat in het najaar van 1981 tussen betrokken bewindslieden is overeengekomen en in het voorjaar van 1982 ambtelijk nader is gedetailleerd t.b.v. de Zuiderzee Commissie van de Raad van de Waterstaat.
3. Het Structuurschema Natuur en Landschapsbehoud, deel a, Beleidsvoornemen.
4. Het Structuurschema Openluchtrecreatie, deel a, Beleidsvoornemen.
5. De derde Nota Ruimtelijke Ordening met name de Verstedelijkingsnota en de Nota Landelijke Gebieden.

Voorts verwijst ondergetekende naar de hiernavolgende gemaakte opmerkingen en bezwaren ten aanzien van de in procedure gebrachte art. 11 (deel)-plannen in het plangebied Almere. Meer in het bijzonder richt het bezwaar zich tegen het feit dat:

a.

Het regeringsstandpunt zoals verwoord, alsmede, de oppervlakteverdeling over de hoofdbestemmingen volgens het convenant met betrekking tot landbouw, bos en verblijfsrecreatie, natuur, stedelijk gebied, water en bijzondere bestemming deels onjuist en onvoldoende zijn verwerkt in de planbeschrijving en fasering en onvoldoende in het kaartbeeld tot uitdrukking gebracht;

b.

de overgangszone, die door de regering in het genoemde regeringsstandpunt wenselijk werd geacht, gelegen tussen het natuurgebied de Lepelaarsplassen en het stedelijk gebied van Almere niet in het ontwerp - structuurplan terug te vinden is;

c.

de mogelijkheden voor de realisering van een adequate bufferzone rondom het natuurgebied de Oostvaardersplassen niet zijn terug te vinden in het ontwerp structuurplan. Deze zijn zelfs in belangrijke mate onmogelijk gemaakt;

d.

vestigingsmogelijkheden voor de industrie voornamelijk te definitief worden vastgelegd in aard, omvang en locatie.

Met name de vestiging van zware milieuhinderlijke industrie in het plangebied Almere - de Vaart verdient heroverweging, zowel in relatie tot de behoefte aan bedrijfsterreinen voor deze categorie industriën als in relatie tot de ecologische en recreatieve waarden in de directe omgeving van het plangebied Almere - de Vaart;

e.

te weinig rekening is gehouden met het regeringsstandpunt over de

meest gewenste bebouingsdichtheid en de taakstelling en daarmee samenhangend de omvang en locatie van de kernen en de fasering;

f.

niet vermeld staat dat de besluitvorming met betrekking tot het ontwerp structuurplan Almere in het reeds vastgestelde structuurplan Almere - Buiten alsmede in de reeds vastgestelde art. 11 (deel)-plannen zal doorwerken;

g.

de recreatieve bestemmingen in onvoldoende mate expliciet zichtbaar zijn gemaakt;

h.

de planologische omgrenzing van het ontwerp structuurplan op een aantal punten onduidelijk is;

i.

onvoldoende duidelijk is welke voornemens vóór dan wel na 1990 zijn geprogrammeerd.

Toelichting op de bezwaren:

ad a) Ondergetekende gaat uit van de imperatieve betekenis van het genoemde convenant. Dit convenant geeft voor de hoofdbestemmingen aanwijzingen t.b.v. het Ontwerp – Structuurplan Almere. De aanduidingen landbouw, bos en verblijfsrecreatie en natuur, zoals deze in het convenant worden genoemd, sluiten aan bij hetgeen daaromtrent in het Regeringsstandpunt is verwoord. Ondergetekende constateert de volgende afwijkingen bij de uitwerking ter zake:

- De hoofdbestemming natuur ontbreekt geheel in het plangebied (zie ook het Regeringsstandpunt en het bezwaarschrift inzake het art. 11-plan Noorderplassen).

Het plan ware zodanig aan te passen dat in het gebied van de Lepelaarsplassen 315 ha met deze hoofdbestemming wordt aangegeven.

- Voor de hoofdbestemming bos en verblijfsrecreatie is in het gecorrigeerde convenant voor het Almere-gebied ca 3100 ha voorzien tot 1990. Onder bos verstaat ondergetekende een min of meer natuurlijke levensgemeenschap van planten en dieren, waarbij boomvormende soorten aspectbepalend zijn. Bos in deze zin is niet expliciet in genoemde omvang terug te vinden in het plan. Ten dele worden beplantingen, groenstroken en utilitaire voorzieningen ten onrechte meegerekend.

Daarnaast zijn reserveringen voor na 1990 gemaakt die op grond van het convenant al voor 1990 als zodanig bestemd zijn.

In de plantoelichting en kaart ontbreken voorts duidelijke indicaties met betrekking tot de verblijfsrecreatie (ten minste 100 ha tot 1990).

ad b) De ondergetekende volstaat met verwijzing naar zijn ter zake ingediende bezwaarschrift.

ad c) Uit het convenant vloeit de noodzaak voort tot het realiseren van een bufferzone rondom de Oostvaardersplassen ter afscherming en veiligstelling van dit natuurgebied. Voor zover deze bufferzone is gelegen in het deelplan Almere - Buiten Oost I, verwijst ondergetekende naar het ter zake door hem ingediende bezwaarschrift. Ook voor het deelplan Oost II vraagt ondergetekende om het expliciet zichtbaar maken van deze voor de Oostvaardersplassen zo belangrijke bufferzone. Deze bufferzone komt in aanmerking voor bosaanleg overeenkomstig de intentie van het convenant.

ad d) Onder verwijzing naar het bezwaar t.a.v. het plan de Vaart VI m.b.t. zware milieuhinderlijke industrie, wijst ondergetekende erop

dat de nieuwe begrenzing van het Oostvaardersplassengebied alsmede de nabijheid van de Lepelaarsplassen en de in OSA I en OSA II aangegeven potentiële recreatiebestemming direct ten oosten van het gemaal De Blocq van Kuffeler alleszins aanleiding geven tot heroverweging van de potentiële vestigingsmogelijkheden van zware, milieuhinderlijke industrie. Voor de vestiging van dergelijke bedrijven zijn thans nog omvangrijke gebieden elders in het land en in de regio beschikbaar (o.m. in het westelijk havengebied van Amsterdam).

Nogmaals pleit ondergetekende voor het doen plaatsvinden van een milieueffect-rapportage in het kader van het interimbeleid in dezen m.b.t. aard en omvang van de potentiële bedrijfsvestigingsmogelijkheden op deze locatie.

Vooralsnog dient de vestiging van de zwaarste categoriën potentieel milieubelastende bedrijven in het gebied van Almere de Vaart te worden uitgesloten. Daarmee komt vooralsnog eveneens de behoefte aan locaties aan diep vaarwater te vervallen. M.b.t. de vestiging van bedrijfscategoriën met potentieel matige tot onbeduidende hinder dienen richtlijnen in de deelplannen ex art. 11 te worden opgenomen die milieuschade zo goed als mogelijk uitsluiten. Zonodig zullen ook t.a.v. deze categorieën milieueffect-rapporten opgesteld moeten worden.

ad e) Onder verwijzing naar ZZC-advies inzake Structuurplan Almere-Buiten, in het bijzonder naar het daarbij ingenomen minderheidsstandpunt door de vertegenwoordiger van de toenmalige minister van CRM, alsmede het Regeringsstandpunt inzake OSA I achte ondergetekende het gewenst dat:

- naast de in OSA II genoemde marges m.b.t. de verdichting (8,5-23,3%) een concretere beleidsuitspraak wordt gedaan m.b.t. de gemiddelde na te streven woningdichtheid voor de nog uit te voeren plannen.
- in relatie tot de herziening van de structuurschets voor de verstedelijking meer concrete uitspraken worden gedaan over de taakstellingen m.b.t. woning- en/of inwonertal in 1990 en (indicatief) in 2000 (dan wel 1990+).
- de vertaling van deze taakstellingen tot uitdrukking komen in de plankkaart (1990) en in een toelichtingskaart (2000) waarbij ook de alternatieve ontwikkelingsmogelijkheden worden aangegeven (Almere - Pampus) in de toelichting.  
E.e.a. dient in relatie te worden gebracht met de fasering en het scheppen van een maximaal haalbare planflexibiliteit, waarbij de hiervoor geschetste punten t.a.v. de buitenruimte worden betrokken.

ad f) Gezien het feit dat het Structuurplan Almere - Buiten, alsmede enige art. 11 (deel)-plannen zijn vastgesteld vooruitlopend op de vaststelling van het OSA is de noodzaak ontstaan van een adequate terugkoppeling.

Het eerder genoemde Regeringsstandpunt vermeldt ter zake:

‘De regering is echter tevens van mening dat verdere ontwikkeling van de deelplannen voor het gebied van Almere niet moet wachten op het voltooid zijn van de goedkeuringsprocedure van het ontwerp-structuurplan.

Bij het werken aan de deelplannen dienen daarom de hiervoor opgesomde opmerkingen eveneens in de besluitvorming door te werken’. Ondergetekende acht een formalisering van het in werking stellen van het hier bedoelde terugkoppelingsmechanisme noodzakelijk.

ad g) Ondergetekende pleit voor het afzonderlijk aangeven van de verschillende recreatieve bestemmingen zoals dagrecreatie en verblijfsrecreatie. Tevens acht hij het gewenst dat voor de ver-

schillende bestemmingen wordt aangegeven of het hoofdgebruik dan wel medegebruik betreft.

- ad h) Ondergetekende beschouwt het, mede in het licht van de voorgaande punten, als onjuist dat het plangebied geen duidelijke omgrenzing kent.  
De vraag b.v. of de eilanden in het Gooi- en IJmeer tot het plangebied behoren blijft onbeantwoord.  
Ook de recente gemeentegrenswijziging met de gemeente Lelystad in het plangebied is niet verwerkt.
- ad i) Het onderscheid vóór dan wel na 1990 wordt ook in het covenant gemaakt. Het verdient aanbeveling dit onderscheid ook in het ontwerp - structuurplan te maken.  
Hierop is onder de voorgaande punten al meer gedetailleerd gereageerd.

### **Antwoord R.I.J.P.**

In antwoord op uw bezwaar d.d. 21 januari 1983 inzake het Ontwerp-Structuurplan Almere, deel ik u het volgende mede.

Inderdaad is in het OSA II slechts rekening gehouden met 100 ha 'natuurgebied met bos', aangezien de convenant-afspraken (300 ha 'natuur' in het OSA-gebied) niet bleek te passen in het standpunt van het openbaar lichaam 'Zuidelijke IJsselmeerpolders', zoals in de Aanvullende Nota is vermeld op blz. 3 onder 'natuur'.

I.v.m. de functie van de buitenruimte van Almere, die dient tot het opvangen van de recreatieve druk vanuit het stedelijk gebied Almere en een deel van die druk vanuit de regio, is het planologisch bezwaarlijk het huidige exclusief gebruik in dit gebied onverkort te handhaven.

Van uw definitie van het begrip 'bos' heb ik kennisgenomen.

Indertijd is bij de convenant-afspraken niet een eenduidige definitie van het begrip 'bos' gebruikt. Gezien het feit dat op de convenantkaart ook gebieden binnen de stedelijke kernen als 'bos' werden aangemerkt, terwijl deze gebieden gedeeltelijk als stadspark reeds in deelplannen waren vastgesteld en in bepaalde gevallen reeds zijn gerealiseerd, is in het OSA II het begrip 'bos' dezerzijds aanzienlijk ruimer opgevat dan uwerzijds.

In totaal is in het OSA II 3135 ha als 'bos, beplantingen' opgenomen. Bovendien heeft van de 1560 ha met bestemming 'recreatief gebruik' ca. 550 ha de verschijningsvorm bos, met dien verstande, dat in de uit te werken deelplannen zeer geringe percentages recreatieve bebouwing zullen voorkomen.

In die zin ben ik dan ook van mening dat in het OSA II in grote lijnen de convenant-afspraken zijn nagekomen. Overigens wijs ik u erop, dat het convenant een kwantitatieve afspraak betrof tussen een aantal ministeries inzake een beperkt aantal ruim opgevatte bestemmingen tot het jaar 1990.

Het Ontwerp-Structuurplan Almere daarentegen onderscheidt een aanzienlijk groter aantal gedetailleerde bestemmingen in een ruimtelijk plan, waarbij naast het Rijk tevens zowel de lagere overheden als de bevolking een rol spelen in de besluitvorming, voor een periode tot minimaal het jaar 2000, overeenkomstig de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Naar mijn mening is er wel degelijk sprake van de door u genoemde bufferstrook tussen Almere en het natuurgebied de Oostvaardersplassen. De als in studie opgenomen infrastructuur, die ten noorden van Almere - Buiten in de richting wijst van de Oostvaardersdijk, bevindt zich in een ca. 200 m brede strook, die als bos zal worden ingeplant.

Het Oostvaardersplassengebied kent overigens als natuurgebied een inrichting met bos, riet, water en grasland.

Het gebied ten oosten van bedoelde weg zal ook als bos worden ingericht. In totaal is dus een strook van minimaal 250 m (in het noorden) tot maximaal 700 m in meer zuidelijke richting voorzien als bos, die de gevraagde bufferfunctie voldoende waarborgt.

Gezien het feit dat de betreffende voorschriften voor het deelgebied bedrijvenpark 'De Vaart' voorzien in het binnen de gangbare maatstaven hinder van de aldaar te vestigen bedrijven, zie ik geen aanleiding de potentiële vestiging van de door u genoemde bedrijven te heroverwegen. Overigens lijkt dit deel van uw bezwaar meer betrekking te hebben op het plan ex art. 11 van het betreffende gebied. Op structuurplan niveau is genoemd gebied te beschouwen als een grootschalig bedrijventerrein.

De plaatsbepaling en de functie van dit terrein is gebaseerd op de behoefte om binnen het stedelijk gebied terrein aan diep vaarwater te hebben, waar bedrijvigheid in velerlei categorieën een plaats kan krijgen. M.b.t. de toepassing van de ontwerp Wet Milieu Effect Rapportage neem ik het standpunt in dat na vaststelling van deze wet deze kan worden toegepast op elke vorm van bedrijvigheid die als zodanig in de wet omschreven zal worden. Overigens zullen alle wettelijke bepalingen in acht worden genomen m.b.t. de interim-regeling M.E.R.

T.a.v. uw bezwaren inzake de bebouwingsdichtheid in de kernen etc. verwijs ik u naar de inmiddels vastgestelde structuurplannen van Almere - Stad en Almere - Buiten en naar hetgeen over flexibiliteit is gesteld op blz. 30 inzake het regeringsstandpunt.

Inderdaad heeft dezerzijds volledige afstemming plaatsgevonden tussen het voorliggende plan en de deel-structuur- en art. 11-plannen die reeds zijn vastgesteld of nog in procedure zijn.

De door u genoemde formalisering van een terugkoppelingsmechanisme vindt naar mijn mening voldoende plaats in het verdere verloop van de vaststellingsprocedure van zowel het voorliggende plan als de deelplannen.

In het OSA II is zeer bewust recreatie als bestemming niet genoemd, aangezien ik recreatie beschouw als een activiteit die in vele bestemmingen kan plaatsvinden. Recreatie in bossen, in centra van steden, in woongebieden, aan en op het water en zelfs binnen de woningen is niet op structuurplan-niveau weer te geven. In de uitwerking van de deelplannen zal per type bestemming worden aangegeven in hoeverre recreatieve activiteiten mogelijk zijn en welke voorzieningen hiertoe dienen te worden getroffen.

Ten slotte ben ik van mening dat het plangebied wel degelijk duidelijke grenzen kent, die helaas op de verkleinde weergave in de Aanvullende Nota wat zijn weggevallen. Op de schaal 1 : 25.000 die ter visie heeft gehangen is deze grens wel herkenbaar.

Het door u genoemde onderscheid vóór dan wel ná 1990 is in de Aanvullende Nota gemaakt in tabel 1.4.1. op blz. 31 in de kolommen 3 en 5 (qua ruimtegebruik) en in tabel 3a op blz. 52 (qua woningbouwfasering).

Overigens zal nader op kaart worden aangegeven wat de feitelijke situatie in 1990 betreft qua uitvoering van het OSA.

### 3.6. Reactie van de Heer J. van Kleef

Ondergetekende protesteert hiermede tegen het voorgenomen plan om een nieuwe stadsautoweg nr. 4, dwars door het Almeerderhout te laten trekken.

Waarom niet een stukje doorrijden op de Waterlandse Weg en daarna om het Almeerderhout een verbinding maken met Rijksweg 6. Het hele eerste gedeelte, vanaf Almere, van het bos wordt hiermede **verkracht!** Ingesloten door twee drukke wegen; rustig wandelen kun je daar niet meer, de reeën kan je beter meteen wel afmaken, kortom een en al verbijstering bij mij en alle mensen die de natuur nog liefhebben dat dit weer mogelijk is!

Hierbij kan ik ook alleen nog maar zeggen: 'Vader vergeef het hen, ze weten niet beter'!!

#### **Antwoord R.I.J.P.**

Het in het plan opgenomen tracé van de door u bedoelde stadsautoweg nr. 2 is gekozen om de volgende redenen.

De weg dient aan te sluiten op Rijksweg 6 ter hoogte van de aansluiting van Almere - Stad - Oost; dit i.v.m. de minimaal noodzakelijke afstand tussen rijkswegaansluitingen.

Tevens biedt het gekozen tracé juist de mogelijkheid aan bewoners van Almere - Haven om zonder barrières de Almeerderhout te bezoeken: het nadeel van de door u bedoelde doorsnijding van de Almeerderhout weegt hier m.i. niet tegenop.

Bovendien zal bedoelde stadsautoweg tot het gereedkomen van Rijksweg 27 het verkeer dienen af te wikkelen komende vanaf de in 1983 gereedkomende brug bij Huizen richting Lelystad cq. noorden des lands.

Een zo oostelijk mogelijke aansluiting op Rijksweg 6 komt aan deze functie tegemoet.

Ten slotte dient rekening te worden gehouden met de ontsluiting van de geplande en gereserveerde uitgroei van Almere (Almere - Oost).

Het gekozen tracé voorkomt extra lange toekomstige doorsnijdingen in oostelijke richting naar dit - gereserveerde - stedelijk gebied.

Overigens is bij de inrichting van het desbetreffende gebied rekening gehouden met het opgenomen tracé.



### **3.7. Reactie Koninklijke Nederlandse Natuurhistorische Vereniging.**

In aansluiting op ons bezwaarschrift tegen het Ontwerp – Bestemmingsplan 'Noorderplassen' waarin wij bezwaar aantekenden tegen het niet toekennen van de bestemming 'natuurgebied' aan de Lepelaarsplassen en het natuurterrein ten zuid-oosten van de Blocq van Kuffeler, tekenen wij ook in het kader van het Ontwerp - Structuurplan Almere bezwaar aan tegen de bestemming 'bos' voor het natuurgebied de 'Lepelaarsplassen' en de bestemming 'Bijzondere bestemming' voor het natuurgebied ten zuid-oosten van de Blocq van Kuffeler. Zoals wij reeds bij ons bezwaarschrift tegen het bestemmingsplan 'Noorderplassen' schreven, is der natuurwaarde van deze terreinen dermate hoog, dat deze natuurterreinen tegen verstoring dienen te worden beschermd.

De bestemmingen 'bos' en 'bijzondere bestemming' bieden onvoldoende bescherming.

Daarnaast maken wij bezwaar tegen de geplande autosnelweg ten westen van de Oostvaardersplassen. Het verkeer over deze weg zal een aanzienlijke verstoring veroorzaken over een brede strook langs deze weg.

De situering direct langs de kade van de Oostvaardersplassen maakt de aanleg van een brede beplantingssingel tussen de autosnelweg en de Oostvaardersplassen onmogelijk. Wij verzoeken u daarom de autosnelweg enkele honderden meters westelijker te situeren en de tussenliggende gronden de bestemming 'bos' toe te kennen.

### **Antwoord R.I.J.P.**

In antwoord op Uw brief d.d. 6-1 -1 983 inzake het Ontwerp – Structuurplan Almere deel ik u het volgende mede.

De Buitenruimte van Almere heeft als belangrijkste functie het opvangen van de recreatieve druk vanuit de woongebieden van Almere.

In verband hiermee wordt het gebied van de Noorderplassen - ontstaan door zandwinning - ingericht voor recreatieve doeleinden. Daartoe zijn een jachthaven aan de zuidzijde en een verbindende langzaam verkeersroute onontbeerlijk

Zoals ook reeds in paragraaf 2.3.d. van de Aanvullende Nota is aangegeven, speelt de intensieve recreatie zich af aan de oostelijke en zuidelijke zijde van de Noorderplassen, terwijl aan de noordzijde een extensieve vorm van recreatie is gedacht.

E.e.a. hangt samen met de afstand naar de voorwoningbouw bestemde gebieden.

Het gebied van de Lepelaarsplassen heeft de bestemming 'bos' waarbij de inrichting zal zijn gericht op een beperkte toegankelijkheid van het gebied voor natuurrecreatie en natuureducatie.

Het gebied met de bestemming 'bijzondere doeleinden' wordt voorlopig ingericht als vrij toegankelijk recreatiegebied.

De waarde van de buitenruimte te Almere is juist gelegen in de mogelijke brugfunctie tussen stad en natuur, waarbij de bewoners van het gebied op dusdanige wijze kennis kunnen nemen van de natuur, dat dit contact verrijkend werkt voor de mens.

Door bepaalde beheersmaatregelen dient genoemde beperkte toegankelijkheid dermate te worden gewaarborgd, dat de natuurwaarde niet wordt aangetast.

De als in studie opgenomen infrastructuur die ten noorden van Almere - Buiten in de richting wijst van de Oostvaardersdijk, bevindt zich in een ca. 200 m brede strook, waaraan de bestemming 'stedelijk gebied t.b.v. utilitaire werken' is toegekend.

Zoals uit de tekst en tabel 1.4.1. van de Aanvullende Nota blijkt, wordt een groot gedeelte van dit gebied ingeplant.

Deze infrastructuur in studie ligt aan de noord-oostzijde van het bedrijvenpark de Vaart en vormt mogelijkerwijs in de toekomst een verbinding met de Markerwaard.

Gezien de voorgestane ontwikkeling van de delen de Vaart - Noord en de Vaart - Oost, waarvoor aan de oostelijke zijde een railaansluiting een essentieel onderdeel vormt, is het logisch deze vormen van infrastructuur te bundelen.

Een verplaatsing in westelijke richting van deze gereserveerde infrastructuur volgens uw voorstel, is, met behoud van de door de R.I.J.P. voorgestane doeleinden t.b.v. het bedrijvenpark de Vaart, derhalve niet mogelijk.

Te zamen met de bosstrook ten oosten van deze zone is een gebied van minimaal 250 m (in het noorden) tot ca. 700 m in meerzuidelijke richting voorzien als bos, die als buffer zal dienen tussen Almere en de Oostvaardersplassen.

### **3.8. Reactie van de N.V. Samenwerkende Elektriciteits-Productie-bedrijven (S.E.P.)**

Naar aanleiding van uw bovenvermelde brief delen wij u mede dat de 380 kV-hoogspanningslijn Diemen - Ens van onze vennootschap het gebied waarop het Ontwerp - Structuurplan Almere betrekking heeft doorkruist.

Ten behoeve van de hoogspanningslijn werden door ons zakelijke rechten gevestigd op een gebied dat wordt begrensd door zijden op 36 meter afstand van de hartlijn van de hoogspanningslijn (totale breedte 72 meter).

T.a.v. bestemming en gebruik van en activiteiten in deze zogenaamde 'belaste strook' gelden beperkingen die zijn vastgelegd in de artikelen 3,4,5,6 en 7 van de zakelijk rechtsovereenkomsten. De tekst daarvan is hierna letterlijk weergegeven.

#### **Artikel 3**

Het bedrijf is gerechtigd van de belaste strook te allen tijde gebruik te maken of te doen maken, zulks met inbegrip van het recht van toegang voor personen en goederen en daarin, daarop en/of daarboven alle werkzaamheden te verrichten of te doen verrichten zoals en voor zover zulks naar het oordeel van het bedrijf nodig is voor het aanbrengen, houden, onderzoeken, onderhouden, herstellen, vervangen en verwijderen van electriciteitswerken, betreffende de mast(en) met fundering(en) alsmede van draden, dienende tot of in verband staande met het overbrengen van elektrische energie, en van de daarmee in verband taande beveiligingswerken waaronder aarding en ondersteuningswerken. Van het hiervoren bedoelde recht van toegang zal door het bedrijf zo mogelijk in overleg met de eigenaar op redelijke wijze gebruik worden gemaakt.

#### **Artikel 4**

De eigenaar zal zich ook bij het verlenen van rechten aan derden onthouden van al datgene waardoor:

- a. de in artikel 3 vermelde werken gevaar zouden kunnen lopen;
- b. het overbrengen van elektrische energie door middel van bedoelde werken zou kunnen worden belet, belemmerd of geschaad of gevaar zou kunnen opleveren voor personen of goederen;
- c. inbreuk op het zakelijk recht zou worden gemaakt of een ongestoorde uitoefening daarvan zou kunnen worden belemmerd.

#### **Artikel 5**

1. De eigenaar zal zonder schriftelijke toestemming van het bedrijf, dat zonder redelijke gronden deze toestemming nimmer zal weigeren:
  - a. binnen de belaste strook geen opstallen, zoals gebouwen, werken - waaronder mede begrepen verhardingen en wijzigingen van de bodemniveau - alsmede opslagplaatsen, bomen en beplantingen aanbrengen of doen aanbrengen.
  - b. opstallen of andere zaken, die zich ten tijde van de vestiging van het zakelijk recht binnen de belaste stroom aldaar bevonden of later met schriftelijke toestemming zijn aangebracht of geplaatst, niet uitbreiden of doen uitbreiden of van bestemming veranderen;
  - c. op of aan vorenbedoelde opstallen en zaken geen steigerwerk op voorwerpen aanbrengen of doen aanbrengen;
  - d. niet gedogen dat door derden boven- of ondergrondse kabels, buizen of leidingen worden aangebracht.
2. Ten aanzien van laagblijvende beplantingen die geen brandgevaar kunnen opleveren en van veldgewassen is geen toestemming van het bedrijf vereist.

**Artikel 6**

Indien de eigenaar de verplichtingen omschreven in de artikelen 4 en 5 niet nakomt, heeft het bedrijf het recht terstond en zonder dat daartoe enige ingebrekestelling nodig is, op kosten van de eigenaar als die maatregelen te nemen, welke nodig zijn om hetgeen in strijd met genoemde verplichtingen is verricht, ongedaan te maken zonder dat het bedrijf tot enige schadevergoeding verplicht is.

**Artikel 7**

Onverminderd het bepaalde in artikel 4 is het bedrijf bevoegd bomen en beplantingen, die ten tijde van de vestiging van het zakelijk recht binnen de belaste stroom mochten blijven staan, doch naar het ooreel van het bedrijf hinderlijk zijn geworden voor uitoefening van het zakelijk recht, alsmede bomen die buiten de belaste stroom staan, doch bij omvallen of anderszins de in artikel 3 bedoelde werken zouden kunnen raken, te snoeien, in te korten of te verwijderen, een en ander zo mogelijk na voorgaand overleg en behoudens het recht van de eigenaar op schadevergoeding.

Als uitvloeisel uit onze rechten in de zakelijke rechtstrook dient de toegankelijkheid van onze masten vanaf de openbare weg te allen tijde gewaarborgd te zijn voor zwaar materieel, waarvoor een breedte van 4 meter is vereist.

Bij werkzaamheden buiten de belaste strook dient voor hoge werktuigen een zodanige afstand in acht te worden genomen, dat bij eventueel omvallen daarvan, ook tijdens de val, de afstand tot de geleiders van de lijn niet kleiner wordt dan 6 meter.

**Antwoord R.I.J.P.**

In antwoord op uw schrijven deel ik u mede goede nota te hebben genomen van uw opmerkingen.

In de verdere uitwerking en realisering van het plan zal hiermede terdege rekening worden gehouden.

### 3.9. Reactie van het Landbouwschap (Gewestelijke Raad voor de IJsselmeerpolders)

De Gewestelijke Raad van het Landbouwschap voor de IJsselmeerpolders heeft met belangstelling kennis genomen van het Ontwerp - Structuurplan Almere, deel II: Aanvullende Nota (OSA II). Deze nota geeft de Raad aanleiding tot de volgende opmerkingen.

Evenals bij zijn reactie op de Actualisering Verkavelingsplan oostelijk deel Zuidelijk Flevoland van december 1982, baseert de Raad zich bij zijn beoordeling van het OSA II op de afspraken, die tussen de meest betrokken ministeries zijn gemaakt over de verdeling naar oppervlakte van de gronden in Zuidelijk Flevoland over de diverse bestemmingen (het zgn. covenant).

De Raad heeft de cijfers van dit covenant en de later gevolgde bijstellingen daarvan aanvaard en doet dat nog steeds. Uit de Nota van commentaar, behorende bij de actualisering van het verkavelingsplan, blijkt echter nog eens duidelijk, dat de meningen met betrekking tot de vraag wat onder landbouwgrond verstaan moet worden uiteen blijven lopen.

De Raad herhaalt nogmaals dat hij van mening is, dat op gronden met een agrarische bestemming de landbouw op de algemeen in de IJsselmeerpolders gebruikelijke wijze moet kunnen worden uitgevoerd, en dat het vast dient te staan dat deze gronden te zijner tijd aan boeren zullen worden uitgegeven. Dat pas aan uitgifte aan particuliere bedrijven wordt gedacht bij een veel langere realiseringstermijn dan 1990, biedt geen enkel nieuw inzicht. Het is ten behoeve van een goede beoordeling noodzakelijk dat het plan zich op dit punt duidelijk uitspreekt.

De Raad kan zich vinden in het regeringsstandpunt, dat de gemiddelde woningdichtheid in Almere **aanmerkelijk** opgevoerd moet worden en dat de ontwikkeling van Almere voorshands geconcentreerd moet worden op het gebied, dat de kernen Almere - Haven, Almere - Stad en Almere - Buiten omvat. De Raad heeft getracht om op grond van de vele verschillende oppervlakte-cijfers in de actualisering van het verkavelingsplan en in het OSA II te komen tot een zekere vergelijking van de woningdichtheden in Almere met de daarvoor in de Verstedelijkingsnota opgenomen uitgangspunten. Hoewel de bedoelde oppervlakte-cijfers niet de gelegenheid bieden voor een eenduidig resultaat, leidde deze poging niettemin tot een overtuigende indicatie.

Uitgaande van een gemiddelde woningbezetting van 2,6 zijn er voor de 250.000 inwoners uiteindelijk 96.000 woningen noodzakelijk.

In tabel 1.4.1. van het OSA II is er bij 250.000 inwoners 3.325 ha uitgetrokken **ten behoeve van de functie wonen**. Dit zou resulteren in een woningdichtheid van 28,9 per ha. Uitgaande van een gemiddelde woningbezetting van 2,8, zoals in het OSA II voor Almere - Stad wordt genoemd, levert dit zelfs een woningdichtheid van 26,9 per ha op.

In zijn reactie op de actualisering van het verkavelingsplan kwam de Raad uit op een dichtheid van 27,4 woningen per ha.

Gezien het gestelde op blz. 155 van de Verstedelijkingsnota (deel 2a) zijn deze cijfers alleszins acceptabel te achten voor stedelijke gebieden, zeker als men bedenkt, dat in de nota daarbij groene geleidingszones zijn opgenomen, zones die niet zijn begrepen in de hier boven gehanteerde oppervlaktes.

Uit het 'vademecum plannen ex artikel 11 Almere gebied' blijkt echter, dat de totale oppervlakte van de drie kernen 4.676 ha bedraagt inclusief 145 ha definitieve landbouw (in het plan Buitenveld). Dit levert een bruto woningdichtheid op van 21,2 per ha, die dus beduidend lager is dan de hiervoor genoemde waarden. De Raad heeft de indruk, dat alleen deze laatstgenoemde dichtheid grosso modo vergelijkbaar is met de bruto dichtheid zoals omschreven in de Verstedelijkingsnota.

Bij deze beschouwing dient er nog wel rekening mee gehouden te

worden, dat het stedelijk gebied van Almere over een relatief zeer grote afstand wordt doorsneden door de Flevospoorlijn, een optimale vorm van openbaar vervoer, waar omheen de Regering hogere dichtheden voor ogen staan. Tevens is in de directe omgeving van de drie kernen een grote oppervlakte bos gepland (en deel reeds aangelegd), die een groot deel van de recreatiebehoefte kan opvangen en die niet is betrokken in de bepaling van de gemiddelde woningdichtheden.

Het voorgaande leidt tot de conclusie, dat op grond van de daarvoor door de Regering gehanteerde normen de voor een bevolking van 250.000 noodzakelijke woningen zonder enige moeite gebouwd kunnen worden binnen de kernen Almere - Haven, Almere - Stad en Almere - Buiten. Het is dan ook niet duidelijk waarom de regering in haar commentaar op het OSA I niet de uiteindelijke consequentie uit haar beleid heeft getrokken door de stedelijke reserveringen buiten deze drie kernen volledig te schrappen.

Ter voorkoming van misverstanden wijst de Raad erop, dat hij geen bezwaar heeft tegen een uitbouw van Almere tot een stad met 250.000 inwoners. De opzet van Almere volgens OSA II is echter nog steeds veel te ruim en dat gaat ten koste van de voor de nationale economie zo belangrijke sector landbouw.

Voor de diverse onderdelen leidt dit tot de volgende opmerkingen.

### **1. Relatie met het verkavelingsplan Zuidelijk Flevoland**

Het OSA II en het verkavelingsplan moeten beter op elkaar afgestemd worden. In beide plannen moeten dezelfde bestemmingsbenaderingen worden gebruikt, zodat het mogelijk wordt deze bij elkaar op te tellen en aan de hand daarvan de gegeven bestemmingen te toetsen aan de oppervlakten, voortvloeiend uit het convenant.

Het is nu in feite onmogelijk te bepalen wat daarbij hoort.

### **2. De Kernen**

De Raad is niet overtuigd van het feit dat het maximum aantal inwoners voor Almere - Stad en Almere - Buiten op resp. 112.000 en 50.000 gesteld moet worden. Op basis van de in het algemeen door de regering gehanteerde normen kunnen deze cijfers nog aanzienlijk opgevoerd worden, zonder dat daarbij het wooncomfort en de recreatie-mogelijkheden van de inwoners van deze kernen in het gedrang komen. Het is bovendien twijfelachtig of er een stedelijk karakter voor Almere te creëren is met 75-80% eengezinswoningen. Een opvoering van het percentage stapeling zou Almere als stad wel eens beter tot zijn recht kunnen doen komen.

Tevens hebben de vele, op zich goede, voorzieningen ten behoeve van het openbaar vervoer slechts zin en blijven ze betaalbaar, bij een hoge bevolkingsdichtheid.

### **3. Buitenruimte**

In de buitenruimte van Almere zijn diverse stedelijke bestemmingen opgenomen, waarbij de recreatiemogelijkheden t.b.v. de inwoners van Almere de voornaamste plaats innemen. De Raad wijst deze bestemmingen af, omdat hij van mening is, dat daarvoor binnen het feitelijke stadsgebied voldoende ruimte is. Voor zover deze reeds gerealiseerd zijn, moeten ze tot het grondgebied van de desbetreffende kernen gerekend worden en aldus mede van invloed zijn op de bepaling van de woningdichtheden.

#### *a. Kromslootpark*

Het is niet duidelijk of de ca. 150 ha van het Kromslootpark gezien de beschrijving van de inrichting en de benaming van het gebied gerekend kan worden tot de convenantsbestemming bos. De Raad gaat hier voorlopig wel van uit. Is dit niet het geval, dan zal deze 150 ha volledig gerekend moeten worden tot het grondgebied van de kernen Almere - Stad en Almere - Haven.

#### *b. Muiderzand*

Het Muiderzand zal zodanig ingericht moeten worden, dat het valt onder de convenantsbestemming bos.

#### *c. Pampushout*

De recreatiebestemming in de Pampushout is niet aanvaardbaar. Voor zover in dit gebied geen bos is aangeplant, of zal worden aangeplant, dat past binnen de convenantsbestemming bos, zal dit gebied een permanente landbouwbestemming moeten krijgen en moeten worden uitgegeven aan particuliere boeren.

In de reactie op de actualisering van het verkavelingsplan is reeds gesteld, dat het uit een oogpunt van bundeling gewenst is, dat het tracé t.b.v. de nationale leidingenstrook wordt gelegd langs RW 6 en wel aan de noordzijde.

#### *d. Het Noorderplassegebied*

Nu het gebied tussen de Lepelaarsplassen en de Noorderplassen de bestemming bos heeft gekregen zal het ook zodanig ingericht moeten worden, dat het kan meetellen binnen de desbetreffende convenantsbestemming. De Raad wijst de in dit gebied opgenomen recreatiebestemming af.

#### *e. Het Middengebied + het Weerwater*

De Raad acht het gezien de ligging van beide gebieden in het centrum van Almere onbegrijpelijk, dat het Middengebied en het Weerwater tot de buitenruimte van Almere worden gerekend.

De oppervlakte van het feitelijke stadsgebied wordt daardoor kunstmatig met 363,5 ha verminderd. Hierdoor lijkt de bruto woningdichtheid in Almere hoger dan zij in werkelijkheid is. Voor het karakter van het centrum van Almere - Stad is het te hopen, dat de bebouwing mag reiken tot 30 m i.p.v. 30 cm.

#### *f. De Oostrand*

Ook hier zijn weer vele stedelijke activiteiten buiten het feitelijke stadsgebied geplaatst. De Raad wijst dit in beginsel af. Voor zover reeds gerealiseerd dienen zij te worden gerekend tot het gebied van de kern Almere - Haven.

#### *g. De Almeerderhout*

Het is opvallend dat bij de kwaliteit van het 'enige grote bos van Almere' naast rust, stilte en rijkdom aan flora en fauna, niet de houtproductie is genoemd.

Als in de Almeerderhout opgenomen hoeveelheid landbouwgrond wordt meegeteld in de desbetreffende convenantsoppervlakte, zal hier de landbouw uitgeoefend moeten kunnen worden op dealgemeen in de IJsselmeerpolders gebruikelijke wijze. De Raad is van mening, dat het OSA II niet het juiste kader is om te bepalen, of ergens weidebouw dan wel akkerbouw zal moeten komen. Ook hier wijst de Raad de opgenomen bestemming recreatie af. De hiervoor bestemde oppervlakte zal of als bos meegerekend moeten worden of als landbouwgrond aan particuliere boeren moeten worden uitgegeven.

#### *h. Overvaart*

Het is niet duidelijk hoe een golfterrein (zoals opgenomen in het desbetreffende plan ex art. 11) in het structuurplan de bestemming bos kan krijgen.

### **4. Reserveringen**

Zoals in de inleiding uitvoerig is beargumenteerd, is de Raad van mening, dat er binnen de kernen Almere - Haven, Almere - Stad en Almere - Buiten voldoende ruimte is voor 250.000 inwoners met de daarbij behorende voorzieningen. Reserveringen t.b.v. stedelijk gebied buiten deze drie kernen wijst de Raad dan ook af.

De Raad vertrouwt erop, dat u met onze opmerkingen rekening zult houden.

### **Antwoord R.IJ.P.**

Het Ontwerp - Structuurplan Almere beoogt ruimte te bieden aan alle noodzakelijke bestemmingen voor een uiteindelijk inwoneraantal van 250.000 inwoners.

Naast woningen betreft dit tevens werkgebieden, voorzieningencentra, openluchtvoorzieningen, hoofdinfrastructuur, water en groen.

In die zin dient het verschil in oppervlakte te worden gezien van het aantal hectaren voor de functie wonen en voor het totale oppervlak stedelijk gebied.

De door de regering beoogde verdichting van het oorspronkelijke Ontwerp - Structuurplan Almere heeft maximale toepassing gekregen in de reeds vastgestelde en deels gerealiseerde plannen voor Almere - Haven, - Stad en - Buiten.

De beoogde dichtheden passen geheel in de door de regering gehanteerde normen t.a.v. een zo zuinig mogelijk ruimtegebruik en een zo efficiënt mogelijke benutting van de geplande weg- en rail-infrastructuur.

Uw conclusie dat 'de voor een bevolking van 250.000 noodzakelijke woningen zonder enige moeite gebouwd kunnen worden binnen de kernen Almere - Haven, -Stad en - Buiten' wordt overigens in uw bezwaarschrift op geen enkele wijze kwantitatief onderbouwd of anderszins aannemelijk gemaakt.

Over uw opmerkingen t.a.v. de diverse onderdelen het volgende:

#### **a) Relatie met het verkavelingsplan Zuidelijk Flevoland**

Juist in het kader van deze relatie heeft op blz. 32 en in tabel 1.4.1. op blz. 31 de door u bedoelde afstemming plaatsgevonden, waarbij inderdaad tevens dezelfde bestemmingbenaderingen worden gebruikt.

Wel wijs ik u erop, dat het convenant een kwantitatieve afspraak tussen een aantal ministeries inzake een beperkt aantal ruim opgevatte bestemmingen betreft tot het jaar 1990.

Het Ontwerp - Structuurplan Almere onderscheidt een aanzienlijk groter aantal gedetailleerde bestemmingen in een ruimtelijk plan, waarbij naast het Rijk tevens zowel de lagere overheden als de bevolking een rol spelen in de besluitvorming, voor een periode tot minimaal het jaar 2000, overeenkomstig de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

In dat kader is een vergelijking tussen convenant en Ontwerp Structuurplan onjuist.

#### **b) De kernen.**

Naast het in algemene zin door mij gestelde inzake dichtheden en bevolkingsaantallen zou ik willen opmerken dat een stedelijk karakter van Almere niet afhangt van een bepaald percentage stapeling.

Zoals reeds op blz. 35 van de Aanvullende Nota werd gesteld, acht ik hogere percentages stapeling dan de 20 a 25% niet wenselijk, gezien de voorkeur van de overgrote meerderheid van de bevolking.

#### **c) Buitenruimte.**

De functie van de Buitenruimte van Almere wordt zowel in deel I als in de Aanvullende Nota (deel II) beschreven. Ook de recreatie in al haar vormen neemt daarbij een plaats in.

Inclusief de daartoe bestemde gebieden binnen de kernen is in totaal ca. 1560 ha voor recreatief gebruik op structuurplan niveau bestemd. Gezien de aanzienlijk grotere oppervlakten bestemd voor landbouw en bos + beplantingen, is hier echter beslist geen sprake van de door u genoemde 'voornaamste' plaats.

Eén van de redenen van de bouw van Almere is nog steeds het hierdoor willen voorkomen van verdere aantasting van waardevolle natuur- en recreatiegebieden in het Gooi en elders in de noordvleugel van de Randstad.

Het voor recreatief gebruik bestemde deel van de buitenruimte van Almere is bedoeld om hierin te voorzien.

Naar mijn mening valt het Kromslootpark grotendeels onder de conve-



nantsafspraak 'bos' evenals het grootste deel van het Muiderzand, behalve dat deel waar parkeervelden zijn aangelegd.

Aan uw bezwaren inzake de Pampushout kan ik niet tegemoet komen. Naast de bestemming bos krijgt een deel van het gebied de bestemming recreatief gebruik binnen het totale scala van recreatieve mogelijkheden van Almere.

Juist de doorgevoerde verdichting binnen de stedelijke kernen leidt ertoe dat een aantal recreatieve bestemmingen hier buiten moet worden gelocaliseerd.

Het tracé t.b.v. de nationale leidingenstraat moet worden gezien als een reservering, evenals een alternatief tracé aan de oostzijde van Rijksweg 27 (via de brug bij Huizen), waarnaar voorshands mijn voorkeur uitgaat. In het overleg over het uiteindelijk vast te stellen tracé zal uw bezwaar worden betrokken.

Van uw opmerking inzake het gebied tussen de Lepelaarsplassen en de Noorderplassen heb ik goede nota genomen.

Aan uw bezwaar inzake de recreatieve bestemming in dit gebied kan ik niet tegemoet komen.

Het Weerwater wordt als bestemming tussen de stedelijke kernen Almere - Stad en Almere - Haven een integraal onderdeel van de buitenruimte, alhoewel het gebied tevens een onderdeel is van het reeds vastgestelde deel-structuurplan Almere - Stad met een totale omvang van ca. 2500 ha.

Ditzelfde geldt overigens voor de zgn. groene wiggen die op bepaalde plaatsen de stedelijke kernen binnendringen.

Uw hoop inzake de bebouwingshoogte van 30 m i.p.v. 30 cm kan in vervulling worden gebracht (tikfout).

T.a.v. de Oostrand verwijs ik u naar mijn opmerkingen inzake de Pampushout.

De Almeerderhout zal inderdaad tevens een functie kunnen vervullen voor de houtproductie.

In het OSA II is uitsluitend gesteld, dat i.v.m. bepaalde randvoorwaarden qua ligging, waterhuishouding en bodemgesteldheid het ene gebied geschikt is voor weide- en het andere voor akkerbouw. Een dergelijke vermelding past wel degelijk in het kader van het onderhavige Structuurplan.

Inzake uw opmerking over de bestemming recreatie verwijs ik u naar het gestelde onder de Pampushout.

Het geprojecteerde golfterrein zal, zoals gesteld op blz. 45 van de Aanvullende Nota een openbaar karakter kunnen krijgen en als zodanig een onderdeel kunnen vormen van het bosgebied.

#### **d) Reserveringen**

Aan uw bezwaar inzake bedoelde reserveringen kan ik, zoals reeds eerder gesteld, niet tegemoet komen.

### 3.10. Reactie van de Stichting Recreatie

Het dagelijks bestuur van de Stichting Recreatie heeft veel waardering voor de manier waarop bij de opzet van Almere zoals deze is neergelegd in het Ontwerp Structuurplan Almere, rekening is gehouden met de recreatieve mogelijkheden in de nieuwe stad en op het nieuwe land.

Helaas moet die waardering vergezeld gaan van enkele kritische kanttekeningen, aangezien naar ons oordeel in dit algemene plan voor Almere en in het bijzonder voor het onderdeel Almere- Buiten nog onvoldoende ruimte is gereserveerd voor die speciale vorm van recreatie, waar de natuurbeleving centraal staat. De aanwezigheid van het natuurgebied de Oostvaardersplassen maakt het voor de hand liggend en naar de mening van de Stichting Recreatie noodzakelijk om in het plan aandacht te besteden aan de natuurgerichte recreatie.

Er ligt hier een unieke kans, die zich in deze omvang vermoedelijk nooit meer zal voordoen in ons land.

Om de mogelijkheden voor natuurgerichte recreatie in het Oostvaardersplassengebied te verkennen is op initiatief van de Stichting een werkgroep opgericht.

Als integraal onderdeel van deze reactie op het ter inzage liggende plan is dan ook de tekst van een eerdaags te publiceren brochure bijgevoegd, waarin de werkgroep rapporteert. Daarin is bovendien een voorstel neergelegd voor een wederzijdse afstemming van openlucht-recreatie en natuurbehoud.

Het dagelijks bestuur van de Stichting stelt zich, zo mag duidelijk zijn, achter de inhoud en de intenties van deze brochure en beschouwt deze als een onderbouwing van en een toelichting op de volgende korte reactie.

Het dagelijks bestuur is zich bewust van het bestaan van een afzonderlijk deelplan voor Almere - Buiten, waarover inmiddels besluitvorming heeft plaatsgevonden. Toch ligt het zwaartepunt van deze reactie op het planonderdeel Almere - Buiten. Dáár concentreert zich de problematiek, terwijl de betreffende kern een belangrijk onderdeel is van het thans ter inzage liggende Ontwerp Structuurplan Almere.

Het bijstellen van de voornemens met betrekking tot Almere - Buiten is naar onze mening in overeenstemming met het algemene principe van flexibiliteit dat in het Ontwerp Structuurplan Almere zo centraal staat. Een standpunt dat mede zijn rechtvaardiging vindt in het feit dat met de besluitvorming over Almere - Buiten is vooruitgelopen op de vaststelling van het structuurplan voor geheel Almere.

Onze opmerkingen spitsen zich toe op de volgende punten:

- het internationaal belangrijke Oostvaardersplassengebied wordt in de huidige plannen, i.c. het Ontwerp Structuurplan Almere, afgeschermd tegen recreatieve activiteiten aan de kant van Almere-Buiten.

In het bijzonder is dit het gevolg van het doortrekken van de stedelijke bebouwing tot aan het natuurgebied en de situering van het omvangrijke industriegebied de Vaart.

- Er is in het Structuurplan tussen Almere- Buiten/De Vaart en het natuurgebied geen ruimte gereserveerd voor de recreatie, die zich richt op de beleving van de natuur van het Oostvaardersplassengebied.

- Tussen de Stedelijke bebouwing en het Oostvaardersplassengebied zou een overgangszone gecreëerd moeten worden, die recreanten uit Almere en van elders opvangt en in de gelegenheid stelt kennis te nemen van het natuurgebied. Bovendien wordt daardoor het natuurgebied gevrijwaard van schadelijke invloeden.

- Het nu reeds vastleggen van de bestemming van stedelijke bebouwing van Almere - Buiten tot aan de rand van het natuurgebied als plan op de lange termijn, geeft een onomkeerbare situatie, die een zachtere overgang tussen bebouwing en natuurgebied reeds nu voor goed onmogelijk maakt.
- Deze overgangszône kan evenwel, zonder de fundamentele doelstellingen van het structuurplan aan te tasten, worden gerealiseerd door een enigzins andere stedenbouwkundige structurering van Almere - Buiten en het bedrijvenpark De Vaart.
- Van de grote groenelementen, die Almere - Buiten doorsnijden, mag een relatief geringe gebruikswaarde worden verwacht. Het naar de rand toe brengen van een deel van dit groen zou ruimte opleveren tussen de bebouwing en het natuurgebied zonder dat de netto woningdichtheid daarmee wordt aangetast.
- De plannen voor het bedrijvenpark De Vaart leveren ondoelmatige groenelementen op uit het oogpunt van beheer en van recreatieve kwaliteit. Het ruimtebeslag van het bedrijventerrein is daarom ook onnodig groot. De plannen zijn niet aangepast aan de inmiddels veranderde bestemming van het Oostvaardersplassengebied tot natuurgebied. De aldaar geplande milieu - vervuilende industrie is bedreigend voor natuur en recreatie.  
Het niet toelaten van deze zware industrie en het naar de rand brengen van het groen, zou bijdragen aan een overgangszône naar het natuurgebied toe. We verwijzen in dit verband naar de discussie in de Adviesraad van Almere over de bouw van de op kolen gestookte warmtekrachtcentrale.
- Een aanzienlijk terrein tussen de Lage Vaart en de rijksweg A6 wordt niet voor woningbouw en bedrijven benut, hoewel dit elders ruimte zou kunnen opleveren voor een zachte overgangszône tussen bebouwing en natuurgebied van de Oostvaardersplassen.
- In tegenstelling tot de andere kernen van Almere is er rond Almere - Buiten geen echte groene uitloopzône voor de bewoners van deze kern. De opzet van het Structuurplan schiet aan die kant van Almere tekort in het realiseren van de doelstellingen 'de natuur dichterbij de woongebieden brengen' en 'het aanbieden van een gevarieerd milieu'.  
De door ons voorgestelde overgangszône zou hieraan wel goed beantwoorden.
- De aldus te verkrijgen overgangszône heeft een inrichting, die in het bijzonder is afgestemd op eisen die de natuurgerichte recreatie stelt.
- De plannen voor Almere zouden veel gefaseerder moeten worden uitgewerkt, zodat in de toekomst nog kan worden ingespeeld op veranderende omstandigheden.  
De herziening van de bestemming van het Oostvaardersplassengebied zelf tot natuurgebied is daarvan al een voorbeeld, dat nog consequenter zou moeten worden nagevolgd.

#### **Tot slot**

Wij hebben niet alleen kritische kanttekeningen willen plaatsen bij het Ontwerp Structuurplan Almere. Er is serieus meegedacht. In de brochure is bij wijze van vingeroefening een alternatief plan voorgesteld, geboren uit zorg voor een, in ons land door het schaalniveau volstrekt uniek natuurgebied.

### **Antwoord R.IJ. P.**

Van de door u genoemde ideeën inzake de 'natuurgerichte recreatie' is dezerzijds goede nota genomen. Ook ik hecht grote waarde aan een goede wederzijdse afstemming van openluchtrecreatie en natuurbehoud.

In zijn algemeenheid meen ik dan ook dat het Ontwerp Structuurplan Almere zowel intern als in relatie met de aangrenzende gebieden deze afstemming voldoende waarborgt.

Het Oostvaardersplassengebied kent als natuurgebied een inrichting met bos, riet, water en grasland.

Het wordt in het zuiden begrensd door de geprojecteerde spoorlijn en in het westen door de geprojecteerde doortrekking van de Stadsautoweg 1 in noordelijke richting, die in een ca. 200 m brede strook, die als bos zal worden ingeplant is opgenomen. Tevens zal het gebied direct ten oosten van deze weg als bos worden ingericht en als zodanig kunnen dienen als buffer tussen stedelijk gebied en het stille gebied van de Oostvaardersplassen. In totaal is dus een strook van minimaal 250 m (in het noorden) tot ca. 700 m in meer zuidelijke richting voorzien als bos. In het beheer van het Oostvaardersplassengebied kan uw suggestie om hier een overgangszone te creëren t.b.v. recreanten uit Almere en van elders om kennis te nemen van de bedoelde natuurwaarden dan ook worden betrokken.

Zoals u reeds opmerkte is de bestemming van stedelijke bebouwing binnen Almere - Buiten onlangs vastgesteld, zodat daar geen ruimte voorhanden is voor bedoelde overgangszone.

De op verzoek van de Regering aangebrachte verdichting van Almere - Buiten zal de volledige plancapaciteit opeisen, waarbij de groenelementen binnen Almere - Buiten een structurerende functie dienen uit te oefenen.

Juist de gekozen ligging binnen Almere - Buiten draagt zorg voor een optimale gebruikswaarde.

Het ruimtebeslag van het bedrijvenpark de Vaart is in relatie met de uiteindelijke functie als grootschalig bedrijventerrein voor Almere en zelfs voor geheel Flevoland niet te groot.

Het door u bedoelde terrein tussen Rijksweg 6 en de Lage Vaart kent de bestemmingen sport, bos, landbouw en bedrijventerrein en maakt als zodanig deel uit van het reeds vastgestelde Structuurplan Almere - Buiten. De bestemmingen zullen ieder voor zich een functie voor de bewoners van Almere - Buiten vervullen, door als onderdeel ook van de door u bedoelde groene uitloopzone rondom Almere - Buiten, die overigens verder aanwezig is ten oosten en westen van de Lage Vaart, in het noordelijk deel van Almere - Buiten en in het zuiden van het landelijk gebied in Gemeentegrenzen vormen geen barrières in deze. Indien dan nog de door u bedoelde overgangszone in het westelijk deel van het Oostvaardersplassengebied zou kunnen worden ingepast, is er mijns inziens sprake van voldoende recreatieve mogelijkheden voor de bewoners van Almere - Buiten.

In dat kader ben ik van mening dat aan de doelstellingen 'de natuur dichterbij de woongebieden' en 'het aanbieden van een gevarieerd milieu' wel degelijk inhoud is gegeven in het voorliggende Ontwerp Structuurplan Almere.

Ten slotte deel ik u mede dat de beoogde groei van Almere dermate snel is, dat de door u wenselijk geachte verdere fasering van de uitwerking niet mogelijk is.

### 3.11. Reactie van het 'Bosschap' (Bedrijfschap voor de bosbouw en de houtteelt)

Naar aanleiding van het momenteel ter - visie - liggende Ontwerp - Structuurplan Almere wil het Bosschap een aantal bezwaren kenbaar maken.

Uitgangspunt voor de beoordeling door het Bosschap van het onderhavige plan en van de andere ruimtelijke plannen in Zuidelijk Flevoland vormt de uitspraak van de regering in de Nota Landelijke Gebieden, dat in de Zuidelijke IJsselmeerpolders een derde deel van 30.000- 35.000 ha bos aangelegd zal worden.

Deze oppervlakte is in het zogenaamde 'convenant', waar in de oppervlakteverdeling over de hoofdbestemmingen in Zuidelijk Flevoland is aangegeven, nader bepaald op ca. 9.000 ha.

Het bosschap acht het beslist noodzakelijk dat dit areaal, dat al ligt beneden het in de Nota Landelijke Gebieden genoemde bosareaal, in de ruimtelijke plannen wordt opgenomen en ook daadwerkelijk wordt aangelegd in Zuidelijk Flevoland.

1. Het Bosschap constateert, dat de ruimtelijke planvorming van Almere en de plaats van het Ontwerp Structuurplan Almere daarin bijzonder onoverzichtelijk is.

Met name de relatie tussen het Ontwerp Structuurplan Almere deel II (O.S.A. II), waar dit bezwaarschrift primair betrekking op heeft en het O.S.A. I wordt niet voldoende duidelijk uiteengezet. Voorts wordt niet aangegeven, in hoeverre de structuurplannen voor Almere - Stad en Almere - Buiten, die binnen het werkingsgebied van het O.S.A. II vallen, in dit plan zijn verwerkt.

Onduidelijk is eveneens de betekenis van het O.S.A. voor de zogenaamde art. 11 plannen. Verwacht mag toch worden, dat deze plannen, die de bestemming van de gronden in detail regelen, aansluiten op het O.S.A. In werkelijkheid blijkt dat echter allerminst zo te zijn. De onduidelijke relatie tussen de verschillende plannen springt des te meer in het oog nu de plankaarten, de daarbij behorende legenda en de tekst inclusief becijferingen onderling grote afwijkingen vertonen.

Het Bosschap dringt er derhalve op 'aan, de relaties tussen de verschillende ruimtelijke plannen duidelijk te maken en kaarten en tekst op elkaar af te stemmen.

2. Mede in verband met het onder 1 genoemde acht het Bosschap het bijzonder onjuist, dat reeds art. 11 plannen in procedure worden gebracht, terwijl het O.S.A. nog niet is vastgesteld. Daarmee wordt de besluitvorming rond het O.S.A. nadelig beïnvloed. De betekenis van het O.S.A. is nihil als al voor de vaststelling ervan art. 11 plannen zijn opgesteld. In de praktijk blijken de ontwerpen van de art. 11 plannen overigens van het onderhavige plan af te wijken. Verwezen mag worden naar de reactie van het Bosschap op het plan 'De Noorderplassen'.

Zonder een vastgesteld structuurplan Almere is een juiste beoordeling van deze art. 11 plannen niet mogelijk, omdat het overzicht ontbreekt.

Het Bosschap verzoekt derhalve om de procedures met betrekking tot de art. 11 plannen stop te zetten totdat de inhoud van het O.S.A. is vastgesteld.

3. Niet alleen de onderlinge relaties tussen de verschillende ruimtelijke plannen zijn onduidelijk, dat zelfde geldt, zoals hiervoren onder 1 al is opgemerkt, voor de kaarten en de tekst van de plannen.

Een aantal voorbeelden ter verduidelijking:

- Het grensgebied tussen Oostvaardersplassen en Almere - Buiten. De plankaart bij het O.S.A. I1 wekt de indruk, dat een gedeelte bos en natuurgebied, dat onder het gebied van het Geactualiseerd Verkavelingsplan valt, eveneens wordt gerekend tot het gebied van het O.S.A. II.
- Tabel 1.4.1. van het O.S.A. II hanteert bestemmingen, die niet aansluiten op de bestemming van het convenant, zonder dat een duidelijk overzicht in de verschillen wordt gegeven.
- Op de plankaart van het O.S.A. II heeft het gebied de Noorderplassen grotendeels de aanduiding 'bos' gekregen, terwijl de toelichting spreekt van de hoofdbestemmingen landbouw, intensieve en extensieve recreatie.

Het Bosschap verzoekt om de relatie tussen de bestemmingen in het convenant en die in het structuurplan op een duidelijke manier uiteen te zetten en voorts om de plankaart in overeenstemming te brengen met de toelichtende tekst en overige onduidelijkheden uit het plan te verwijderen.

4. Voor wat betreft de bosaanleg blijkt het O.S.A. II aanzienlijk af te wijken van de afspraken in het convenant. Voornamelijk is dat te wijten aan het feit, dat van alles onder het begrip 'bos' wordt gebracht, dat daar in werkelijkheid niets mee uitstaande heeft. Het begrip 'bos', dat ook past in de lijn van de Nota Landelijke Gebieden, kan worden omschreven als de levensgemeenschap van planten en dieren, waarbij boomvormende soorten aspectbepalend zijn. In die optiek kan bos verschillende functies vervullen. Voor een juist functioneren van bos in de genoemde betekenis zijn evenwel een aantal randvoorwaarden noodzakelijk met betrekking tot situering, minimumoppervlakte en duurzame instandhouding. De minimum - oppervlakte, waarbij bos zich als levensgemeenschap kan ontwikkelen en duurzaam in stand kan blijven, moet vanuit deze visie op ten minste 5 ha worden gesteld. In de uiteindelijke versie van het convenant is het totale areaal bos in Zuidelijk Flevoland op 9185 ha bepaald. Daarin is een oppervlakte van 350 ha verblijfsrecreatie opgenomen. Bij de verdeling tussen Almere en het landelijk gebied van Zuidelijk Flevoland is bepaald, dat in Almere 3.135 ha bos dient te worden aangelegd. Daarin is 100 ha verblijfsrecreatie opgenomen. Ook het O.S.A. II gaat uit van de aanleg van 3.135 ha bos. De verdere uitwerking van dit areaal in het plan geschiedt evenwel volstrekt onjuist. In de eerste plaats wordt ca. 900 ha bos gelokaliseerd in het stedelijk gebied. Uit de situering, de toelichtende tekst en de feitelijke situatie valt op te maken, dat hier in geen enkel opzicht gesproken kan worden van bos in de hierboven genoemde zin. Ook volgens de R.I.J.P. zelf is hier in principe geen sprake van bossen (zie toelichting bij het herziene voorstel voor de oppervlakteverdeling over de hoofdbestemmingen tot 1990 in Zuidelijk Flevoland, R.I.J.P. 26 maart 1982). Uit ter beschikking staande gegevens blijkt, dat er op basis van de deelplannen voor de zogenaamde buitenruimte naast deze 900 ha nog eens 600 ha bos te weinig zal worden aangelegd. Te zamen betekent dat een tekort van 1.500 ha bos. E.e.a. vindt zijn oorzaak in het feit, dat het O.S.A. II ten onrechte in tabel 1.4.1. ook beplanting meetelt in het totale bosareaal, welke elders (art. 11 plan 'Noorderplassen') wordt gedefinieerd als 'alle vormen van gewas'. Onjuist is dan ook b.v. het feit, dat het gebied de Lepelaarsplassen een bestemming 'bos' krijgt, terwijl er in werkelijkheid sprake is van een natuurgebied.

Het Bosschap dringt er derhalve op aan, dat het O.S.A. beter inzicht verschaft in de locatie van het op grond van het convenant te

realiseren bosareaal; dat een onderscheid wordt gemaakt tussen bos en beplanting; dat daar op aansluitend alleen bos in de hierboven genoemde zin wordt meegeteld in de te realiseren oppervlakte.

5. Om te komen tot een goede en duidelijke planologische bescherming van het te realiseren bosareaal, is het nodig, dat in het structuurplan de aanduiding 'bos' wordt gehanteerd en dat bossen in de art. 11 plannen tot 'bos' worden bestemd met een daarop aansluitende doeleindenomschrijving.

Het Bosschap meent dat e.e.a. duidelijk in het structuurplan behoort te worden vastgelegd en voorts dat daarin wordt aangegeven hoe men de aanleg van het voorziene bos voor 1990 zal realiseren.

6. Ten slotte wil het Bosschap nog de volgende suggesties doen om het vooralsnog bestaande tekort aan bos te compenseren:

- aanleg van ca. 300 - 400 ha als buffer tussen Almere - Buiten en de Oostvaardersplassen; dus nog binnen het structuurplangebied;

- aanleg van ca. 400 ha ten zuidwesten van de Lepelaarsplassen. Dit gebied heeft nu een landbouwbestemming. Indien Almere wordt uitgebouwd vermindert dit gebied in betekenis voor de landbouw en kan het bos een overgang vormen tussen de stedelijke bebouwing en het natuurgebied de Lepelaarsplassen;

- het resterende areaal van ca. 700 - 800 ha kan gerealiseerd worden in de stedelijke reserveringen. Daarbij dient dan wel aansluiting te worden gezocht bij de reeds geplande bossen, teneinde te voorkomen dat een zelfde situatie ontstaat als in de bestaande stedelijke kernen, waar van bos geen sprake is.

Het Bosschap vertrouwt erop, dat bij de vaststelling van het structuurplan met de hiervoor genoemde bezwaren rekening zal worden gehouden.

### **Antwoord R.I.J.P.**

In antwoord op uw brief d.d. 18 januari 1983 inzake het Ontwerp Structuurplan Almere deel ik u het volgende mede.

Naar mijn mening is de relatie tussen het OSA I en het OSA II voldoende duidelijk in de Aanvullende Nota (deel II) weergegeven. In het OSA II is het commentaar van de Regering verwerkt op het OSA I. De door u bedoelde reeds vastgestelde structuurplannen van Almere - Stad en Almere - Buiten passen volledig binnen het voorliggende OSA II. Voor een duidelijk overzicht is in de Aanvullende Nota op blz. 31 een kwantitatieve relatie gelegd tussen OSA I en OSA II en de convenant - afspraken, terwijl tevens in de tekst deze relatie nader is verduidelijkt. De diverse deelplannen in de vorm van art. 11 plannen sluiten rechtstreeks aan bij het OSA II. Dat een aantal daarvan reeds in procedure zijn en worden gebracht alvorens het OSA II is vastgesteld, sluit aan bij het Regeringsstandpunt, weergegeven in de 2e alinea van blz. 30 van de Aanvullende Nota, waar de Regering aandringt op bijstelling van het OSA I, maar tevens stelt belang te hechten aan een snelle voortgang van de procedure. Deze voortgang omvat naast de materiële voortgang tevens voortgang in juridisch - planologische zin, waarvan de uitwerking in deelplannen en de vaststelling daarvan een belangrijk onderdeel vormen, mede met het oog op de gemeentewording van Almere op 1 januari 1984. In algemene zin wijken de art. 11 plannen niet af van het OSA II.

In antwoord op de door u gegeven voorbeelden zou ik het volgende willen opmerken: In het kwantitatieve overzicht op blz. 31 is aangegeven dat in het OSA II ca. 100 ha natuurgebied met bos behorend bij het Oostvaardersplassengebied valt. In dat verband is de totaal optelling van Almere in het convenant gesteld op 13.900 ha en in het OSA II op 14.000 ha.

In het kader van de relatie OSA II met het zgn. convenant heeft op blz. 32 en in tabel 1.4.1. blz. 31 een afstemming plaatsgevonden, waarbij voor zover mogelijk dezelfde bestemmingsbenamingen worden gebruikt. Ik wijs u er echter op dat het convenant een kwantitatieve afspraak betreft tussen een aantal ministeries inzake een verdeling van een beperkt aantal ruim opgevatte bestemmingen tot het jaar 1990.

Het OSA II onderscheidt een aanzienlijk groter aantal nader gedetailleerde bestemmingen in een ruimtelijk plan, waarbij naast het Rijk tevens zowel de lagere overheden als de bevolking een rol spelen in de besluitvorming, voor een periode tot minimaal het jaar 2000, overeenkomstig de Wet op de Ruimtelijke Ordening. In dat kader is een vergelijking tussen convenant en OSA II onjuist.

Het gebied van de Noorderplassen heeft inderdaad de hoofdbestemmingen landbouw, bos, water en een gebied t.b.v. recreatief gebruik overeenkomstig de plankaart. In de toelichting wordt hieraan ook aandacht besteed in die zin dat naar mijn mening in het water- en bosgebied een aantal recreatieve activiteiten zouden kunnen plaatsvinden, overigens zonder de huidige natuurwaarden van het gebied aan te tasten.

Naar mijn mening wijkt het OSA II niet in belangrijke mate af van de convenant - afspraken. Indertijd is bij de convenant - afspraak niet een éénduidige definitie van het begrip bos gebruikt. Gezien het feit dat op de convenant - kaart ook gebieden binnen de stedelijke kernen als 'bos' worden aangemerkt, terwijl deze gebieden voor een deel als stadspark reeds in deelplannen waren vastgesteld, is in het OSA II het begrip bos ruimer opgevat dan door u bedoeld.

In totaal is in het OSA II 3135 ha als 'bos, beplantingen' opgenomen. Bovendien heeft van de 1560 ha met de bestemming 'recreatief gebruik' ca. 550 ha de verschijningsvorm bos, met dien verstande dat in de uit te werken deelplannen zeer geringe percentages recreatieve bebouwing zullen voorkomen. Aan de door u gedane suggestie inzake compensatie van het door u als tekort geziene bos, kan ik dan ook niet tegemoetkomen, ook al vanwege het feit dat meer bos ten koste gaat van hetzij stedelijke bebouwing, hetzij waardevol landbouwgebied.



### **3.12. Reactie van de Vereniging van Nederlandse Papier - en Kartonfabrieken**

De Vereniging van Nederlandse Papier - en Kartonfabrieken heeft reeds sinds bijna 20 jaar bij voortdaring gewezen op de grote betekenis van de Flevopolders voor de uitbreiding van ons bosareaal, een uitbreiding die een absolute voorwaarde is voor de zo noodzakelijke substantiële opvoering van de houtproductie in ons land. Die betekenis is vooral daarin dat in de Flevopolders de mogelijkheid bestaat op korte termijn grote boscomplexen aan te leggen die nog voor het eind van deze eeuw een bijdrage tot de nationale houtproductie kunnen leveren.

De Vereniging heeft enige tijd geleden dan ook met grote voldoening kennis genomen van het voornemen van de regering, vastgelegd in de Nota Landelijke Gebieden, om 30.000 tot 35.000 ha overheidsbos aan te leggen, waarvan eenderde in Zuidelijk Flevoland.

Helaas moeten wij constateren dat sindsdien als gevolg van de verlegging van de Flevospoorlijn dit eenderde werd verminderd tot 9.000 ha, zoals vastgelegd in het convenant dat bij dit gelegenheid tussen de betrokkenen werd gesloten. Wel is daarbij vastgesteld dat de resterende oppervlakte voor 1990 zou worden aangelegd.

Gezien de hiervoor geschetste ontwikkeling achtte de V.N.P. een aantasting van de 9.000 ha bos, alsmede het verschillend interpreteren van het begrip bos, onaanvaardbaar. In dat verband wensen wij bezwaren naar voren te brengen tegen het Ontwerp Structuurplan Almere II (O.S.A. II). Hoewel de relatie met het O.S.A. I onduidelijk is, gaan wij ervan uit dat het O.S.A. II nu als zodanig ter visie ligt en dat zijn inhoud na vaststelling bindend is.

In het kader van onze bezwaren is essentieel wat onder bos moet worden verstaan. Wij achten een voorwaarde dat de oppervlakte bos, zoals bedoeld in de Nota Landelijke Gebieden en dus ook gelden voor Zuidelijk Flevoland, in elk geval de houtproductie en de recreatie kan dienen. Deze twee zijn nadrukkelijk in de Nota Landelijke Gebieden als criteria voor de bosuitbreiding naar voren gebracht. Overigens is ons bekend dat de Stichting Bos en Hout te Wageningen (in het bestuur waarvan de V.N.P. is vertegenwoordigd) op 8 april 1982 een brief van de minister van Verkeer en Waterstaat heeft ontvangen, waarin deze uitdrukkelijk vaststelt dat de in het convenant - voorstel genoemde oppervlakte van 9.000 ha betrekking heeft op bos met een meervoudige functie, waaronder de houtproductie. Daarom kunnen wij niet akkoord gaan dat in het O.S.A. II bos niet duidelijk is omschreven en onder één categorie wordt gebracht met 'beplantingen' zoals parken en singels waar geen veelzijdig gebruik, waaronder productie, mogelijk is.

Als resultaat van de besprekingen over het verkavelingsplan voor het oostelijk deel van Zuidelijk Flevoland resteert 3.135 ha bos en verblijfsrecreatie voor het structuurplangebied van Almere waarvan 100 ha voor specifieke verblijfsrecreatie. Op pagina 50 van het O.S.A. II wordt een totale oppervlakte van 2490 ha 'bos en beplantingen' genoemd welke voor 1990 moeten zijn gerealiseerd, dus de termijn waarover het convenant spreekt.

Daarvan is echter rond 930 ha in het stedelijk gebied voor ons onacceptabel, daar deze oppervlakte niet als echt bos wordt beschouwd. Derhalve is in de planning een tekort aan bos aanwezig van rond 1.500 ha. Dit achten wij onaanvaardbaar. Wij verzoeken u derhalve alsnog de volgende oppervlakte van ruim 3.000 ha werkelijk bos in het Structuurplan Almere op te nemen.

Een afschrift van deze brief zenden wij aan de minister van Economische Zaken.

**Antwoord R.IJ.P.**

Uw aanname dat het OSA II als zodanig ter visie ligt en na vaststelling bindend is, is juist. Ik heb kennis genomen van uw definiëring van het begrip bos. Indertijd is bij de convenant - afspraak niet een éénduidige definitie van het begrip bos gebruikt. Gezien het feit dat op de convenant - kaart ook gebieden binnen de stedelijke kernen als 'bos' werden aangemerkt, terwijl deze gebieden voor een deel als stadspark reeds in deelplannen waren vastgesteld, is in het OSA II het begrip bos ruimer opgevat dan door u bedoeld.

In totaal is in het OSA II 3135 ha als 'bos, beplantingen' opgenomen. Bovendien heeft van de 1560 ha met de bestemming 'recreatief gebruik' ca. 550 ha de verschijningsvorm bos, met dien verstande dat in de uit te werken deelplannen zeer geringe percentages recreatieve bebouwing zullen voorkomen.

In dat licht ben ik dan ook van mening dat wel degelijk in het OSA II in grote lijnen de convenant - afspraken zijn nagekomen. Overigens wijs ik u erop, dat het convenant een kwantitatieve afspraak betrof tussen een aantal ministeries inzake een beperkt aantal ruim opgevatte bestemmingen tot het jaar 1990.

Het Ontwerp - Structuurplan Almere daarentegen onderscheidt een aanzienlijk groter aantal gedetailleerde bestemmingen in een ruimtelijk plan, waarbij naast het Rijk tevens zowel de lagere overheden als de bevolking een rol spelen in de besluitvorming, voor een periode tot minimaal het jaar 2000, overeenkomstig de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

### 3.13. Reactie Stichting Natuur en Milieu

De Stichting Natuur en Milieu heeft met belangstelling kennisgenomen van het Ontwerp - Structuurplan Almere.

Naar aanleiding hiervan brengen wij het volgende onder uw aandacht.

Wij betreuren dat het ontwerp - structuurplan in zo'n laat stadium ter discussie wordt gesteld. De hoofdlijnen van het plan zijn immers al (gedeeltelijk) vastgelegd via de besluitvorming rond de structuurplannen van de afzonderlijke kernen en via plannen ex art. 11 van de Wet Openbaar Lichaam 'Zuidelijke IJsselmeerpolders'.

Het heeft o.i. geen zin om hier opnieuw uitvoerig in te gaan op de bezwaren die wij reeds tegen de afzonderlijke deelplannen hebben ingediend. Korthedshalve menen wij hier naar te mogen verwijzen. Samengevat komen ze in hoofdzaak op het volgende neer:

de Lepelaarsplassen dienen de bestemming 'natuurgebied' te krijgen en er wordt geen rekening gehouden met de internationale waarde en betekenis van het Oostvaardersplassen - gebied. Dit laatste wreekt zich in het te ver oprukken van de stedelijke bebouwing van Almere-Buiten en het bedrijvenpark 'De Vaart' in de richting van de Oostvaardersplassen en in het toelaten van milieu verstorende bedrijven op 'De Vaart'. Tussen het stedelijk gebied en het bedrijvenpark enerzijds en het Oostvaardersplassen - gebied anderzijds dient o.i. een brede bufferzone tot stand te worden gebracht met daarin naast bos ook voorzieningen t.b.v. natuurgerichte recreatie. De mogelijkheden hiertoe worden uitvoerig uiteengezet in de brochure 'Natuurgerichte recreatie in het Oostvaardersplassen - gebied' van de Stichting Recreatie.

Tot slot vragen wij uw aandacht voor een nieuwe ontwikkeling. Naar verwachting gaat de bouw van de kolengestookte WKC - Almere niet door. Er zal daarom moeten worden bekeken op welke andere wijze energie kan worden bespaard.

Een voortvarende aanpak van het hiervoor noodzakelijke onderzoek is o.i. dringend gewenst, opdat hiermee bij de nadere detaillering van de woningbouwplannen rekening kan worden gehouden. Wij denken hierbij aan extra isolatie en benutting van passieve zonne - energie.

Gezien het Leitmotiv van het ontwerp - structuurplan, flexibiliteit in ruimtelijk opzet, in fasering en in besluitvorming, verwachten wij dat u (alsnog) tegemoet kunt komen aan onze opmerkingen en bezwaren.

### **Antwoord R.IJ.P.**

Het Ontwerp - Structuurplan Almere is al vanaf 1977 onderwerp van discussie op ambtelijk en bestuurlijk niveau tussen de betrokken overheden op lokaal, regionaal en nationaal niveau.

De Aanvullende Nota (deel II) geeft de uitkomsten van deze discussie, zoals die is uitgemond in het regeringsstandpunt en de vertaling hiervan in de herziene plankaart.

De reeds voorgestelde structuurplannen van Almere - Stad en Almere - Buiten passen volledig binnen het voorliggende plan. Dit geldt tevens voor de diverse deelplannen in de vorm van art. 11 plannen. Dat een aantal daarvan reeds in procedure zijn en worden gebracht, alvorens het O.S.A. is vastgesteld, sluit aan bij het reeds genoemde regeringsstandpunt, weergegeven in de 2e alinea van blz. 30 van de Aanvullende Nota, waarde regering niet alleen aandringt op bijstelling van het O.S.A. I, maar tevens op een snelle voortgang.

Dit omvat naast de materiële voortgang tevens voortgang in juridisch - Planologische zin, waarvan de uitwerking in deelplannen en de vaststelling daarvan een belangrijk onderdeel vormen, mede met het oog op de gemeentewording van Almere op 1 januari 1984.

De Lepelaarsplassen hebben de bestemming 'bos', waarbij de inrichting zal zijn gericht op een beperkte toegankelijkheid van het gebied voor natuurrecreatie en natuureductie.

Het gebied met de bestemming 'bijzondere doeleinden', wordt voorlopig ingericht als vrij toegankelijk recreatiegebied.

I.v.m. de functie van de buitenruimte, voor het opvangen van de recreatieve druk vanuit Almere en voor een deel vanuit de regio, is het planologisch bezwaarlijk het huidige exclusieve gebruik in dit gebied onverkort te handhaven. Tevens heeft het openbaar lichaam 'Zuidelijke IJsselmeerpolders' zich op het standpunt gesteld dat men niet akkoord kan gaan met de door u gewenste bestemming 'natuur' voor het onderhavige gebied. Zoals gesteld in de Aanvullende Nota zal dan ook voor het Lepelaarsplassen - gebied de bestemming 'bos' en 'bijzondere bestemming' worden gehandhaafd.

Naar mijn mening wordt dezerzijds wel degelijk rekening gehouden met de internationale waarde en betekenis van het Oostvaardersplassen - gebied, een gebied dat is bedacht, aangelegd en in stand gehouden door de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders.

Het OSA waarborgt een goede relatie tussen het stedelijk gebied en het Oostvaardersplassen - gebied. Dit laatste gebied kent als natuurgebied een inrichting met bos, riet, water en grasland.

Het wordt in het westen begrensd door de geprojecteerde doortrekking van de Stadsautoweg I in noordelijke richting, die is opgenomen in een ca. 200 m brede strook, die als bos zal worden ingeplant. De zone direct ten oosten van deze weg zal tevens als bos worden ingericht.

In totaal is dan een strook van minimaal 250 m (in het noorden) tot ca. 700 m (in meer zuidelijke richting) voorzien als bos, die de gevraagde buffer vormt tussen natuurgebied en stedelijk gebied.

In het beheer van het Oostvaardersplassengebied kan uw suggestie voor naast bos ook voorzieningen t.b.v. natuurgerichte recreatie in deze zone worden betrokken. In het op te stellen plan voor dit gebied zal hieraan uitwerking worden gegeven.

Ten slotte kan ik mededelen dat dezerzijds reeds vanaf het prilste stadium van planvorming van Almere gestudeerd is op mogelijke vormen van energiebesparing. De resultaten van deze studie worden reeds jaar en dag toegepast bij de realisering van de bouwplannen.

### **3.14. Reactie van de Nederlandse Vereniging van Boseigenaren**

Naar aanleiding van het ter visie liggende Ontwerp Structuurplan Almere delen wij u mede dat het ter zake ingediende bezwaarschrift van 18 januari 1983 nummer 18013014 van het Bosschap geheel te ondersteunen.

Wij verzoeken u met het daarin gestelde bij de vaststelling van het plan rekening te willen houden.

#### **Antwoord R.I.J.P.**

Naar aanleiding van uw brief d.d. 19 januari 1983 inzake het Ontwerp Structuurplan Almere, doe ik u onderstaand mijn antwoord op de brief aan het Bosschap toekomen.

Naar mijn mening is de relatie tussen het O.S.A. I en het O.S.A. II voldoende duidelijk in de Aanvullende Nota (deel II) weergegeven. In het O.S.A. II is het commentaar van de Regering verwerkt op het O.S.A. I. De door u bedoelde reeds vastgestelde structuurplannen van Almere - Stad en Almere - Buiten passen volledig binnen het voorliggende O.S.A. II. Voor een duidelijk overzicht is in de Aanvullende Nota op blz. 31 een kwantitatieve relatie gelegd tussen O.S.A. I en O.S.A. II en de conventant - afspraken, terwijl tevens in de tekst deze relatie nader is verduidelijkt.

De diverse deelplannen in de vorm van art. 11 plannen sluiten rechtstreeks aan bij het O.S.A. II. Dat een aantal daarvan reeds in procedure zijn en worden gebracht alvorens het O.S.A. II is vastgesteld, sluit aan bij het Regeringsstandpunt, weergegeven in de 2e alinea van blz. 30 van de Aanvullende Nota, waarde Regering aandringt op bijstelling van het O.S.A. I, maar tevens stelt belang te hechten aan een snelle voortgang van de procedure. Deze voortgang omvat naast de materiële voortgang tevens voortgang in juridisch - planologische zin, waarvan de uitwerking in deelplannen en de vaststelling daarvan een belangrijk onderdeel vormen, mede met het oog op de gemeentewording van Almere op 1 januari 1984. In algemene zin wijken de art. 11 plannen niet af van het O.S.A. II.

In antwoord op de door u gegeven voorbeelden zou ik het volgende willen opmerken: In het kwantitatieve overzicht op blz. 31 is aangegeven dat in het O.S.A. II ca. 100 ha natuurgebied met bos behorend bij het Oostvaardersplassengebied valt. In dat verband is de totaal optelling van Almere in het conventant gesteld op 13.900 ha en in het O.S.A. II op 14.000 ha.

In het kader van de relatie O.S.A. II met het zgn. conventant heeft op blz. 32 en in tabel 1.4.1. blz. 31 een afstemming plaatgevonden, waarbij voor zover mogelijk dezelfde bestemmingsbenamingen worden gebruikt. Ik wijs u er echter op dat het conventant een kwantitatieve afspraak betreft tussen een aantal ministeries inzake een verdeling van een beperkt aantal ruim opgevatte bestemmingen tot het jaar 1990.

Het O.S.A. II onderscheidt een aanzienlijk groter aantal nader gedetailleerde bestemmingen in een ruimtelijk plan, waarbij naast het Rijk tevens zowel de lagere overheden als de bevolking een rol spelen in de besluitvorming, voor een periode tot minimaal het jaar 2000, overeenkomstig de Wet op de Ruimtelijke Ordening. In dat kader is een vergelijking tussen conventant en O.S.A. II onjuist.

Het gebied van de Noorderplassen heeft inderdaad de hoofdbestemmingen landbouw, bos, water en een gebied t.b.v. recreatief gebruik overeenkomstig de plankaart. In de toelichting wordt hieraan ook aandacht besteed in die zin dat naar mijn mening in het water- en bosgebied een aantal recreatieve activiteiten zouden kunnen plaatsvinden, overigens zonder de huidige natuurwaarden van het gebied aan te tasten.

Naar mijn mening wijkt het O.S.A. II niet in belangrijke mate af van de convenant - afspraken. Indertijd is bij de convenant - afspraak niet een éénduidige definitie van het begrip bos gebruikt. Gezien het feit dat op de convenant – kaart ook gebieden binnen de stedelijke kernen als 'bos' worden aangemerkt, terwijl deze gebieden voor een deel als stadspark reeds in deelplannen waren vastgesteld, is in het O.S.A. II het begrip bos ruimer opgevat dan door u bedoeld.

In totaal is in het OSA II 3135 ha als 'bos, beplantingen' opgenomen. Bovendien heeft van de 1560 ha met de bestemming 'recreatief gebruik' ca. 550 ha de verschijningsvorm bos, met dien verstande dat in de uit te werken deelplannen zeer geringe percentages recreatieve bebouwing zullen voorkomen.

Overigens is het de bedoeling de in het structuurplan aangeduide bosgebieden als zodanig ook te realiseren, waarin overigens het medegebruik in de recreatieve sfeer dient te passen.

Aan de door u gedane suggestie inzake compensatie van het door u als tekort geziene bos, kan ik dan ook niet tegemoetkomen, ook al vanwege het feit dat meer bos ten koste gaat van hetzij stedelijke bebouwing, hetzij waardevol landbouwgebied.

### 3.15. Reactie van het Federatief Verbond Ned. Houtindustrie

Met betrekking tot het thans ter visie liggende Ontwerp Structuurplan Almere II (O.S.A. II) vragen wij uw aandacht voor het volgende.

Tot de Nederlandse houtindustrie behoren tal van bedrijven die voor hun grondstoffenvoorziening geheel of deels afhankelijk zijn van Nederlands hout. Instandhouding van de produktie daarvan is voor die bedrijven essentieel, terwijl een belangrijke toeneming van de beschikbaarheid van inlands hout voor onze bedrijfstak als geheel van het grootste belang is. Op de noodzaak van een aanzienlijke verhoging van de Nederlandse houtproduktie is nog eens gewezen in het rapport 'De beschikbaarheid van hout' dat de Stichting Bos en Hout te Wageningen op verzoek van de minister van Economische Zaken heeft opgesteld en hem onlangs heeft aangeboden.

Het voornemen van de regering, uitgesproken in de Nota Landelijke Gebieden, dat het areaal bos door de overheid met 30.000 à 35.000 ha zal worden uitgebreid, is door onze industrie dan ook positief ontvangen. Wel hebben wij het zeer betreurd dat de daarin voorziene realisering van één derde van deze oppervlakte in Zuidelijk Flevoland inmiddels tot 9.000 ha is teruggebracht (gevolg van het convenant afgesloten in verband met de verlegging van de Flevospoorlijn).

Deze bosoppervlakte zal worden aangelegd vóór 1990. Wij gaan er echter van uit dat deze 9.000 ha bos alsmede het genoemde jaar nu werkelijk onaantastbaar zijn en dat daarmee in het verkavelingsplan voor het oostelijk deel van Zuidelijk Flevoland en in het Structuurplan Almere rekening wordt gehouden.

Op grond van deze plannen zou in het laatstgenoemde plan ruim 3.000 ha bos moeten worden aangelegd.

Wij hebben inmiddels kennis genomen van het nu ter visie liggende Ontwerp Structuurplan Almere II, waarvan de inhoud na vaststelling, naar wij mogen aannemen, bindend is. Wij moeten constateren dat daarin 3.135 ha 'bos en beplantingen' is voorzien maar dat daarvan slechts 2.490 ha kan worden aangemerkt als een areaal, te realiseren vóór 1990. Voorts moeten wij constateren dat van deze oppervlakte een belangrijk deel, namelijk rond 930 ha beplantingen (waaronder parken) in het stedelijk gebied betreft die wij niet als bos kunnen accepteren. Echt bos moet tegelijkertijd verschillende functies kunnen vervullen, waaronder de houtproduktie. Derhalve resteert slechts een oppervlakte van ruim 1.500 ha werkelijk bos, zodat 1.500 ha bos te weinig wordt aangelegd. Deze situatie is voor ons, gezien de convenant - afspraken, onaanvaardbaar.

Wij verzoeken u het Structuurplan Almere alsnog zo aan te passen dat de volledige in het convenant vastgelegde oppervlakte van 9.000 ha werkelijk bos in Zuidelijk Flevoland wordt gerealiseerd.

Een afschrift van deze brief zenden wij aan de minister van Economische Zaken.

**Antwoord R.I.J.P.**

In antwoord op uw brief d.d. 19 januari 1983 deel ik u mede dat dezerzijds getracht is in het O.S.A. II zoveel mogelijk de zgn. convenant - afspraken in te passen. Wel moet ik erop wijzen dat bedoeld convenant een kwantitatieve afspraak betreft tussen een aantal ministeries inzake een verdeling van een beperkt aantal ruim opgevatte en te definiëren bestemmingen tot het jaar 1990. Het O.S.A. II onderscheidt een aanzienlijk groter aantal gedetailleerde bestemmingen in een ruimtelijk plan, waarbij naast het Rijk tevens zowel de lagere overheden als de bevolking een rol spelen in de besluitvorming, voor een periode tot minimaal het jaar 2000, overeenkomstig de Wet op de Ruimtelijke Ordening. In dat kader is een vergelijking tussen convenant en O.S.A. II onjuist. De in het convenant genoemde 3.000 ha bos in het Almere - gebied zal naar het zich laat aanzien voor het overgrote deel voor 1990 worden ingeplant, alhoewel dezerzijds hier wel degelijk ook de parken in het stedelijk gebied toe worden gerekend. Gezien het feit dat op de convenant - kaart ook gebieden binnen de stedelijke kernen als 'bos' worden aangemerkt, terwijl deze gebieden voor een deel als stadspark reeds in deelplannen waren vastgesteld, is deze ruime definiëring ook de meest juiste interpretatie van de convenant - afspraken.

In totaal is in het OSA II 3135 ha als 'bos, beplantingen' opgenomen. Bovendien heeft van de 1560 ha met de bestemming 'recreatief gebruik' ca 550 ha de verschijningsvorm bos, met dien verstande dat in de uit te werken deelplannen zeer geringe percentages recreatieve bebouwing zullen voorkomen.



### 3.16. Reactie Actiegroep 'Redt de Oostvaardersplassen'

Met interesse heeft onze actiegroep kennis genomen van het Ontwerp structuurplan voor Almere. Tegen de stedenbouwkundige opzet zullen wij geen bezwaar maken, hoewel wij wel kanttekeningen plaatsen bij het ruimtebeslag van het toekomstige Almere.

Ons hoofdbezwaar is, dat wij betwijfelen of het uit planologisch oogpunt juist is, dat gebieden met volstrekt konflikerende bestemmingen, t.w. natuur en intensieve recreatie of natuur en industrie direkt aan elkaar gaan grenzen.

Het betreft het gebied de Noorderplassen met de bestemming intensieve recreatie dat direkt grenst aan het natuurgebied de Lepelaarsplassen met een zuivere natuurbestemming, alsook het natuurgebied de Oostvaardersplassen, waar direkt naast een grootschalig industrieterrein wordt gepland.

Zoals nader in uitgewerkt in ons bezwaarschrift tegen het plan ex art. 11 voor de Noorderplassen, achten wij bufferzones rond de bovengenoemde zeer waardevolle natuurgebieden noodzakelijk. In het geval van de Oostvaardersplassen als dat van de Lepelaarsplassen is volstrekt onvoldoende in deze buffers voorzien.

Aan de zuidzijde van het Oostvaardersplassengebied is een bestemming industrieterrein gegeven aan het gehele gebied van de Fregatweg/Grote Vaartweg tot aan de kade van de Oostvaardersplassen. De buffer die hier tussen natuur - en industriegebied wordt aangehouden, heeft in uw plan de milieu - vriendelijke vorm van een autoweg in de richting van een toekomstige Markerwaard. Zo worden de Oostvaardersplassen aan 3 kanten door verkeersvoorzieningen ingesnoerd: de Flevospoorlijn, de Oostvaardersdijk en de toekomstige afslag van de Stadsautoweg richting Markerwaard. Achter deze zowat direkt over de kade van de Oostvaardersplassen getraceerde autoweg moet dan een 'industrialpark' verrijzen van ruim 600 hectare waar in de vorm van brede parkachtige lanen wel plaats is voor groenvoorzieningen tussen de bedrijven.

Gezien het karakter van de zware, arbeidsextensieve industrieën, die vooral in het direkt aan de Oostvaardersdijk en Oostvaardersplassen grenzende gebied worden gelokaliseerd, is het evenwel de vraag wie van deze groenvoorzieningen moeten genieten.

Maar vooral moet betwijfeld worden, of de nu zo ruim voor industrie toebedeelde grond ooit door bedrijfsvestiging opgevuld zal worden. Vergelijk b.v. het westelijk havengebied van Amsterdam. Groot 5 bij 2,5 km, is dat in 15 jaar, waarvan 7 hoogkonjunkturjaren, nog niet voor 1/3 door bedrijven bezet. Het industriegebied De Vaart, qua omvang meer dan de helft van het Amsterdamse westelijke havengebied, wordt dus even groot als alle braakliggende grond aldaar. Gezien ook de huidige recessie ligt het dus niet in de lijn van de verwachting dat deze grond ooit op de geplande schaal door industrie bezet zal worden.

Ons inziens mag de bescherming van de zuidkant van de Oostvaardersplassen evenwel niet afhangen van het wisselende economische conjunctuurverloop.

Nu reeds moet planologisch vastgelegd worden, dat tenminste een strook van 800 m wordt bestemd als buffergebied met een extensief - recreatieve bestemming.

Het spreekt vanzelf dat de weg richting Markerwaard buiten een dergelijke buffer zal moeten lopen.

Zoals wij reeds in ons bezwaarschrift tegen het plan ex art. 11 Noorderplassen hebben aangegeven, geldt hetzelfde m.b.t. de verhouding van de intensieve recreatie - bestemming voor de Noorderplassen en de enige bestemming die de Lepelaarsplassen verdienen, nl. die van natuur. In dit geval achten wij een bufferzone van ten minste 200 m noodzakelijk.

Wij zijn ervan overtuigd, dat de genoemde conflicterende bestemmingen t.w. natuur en industrie, en natuur en recreatie elkaar niet sowieso uitsluiten, mits tussen de hiervoor bestaande gebieden de juiste planologische invulling wordt gevonden, t.w. een overgangszone tussen de ene en de andere bestemming, die aan extensieve recreatie ten goede zou kunnen komen.

Er is gelukkig nog alle tijd en gelegenheid om tot de meest optimale bestemming en inrichting van de terreinen rond deze unieke natuurgebieden te komen.

REDT de Oostvaarders - en de Lepelaarsplassen!

#### **Antwoord R.I.J.P.**

In antwoord op uw bezwaarschrift inzake het Ontwerp - Structuurplan Almere, deel ik u het volgende mede:

Het gebied de Lepelaarsplassen heeft in het OSA II niet de bestemming natuurgebied, maar de bestemming bos. In die zin acht ik een door u gesuggereerde bufferzone rondom dit gebied niet relevant. De huidige natuurlijke waarden van dit gebied worden grotendeels bewaard, aangezien in het bestemmingsplan binnen dit gebied zelf een zodanige zonering wordt aangegeven dat er een rustig binnengebied van voldoende omvang wordt veilig gesteld. T.a.v. de relatie OSA II en het Oostvaardersplassengebied is dezerzijds voldoende rekening gehouden met de onderlinge afstemming. Het Oostvaardersplassengebied kent als natuurgebied een inrichting met bos, riet, water en grasland.

Het wordt in het westen begrensd door de geprojecteerde doortrekking van de Stadsautoweg I in noordelijke richting die zich bevindt in een ca. 200 m brede strook, die als bos zal worden ingeplant. Tevens zal het gebied direct ten oosten van deze weg als bos worden ingericht. In totaal is een strook van minimaal 250 m (in het noorden) tot 700 m in het zuiden voorzien als bos. Deze zone kan als zodanig dienen als de door u gevraagde buffer tussen stedelijk gebied en het meer centraal gelegen gebied van de Oostvaardersplassen. Ligging van een dergelijke buffer aan de westkant van de geplande infrastructuur, dus binnen het stedelijk gebied Almere heeft weinig of geen zin, aangezien deze bufferfunctie zou worden aangetast door genoemde infrastructuur tussen buffer en natuurgebied. Overigens doet uw opmerking dat de Oostvaardersplassen aan drie kanten door verkeersvoorzieningen is ingesnoerd geen recht aan het inmiddels omgelegde tracé van de Flevospoorlijn. De Oostvaardersplassen betreffen het centrale deel van het gehele Oostvaardersplassengebied en zijn als zodanig wel degelijk van de omliggende infrastructuur gescheiden door middel van zones die als bos - en grasland zijn c.q. worden ingericht.

Het bedrijvenpark 'De Vaart' is in het kader van de geplande omvang van Almere noodzakelijk om een deel van de benodigde arbeidsplaatsen te huisvesten. De huidige recessie kan naar mijn mening niet worden geprojecteerd op een plan wat tot minimaal het jaar 2000 de nodige kaders dient te scheppen voor de ontwikkeling van het gehele stedelijk gebied, inclusief benodigde bedrijventerreinen.

### 3.17. Reactie van de Nederlandse Golf Federatie

Na kennisneming van uw 'Ontwerp structuurplan Almere' deel I en II (aanvullende nota) willen wij hier gaarne in positieve zin op reageren wat betreft de plaats welke 'golf' daarin heeft verkregen, niet alleen als tak van sport, maar ook als een vorm van 'stille' landgebonden recreatie met een regionaal karakter.

Ook de projectie in het Overvaartgebied van een terrein voor de golfsport met een openbaar karakter achten wij een zeer gelukkige; immers, nadat in het begin van de zeventiger jaren de ontwikkeling van openbare golfbanen in Nederland een aanvang nam, is de belangstelling voor de golfsport enorm toegenomen. Hierdoor is weer verklaard de groeiende behoefte aan meer openbare golfaccomodaties, waar een ieder tegen een redelijke vergoeding -Al of niet in clubverband - de gelegenheid heeft zich de techniek van het golfspel eigen te maken om na verkrijging van voldoende geoefendheid het spel volgens de regels te kunnen spelen.

In het kader van de inspraakprocedure van het Structuurschema Openlucht recreatie/Vaarwegen is destijds in vergelijkbare zin gereageerd met name ook m.b.t. de mogelijkheden van recreatief medegebruik van de terreinen waarop golfbanen worden geprojecteerd. Een copie van de desbetreffende brief d.d. 10-2-1 981 met een exemplaar van het daarbij gevoegde 'Ontwikkelingsplan voor Openbare Golfbanen in Nederland', alsmede een copie van een t.g.v. de nadien gehouden hoorzitting overhandigde puntsgewijze toelichting hierop, gelieve u ter kennisneming hierbij aan te treffen.

Wat betreft de op blz. 7 van ons 'Ontwikkelingsplan' aangegeven projectie voor openbare golfbanen zij er op gewezen dat de rode kruisjes slechts een schetsmatige en dus geen exacte aanduiding geven. Speciaal voor Flevoland kan inmiddels van een onvolledigheid worden gesproken, daar - gezien de bevolkingsontwikkeling in dit gebied - behalve in Lelystad ook in Almere en in de verdere toekomst wellicht ook in Dronten en Zeewolde de wenselijkheid van openbare golfbanen kan worden verdedigd. Daar in of bij geen dezer agglomeraties al overeen volwaardige golfaccomodatie wordt beschikt, zal een 18 holes baan in de toekomstige gemeente Almere een dusdanig aanbod van spelers uit de regio kunnen aantrekken dat binnen een beperkt aantal jaren een positief exploitatieresultaat te verwachten is.

Maar ook zonder de regionale invloed heeft Almere met het geprojecteerd aantal inwoners bij de huidige stand van zaken reeds voldoende draagvlakvooreen golfbaan. Bij de te verwachten grotere intensivering en popularisering van golf, zal het draagvlak zeker ruimschoots aanwezig zijn. Wij zouden het dan ook toejuichen als een spoedige realisering van de plannen zou kunnen worden bevorderd. Dit vraagt uiteraard in de 'eerste plaats om nadere concretisering omtrent locatie, ruimtebehoefte, aanvangstijdstip voor aanleg, eventuele fasering en kosten.

Met verwijzing naar bijlage 6 van deel I van het structuurplan Almere zij nu reeds opgemerkt dat de daarin genoemde locatiemogelijkheden zeker ruimer beoordeeld kunnen worden en wel in die zin dat ook in de nabijheid van bebouwing een golfterrein heel goed denkbaar is, zodat bepaald geen sprake behoeft te zijn van een voorkeurslocatie op een grotere afstand dan 1200 m van de bebouwing. Het gestelde in de aan u gerichte brief d.d. 10-11-1982 no. 41124 - SVG van het dagelijks bestuur van de Zuidelijke IJsselmeerpolders lijkt hiermede ook niet in strijd, hoewel een nadere gedachtenwisseling hieromtrent nuttig zou kunnen zijn.

Indien de verdere bestudering van het golfproject Almere hierdoor kan worden bespoedigd, zijn wij gaarne bereid al onze technische kennis en informatie te uwer beschikking te stellen, waarmede tevens het verlan-

gen tot uitdrukking zij gebracht voor het mogen geven van nadere mondelinge toelichting op dezerzijdse standpunten. Overigens zullen wij het zeer op prijs stellen m.b.t. de voortgang van deze aangelegenheid op de hoogte te worden gehouden.

Ter informatie hebben wij een copie van deze brief met de bijlagen gezonden aan het dagelijks bestuur van de Zuidelijke IJsselmeerpolders.

**Antwoord R.I.J.P.**

In antwoord op Uw reactie inzake het Ontwerp Structuurplan, deel ik u mede kennis te hebben genomen van uw instemmende woorden. Gaarne zeg ik u dank voor de door u meegezonden correspondentie inzake het structuurschema Openluchtrecreatie/Vaarwegen.

Ik ben gaarne bereid in de toekomst met u nader van gedachten te wisselen over de concrete invulling van het een en ander.

### 3.18. Reactie van de Stichting Bos en Hout

Met betrekking tot het nu ter visie liggende Ontwerp Structuurplan Almere II vragen wij uw aandacht voor het volgende.

Onze Stichting heeft onlangs een rapport 'De beschikbaarheid van hout', opgesteld op verzoek van de minister van Economische Zaken, aan deze bewindsman aangeboden. Het betreft een studie over de ontwikkelingen op de wereldmarkten van hout en houtprodukten en over de consequenties daarvan voor Nederland.

In dit rapport komt naar voren hoezeer het noodzakelijk is dat de houtproductie in ons land wordt opgevoerd en hoe essentieel daarvoor een aanzienlijke uitbreiding van ons bosareaal is.

Wij hebben er meermalen op gewezen dat de door de regering voorgenomen uitbreiding met 50.000 ha, waarvan 30.000 à 35.000 ha door de overheid te realiseren, niet voldoende is. Dat sluit niet uit dat wij dit voornemen een flinke stap in de goede richting vinden als het snel gerealiseerd kan worden. In dat verband is het in de Nota Landelijke Gebieden vastgelegde regeringsbesluit dat éénderde van de genoemde 30.000 à 35.000 ha in Zuidelijk Flevoland zal worden aangelegd van groot belang.

Inmiddels is dat éénderde tot 9.000 ha gereduceerd, gevolg van het verleggen van de het Flevospoorlijn - tracé en overeengekomen in een daarop betrekking hebbend convenant. Bij het desbetreffende overleg was ook de Stichting Bos en Hout betrokken. In het convenant is vastgesteld dat de aanleg van 9.000 ha bos vóór 1990 moet zijn voltooid.

Wij hebben op 3 november 1981 over deze kwestie een brief aan de Minister van Verkeer en Waterstaat gericht die ons op 8 april 1982 heeft geantwoord (zie bijlagen). Uit dit antwoord is duidelijk dat de in het convenant genoemde oppervlakte van 9.000 ha moet worden beschouwd als werkelijk bos met een meervoudige functie: productie, recreatie, natuurlijk milieu en landschapsbouw. Het feit dat blijkens de brief van de minister onderscheid zal worden gemaakt tussen hoofd- en nevenfuncties bevestigt nog eens het multi - functioneel karakter.

In verband met het voorgaande hebben wij fundamentele bezwaren tegen het O.S.A. II, die wij als volgt willen samenvatten.

1. De ook in het regeringsstandpunt t.a.v. het O.S.A. I gewenste Duidelijkheid over de aanduiding 'bos' is niet verschaft. Bos is niet als aparte categorie onderscheiden maar samengevoegd met 'beplantingen'. Dit geeft een bijzonder onoverzichtelijke situatie. Een voorbeeld daarvan is het feit dat nu ook parken en kleine beplantingen in het stedelijk gebied, in het O.S.A. I nog aangeduid als 'intensieve - /extensieve recreatie', onder 'bos' vallen. Een dergelijk marchanderen met het begrip bos en daarmee met de oppervlakte aan te leggen bos is voor ons onaanvaardbaar; het is in strijd met gemaakte afspraken en gedane toezeggingen waarvan de eerdergenoemde brief van de minister van Verkeer en Waterstaat een voorbeeld is. Alsnog zal duidelijk moeten worden gemaakt wat onder 'bos' wordt verstaan en zal een splitsing moeten worden gemaakt waarbij de oppervlakte werkelijk bos zichtbaar wordt.
2. In de toelichting van tabel 1.4.1. wordt vermeld dat 'het totaal bosareaal in feite' 3.135 ha is. Daarvan is echter voor 445 onwaarschijnlijk dat het vóór 1990 wordt aangelegd (reserve bos), is 200 ha als 'utilitair' (wegen, etc.) omschreven en dient 100 ha voor verblijfsrecreatie. Voorts wordt 923 ha beplantingen in het stedelijk gebied tot de categorie 'bos' gerekend, zeer verspreide beplantingen die zeker niet vallen onder het begrip bos zoals dat onder meer in de Nota Landelijke Gebieden en in de Structuurvisie op het Bos en de Bosbouw is vertolkt. Ook de R.I.J.P. zelf rekent, in de Toelichting bij het herziene voorstel voor de oppervlakteverdeling over de

hoofdbestemmingen tot 1990 in Zuidelijk Flevoland (26-3-1982) de bestemming 'stedelijke groenvoorziening' tot de hoofdbestemming 'stedelijk gebied' en niet tot de bestemming 'bos'. Aldus resteert een oppervlakte werkelijk bos, voor 1990 te realiseren, van nog geen 1.500 ha. Dat impliceert, gezien de convenant - afspraken en gezien de in het verkavelingsplan voor het oostelijk deel van Zuidelijk Flevoland voorgenomen bosoppervlakte, een tekort van ruim 1.500 ha. Dit is voor ons onaanvaardbaar. Wij verzoeken u dan ook het structuurplan zo te wijzigen dat de totale in het convenant voorziene oppervlakte bos in Zuidelijk Flevoland, 9.000 ha, wordt bereikt, hetgeen impliceert dat 3.000 ha werkelijk bos in het Almere - gebied wordt aangelegd.

3. Wij willen er geen misverstand over laten bestaan dat wij, gezien hetgeen in de vorige punten naar voren is gebracht, de wijze waarop, resp. de mate waarin van het regeringsbesluit in de Nota Landelijke Gebieden en van het convenant wordt afgeweken uit oogpunt van behoorlijk bestuur onacceptabel achten.

Voorts hebben wij om dezelfde reden grote bezwaren tegen het reeds nu in procedure brengen van plannen ex art. 11 van de Wet Openbaar Lichaam 'Zuidelijke IJsselmeerpolders', vooruitlopend op het vaststellen van het Structuurplan Almere. Wij achten dit een volgorde die omgekeerd is met een planologisch verantwoorde gang van zaken. Dit kan leiden tot merkwaardige situaties als die rond het plan 'Noorderplasseengebied' waarover wij u d.d. 5 januari 1983 onze bezwaren deden toekomen. Wij verzoeken u dan ook met klem procedures m.b.t. art. 11 stop te zetten totdat het Structuurplan Almere is vastgesteld.

Een afschrift van deze brief zenden wij aan de ministers van Verkeer en Waterstaat, van Economische Zaken en van Landbouw en Visserij.

#### **Antwoord R.I.J.P.**

In antwoord op uw brief inzake het Ontwerp Structuurplan Almere het volgende.

In tegenstelling tot uw suggestie dat er gearchangeerd zou zijn inzake de bestemming bos, kan ik u verzekeren dat dezerzijds met de grootst mogelijke zorgvuldigheid is getracht de zgn. convenant - afspraken in te passen in het Ontwerp Structuurplan Almere. Wel moet ik erop wijzen dat bedoeld convenant een kwantitatieve afspraak betreft tussen een aantal ministeries inzake een verdeling van een beperkt aantal ruim opgevatte en te definiëren bestemmingen tot het jaar 1990. Het O.S.A. II onderscheidt een aanzienlijk groter aantal uitgedetailleerde bestemmingen in een ruimtelijk plan, waarbij naast het Rijk tevens zowel de lagere overheden als de bevolking een rol spelen in de besluitvorming voor een periode tot minimaal het jaar 1990, overeenkomstig de Wet op de Ruimtelijke Ordening. In dat verband is een vergelijking tussen convenant en O.S.A. II onjuist. Indertijd is bij de convenant - afspraken op de kaart aangegeven dat ook gebieden binnen de stedelijke kernen als 'bos' zijn aangemerkt, die voor een deel als stadspark reeds in deelplannen waren vastgesteld. Een definitie van het begrip bos in de zin zoals weergegeven in het O.S.A. II is naar mijn mening een juiste interpretatie van de convenant - afspraken. De meervoudige functie waar u op doelt, te weten: produktie, recreatie, natuurlijk milieu en landschapsbouw kan niet en hoeft niet in elk bos c.q. beplantingsgebied gelijkelijk aanwezig te zijn. Het ene bosgebied zal zich meer lenen voor de houtproduktie, het andere zal, bij voorbeeld door haar ligging, meer geschikt zijn voor recreatief gebruik of voor een beperkte toegankelijkheidsregeling als natuurlijk milieu.

In die zin bedraagt het totale areaal aan bos en beplantingen in het Almere - gebied inderdaad ruim 3.000 ha. Naar het zich laat aanzien zal

het grootste deel hiervan voor 1990 worden aangelegd, behalve die gebieden die als reserve bos staan aangegeven. Deze gebieden behoren bij het gebied waar t.z.t. nog stedelijke bestemmingen zullen moeten worden gerealiseerd. Zodra plannen hiertoe zijn ontwikkeld, kan de definitieve plaatskeuze worden bepaald, waarna inplanting kan plaatsvinden. Waar het om gaat is dat er in totaal ruim 3.000 ha bos en beplantingen zijn gereserveerd bij een uiteindelijk inwonertal van 250.000 te Almere.

In totaal is in het OSA II 3135 ha als 'bos, beplantingen' opgenomen. Bovendien heeft van de 1560 ha met de bestemming 'recreatief gebruik' ca 550 ha de verschijningsvorm bos, met dien verstande dat in de uit te werken deelplannen zeer geringe percentages recreatieve bebouwing zullen voorkomen.

Van het door u gesignaleerde tekort aan 1.500 ha is naar onze opvatting inzake de interpretatie van de bestemming 'bos' dan ook geen sprake. De diverse deelplannen in de vorm van art. 11 plannen passen volledig binnen het voorliggende structuurplan. Dat een aantal daarvan reeds in procedure zijn en worden gebracht, alvorens het OSA is vastgesteld, sluit aan bij het reeds genoemde regeringsstandpunt, weergegeven in de Aanvullende Nota, waar de regering niet enkel aandringt op bijstelling van het OSA I, maar tevens op een snelle voortgang, die vooral ook in juridisch - planologische zin moet worden opgevat. De uitwerking in deelplannen en de vaststelling daarvan vormen een belangrijk onderdeel hiervan, mede met het oog op de gemeentewording van Almere op 1 januari 1984. Overigens is het elders in het land heel gebruikelijk dat structuurplannen voor een gebied worden opgesteld, waarvan reeds delen in deel - structuurplannen c.q. bestemmingsplannen zijn vastgelegd.

In die zin acht ik de gang van zaken hieromtrent inzake Almere planologisch wel degelijk verantwoord. De structuurplannen van de deelgebieden Almere - Haven, - Stad en - Buiten zijn reeds vastgesteld, terwijl de bestemmingsplannen voor deze kernen gedeeltelijk zijn goedgekeurd en gedeeltelijk in procedure zijn c.q. binnenkort komen, evenals die van de Buitenruimte. Zolang de onderlinge afstemming is gewaarborgd, is de volgorde minder relevant.

### 3.19. Reactie van de Algemene Vereniging Inlands Hout

Voor de toekomst van de verwerking van Nederlands hout en daarmee voor die van onze bedrijfstak is instandhouding van de houtproductie in ons huidige bosareaal maar ook een uitbreiding van dat areaal van het grootste belang. In het kader van die uitbreiding is de door de regering in haar Nota Landelijke Gebieden voorziene aanleg van 10.000 à 11.500 ha bos in Zuidelijk Flevoland, zijn de een derde van de totale voor ons land voorgenomen uitbreiding van het overheidsbosareaal, van groot belang. Wij hebben in 1981 met teleurstelling kennis genomen van een vermindering van deze oppervlakte tot 9.000 ha, resultaat van een convenant gesloten i.v.m. verlegging van de Flevospoorlijn. Wij achten een onverkort handhaven van deze 9.000 ha en de gestelde termijn van realisering (voor 1990) dan ook absoluut noodzakelijk, waarbij geen twijfel mag bestaan dat het hier om werkelijk bos gaat waarin alle bosfuncties, ook de houtproductie, tot hun recht kunnen komen.

I.v.m. het voorgaande hebben wij grote bezwaren tegen het nu ter visie liggende Ontwerp - Structuurplan Almere II. Dit zou, gezien de in het verkavelingsplan voor het oostelijk deel van Zuidelijk Flevoland vastgestelde bosoppervlak, ruim 3.000 ha bos moeten bevatten. Het OSA II wijkt echter t.a.v. het bosareaal essentieel af van de in het eerdergenoemde convenant gemaakte afspraken hetgeen onacceptabel is. Uit tabel 1.4.1. op pagina 31 blijkt dat er in totaal 3.135 ha 'bos en beplantingen' wordt aangelegd, inclusief 100 ha voor verblijfsrecreatie, waarvan voor 445 ha niet zeker is of het voor 1990 wordt gerealiseerd en waarvan 200 ha bos de aanduiding 'utilitair' krijgt. Dit betekent dat vóór 1990 op papier maximaal 2.490 ha bos en beplantingen worden aangelegd, volgens onze informatie (blijkens deelplannen voor de zgn. buitenruimte) in feite zelfs nog minder, namelijk 2245 ha. Daartoe behoren echter 923 ha 'beplantingen' in het stedelijk gebied (waaronder parken) die niet als bos mogen worden aangemerkt.

Concluderend moeten wij vaststellen dat 1.500 ha bos in de ruimtelijke planning voor Zuidelijk Flevoland ontbreekt. Dit is voor ons onaanvaardbaar en wij verzoeken u dan ook met klem alsnog met betrekking tot de oppervlakte bos in Zuidelijk Flevoland worden nagekomen.

#### Antwoord R.I.J.P.

In antwoord op uw schrijven inzake het Ontwerp - Structuurplan Almere deel ik u mede dat dezerzijds is getracht de zgn. Convenant - afspraken in te passen in het voorliggende plan. Wel moet ik erop wijzen dat bedoeld convenant een kwalitatieve afspraak betreft inzake een verdeling van een beperkt aantal ruim opgevatte en de definiëren bestemmingen tot het jaar 1990.

Het OSA II onderscheidt een aanzienlijk groter aantal gedetailleerde bestemmingen in een ruimtelijk plan, waarbij naast het Rijk tevens zowel de lagere overheden als de bevolking een rol spelen in de besluitvorming voor een periode tot minimaal het jaar 2000, overeenkomstig de Wet op de Ruimtelijke Ordening. In dat kader is een vergelijking tussen Convenant en OSA II onjuist. Het misverstand inzake de definiëring van het begrip 'bos' leidt dan ook tot verschillende oppervlakten bos.

De definiëring in de zin zoals weergegeven in het OSA II is naar mijn mening een juiste interpretatie van de convenant - afspraken, aangezien op de convenant - kaart ook gebieden binnen de stedelijke kernen als bos staan aangegeven, die voor een deel als stadspark reeds in deelplannen waren vastgesteld. Het gehele areaal van 3000 ha is niet voor 1990 in te planten, aangezien een deel (ca. 400 ha) is gelegen in gebieden waar t.z.t. nog stedelijke bestemmingen zullen moeten worden gerealiseerd.

Zodra plannen hiertoe zijn ontwikkeld, kan de definitieve plaatskeuze worden bepaald, waarna inplanting kan plaatsvinden. In die zin is het



totale areaal bos en beplantingen van ruim 3000 ha bij een uiterlijk inwonertal van 250.000 inwoners een beter richtsnoer dan het jaartal 1990. Bosinplant op korte termijn die enkele jaren later weer moet worden verwijderd heeft m.i. weinig zin.

Bovendien heeft van de 1560 ha met de bestemming 'recreatief gebruik' ca. 550 ha de verschijningsvorm bos, met dien verstande dat in de uit te werken deelplannen zeer geringe percentages recreatieve bebouwing zullen voorkomen.

### 3.20. Reactie van het Gewest Gooi - en Vechtstreek

#### **Nagekomen reactie:**

De aanvullende nota Ontwerp - structuurplan Almere, ons toegezonden bij uw bovenaangehaalde brief (ingekomen op 25 november 1982, onder nr. 3021 - 82) geeft ons aanleiding tot het plaatsen van de volgende kanttekeningen.

#### **a. Flexibiliteit van het plan.**

Het regeringsstandpunt inzake de noodzakelijke flexibiliteit van het structuurplan is thans wel erg rigoreus in het plan verwerkt.

Op blz. 30 van de aanvullende nota valt te lezen:

'Gezien de huidige fasering van de woningbouw kan tot omstreeks het jaar 2000 worden volstaan met de bouwlocaties in de eerste drie kernen. Rond 1990 zal kunnen worden gezien of, en zo ja, waar en in welke omvang aanvullende lokaties nodig zijn voor stedelijke ontwikkelingen'.

Tijdens het bestuurlijk overleg over het Ontwerp - structuurplan Almere op 10 februari 1982 heeft de minister - sprekende over de verstedelijking van de reservegebieden (Oost en Pampus) - echter gezegd: '1990 moet niet als een wet van Meden en Perzen worden beschouwd, maar het is reëel om van dat jaar uit te gaan. Ook toekomstige regeringen kunnen hieraan worden gehouden'.

Gelet op hetgeen over deze kwestie tijdens het bestuurlijk overleg is opgemerkt door zowel de Noordhollandse gedeputeerde voor ruimtelijke ordening als de gewestvoorzitter, en mede gelet op hetgeen door hen is gezegd over de gevolgen van al te rigoreuze verdichting van de eerste drie kernen ('uitlokking' van de voor het gewest onaanvaardbare A6 tussen de A1 en A2; de Gooi - boog van de Flevolijn) pleiten wij andermaal voor een start met de realisering van Almere - Oost rond het jaar 1990.

c.c. Burgemeester en wethouders van Amsterdam;  
gedeputeerde staten van Noord - Holland;  
gedeputeerde staten van Utrecht;  
gedeputeerde staten van Gelderland.

#### **b. Woningdichtheid en ruimtegebruik.**

Zoals gezegd zijn tijdens het bestuurlijk overleg van 10 februari 1982 door zowel de gedeputeerde van Noord - Holland (sprekende mede namens Utrecht en Gelderland) als de gewestvoorzitter opmerkingen gemaakt over de geplande woningdichtheid en het geplande ruimtegebruik volgens de visie van de regering.

Kortheidshalve verwijzen wij u naar het betreffende verslag.

Wij betreuren het dat in het Ontwerp - structuurplan (m.n. de Aanvullende Nota) met geen woord op die opmerkingen wordt ingegaan; de Aanvullende Nota lijkt geheel te zijn opgehangen aan het regeringsstandpunt m.b.t. het (oorspronkelijke) Ontwerp - structuurplan.

De minister concludeerde aan het eind van het overleg weliswaar, dat 'men het in grote lijnen eens is met het regeringsstandpunt, waarbij een enkele kanttekening is geplaatst...' maar de door de verschillende woordvoerders gemaakte kanttekeningen zijn bepaald niet van belang ontbloot.

Een reactie daarop van de opstellers van het structuurplan zou de Aanvullende Nota alleen maar meer reliëf gegeven hebben.

Wij onderstrepen het gestelde door de gewestvoorzitter (zie blz. 3 van het verslag) en door de Noordhollandse gedeputeerde (zie blz. 2 van het verslag) en verzoeken u daaraan alsnog aandacht te schenken.

#### **c. Infrastructuur.**

Op blz. 32 van de Aanvullende Nota staat, dat op de plankaart uitsluitend de infrastructuur is weergegeven die nodig is t.b.v. de eerste drie

kernen.

Met voldoening constateren wij dat tot die infrastructuur behoort de definitieve aansluiting van de A27 op de A6. Verwacht mag worden, dat daarvan een gunstig effect zal uitgaan op de verkeersdruk op de routes Hollandse Brug/A1 .

Een ander positief punt is, dat ook het nieuwe plan rekening houdt met de realisering van een openbaarvervoer - baan via de Stichtse Brug.

Indien men zich realiseert, dat deze infrastructuur in verband met de eerste drie kernen reeds zal worden aangelegd (althans dat is toch de bedoeling). dan lijkt er toch geen discussie meer mogelijk te zijn over de vraag waar de vierde kern moet komen.

#### **d. Woningproductie.**

De (thans) geplande woningproductie in de periode 1980 - 1990 gaat uit boven het in het Verstedelijkingsnota opgenomen productiecijfer van 24.000; wij achten dat in overeenstemming met het gestelde in paragraaf 2.1.2. van de Bestuursovereenkomst inzake de ontwikkeling van Almere.

#### **Antwoord R.I.J.P.**

Helaas mocht ik Uw reactie inzake het Ontwerp - Structuurplan Almere pas 3 maart j.l. ontvangen, hetgeen inhoudt dat deze reactie en mijn antwoord hierop niet meer kon worden opgenomen in het O.S.A. deel III; Nota van Commentaar.

De sluitingstermijn sloot nl. op 22 januari j.l.

Desondanks ben ik gaarne bereid Uw reactie te beantwoorden.

#### **a. Flexibiliteit van het plan.**

De voorgestane verdichting van de eerste drie kernen heeft naar mijn mening niet automatisch de door U gevreesde consequentie van doortrekking van de A6 tussen de A1 en de A2 tot gevolg. In zijn algemeenheid is gesteld op blz. 47 dat bij uitgroei van Almere boven de 100 à 125.000 inwoners de huidige en geplande infrastructuur op het oude land niet voldoende capaciteit heeft. Tevens is aangegeven welke mogelijkheden er zijn om deze capaciteit te verhogen.

Zowel de provincie Noord - Holland als de gemeente Amsterdam hebben reeds meegedeeld gaarne betrokken te worden in toekomstig overleg dien aangaande. Ik kan mij voorstellen ook Uw gewest bij dit overleg te betrekken.

Ik heb kennisgenomen van Uw pleidooi om te starten met de realisering van Almere - Oost rond het jaar 1990.

#### **b. Woningdichtheid en ruimtegebruik.**

Van Uw opmerkingen inzake de geplande woondichtheden in het geplande ruimtegebruik heb ik kennis genomen.

Het gestelde Uwerzijds in genoemd bestuurlijk overleg is niet direct verwerkt in de Aanvullende Nota, aangezien ik van mening ben dat het regeringsstandpunt in deze doorslaggevend is. Wel is bij de vaststelling van de woondichtheden en het ruimtegebruik in de stedelijke kernen tevens rekening gehouden met Uw standpunt in dezen.

#### **c. Infrastructuur.**

Van Uw instemming inzake het gestelde over de infrastructuur heb ik kennis genomen.

#### **d. Woningproductie.**

Inderdaad is de thans geplande woningproductie in de periode tot 1990 in overeenstemming met de interdepartementale afspraken die zijn gemaakt inzake de verdere ontwikkeling van Almere.

#### **4. Standpunt van het openbaar lichaam 'Zuidelijke IJsselmeerpolders'**

Vooruitlopend op het bestuurlijk commentaar van het o.l. - 'Z.I.J.P.' dat in april 1983 - aansluitend op de periode van de ter - visie - legging van het Ontwerp - Structuurplan - heeft het dagelijks bestuur van Almere een eerste principiële reactie op het ontwerp- plan gegeven. Verzocht wordt de gebieden, die als stedelijke reserveringen op de plankaart zijn aangegeven op twee onderdelen uit te breiden.

Tevens wordt het wenselijk geacht de gebieden Pampushout en Overvaart aan te duiden als onderdelen van het stedelijk gebied.

##### **Antwoord R.I.J.P.**

De desbetreffende brief, die overigens meder ter inzage is gelegd bij het Ontwerp - Structuurplan Almere, zal na ontvangst van het (definitieve) Bestuurlijk commentaar van het openbaarlichaam 'Zuidelijke IJsselmeerpolders' worden beantwoord.

Hiermee wordt aangesloten op de procedure die voor het Ontwerp - Structuurplan, in overleg met onder meer het Openbaar Lichaam, is afgesproken.



**deel IV: antwoord op het bestuurlijk commentaar o.l. z.ij.p**



## 1. Bestuurlijk standpunt van het Openbaar Lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders op het Ontwerp Structuurplan Almere.

Hierbij zend ik u het bestuurlijk standpunt van het Openbaar Lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders op het ontwerp - structuurplan Almere in de vorm van een pré - advies, waarmee de adviesraad in zijn vergadering van 14 april 1983 heeft ingestemd.

Tijdens deze raadsbehandeling heeft de raad een voorbehoud gemaakt t.a.v. de tracé - keuze van Stadsautoweg 2. Een standpunt hierover zal pas worden ingenomen in het kader van de bestuurlijke behandeling van het ontwerp- plan ex art. 11 Wet Openbaar Lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders 'Almeerderhout', na kennisneming van nadere informatie over onder meer aan de tracé - keuze ten grondslag liggende alternatieven.

Ik verzoek u te bevorderen, dat de minister van Verkeer en Waterstaat, gehoord haar ambtsgenoot van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, het ontwerp - structuurplan Almere vaststelt en goedkeurt met inachtneming van het standpunt van het Openbaar Lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders.

Hoogachtend,  
de Landdrost van de Zuidelijke IJsselmeerpolders,



Aan de adviesraad.

Overeenkomstig de daarvoor afgesproken procedure heeft het ontwerp - structuurplan Almere vanaf 22 november 1982 gedurende twee maanden voor een ieder ter visie gelegen.

Het ontwerp - structuurplan bestaat uit de volgende onderdelen:

- het (eerste) ontwerp - plan (O.S.A. I) waarover op 10 februari 1982 bestuurlijk overleg heeft plaatsgevonden. Het openbaar lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders heeft hieraan deelgenomen op basis van het gestelde in het pre - advies, nr. 24884 - 1, waarmee uw raad in de vergadering van 21 januari 1982 ingestemd heeft;
- het ontwerp-structuurplan deel II (O.S.A. II): aanvullende nota, waarin het regeringsstandpunt over het ontwerp - structuurplan is verwerkt.

Alle hierop betrekking hebbende stukken liggen voor u op de gebruikelijke wijze ter inzage.

De hoofddirecteur van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders heeft het ontwerp - structuurplan Almere thans ter bepaling van het bestuurlijk standpunt aan het openbaar lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders aangeboden.

Tijdens de periode van terinzagelegging zijn 18 schriftelijke reacties op het ontwerp - structuurplan ingediend.

De Rijksdienst heeft deze reacties integraal in een nota van commentaar (deel III van het ontwerp - structuurplan) opgenomen, en voorzien van voorgenomen antwoorden van de Rijksdienst. Deze nota, die ook ter inzage ligt, is aan de leden van uw raad toegezonden.

Het voorliggende ontwerp - structuurplan Almere biedt de planologische basis voor een doorgroei van Almere naar uiteindelijk 250.000 inwoners. Overeenkomstig de regeringsbeslissing (blz. 27 e.v. van deel II) zijn de woningdichtheden voor de eerste drie kernen verhoogd. Almere - Haven zal ± 23.000 inwoners omvatten. Almere - Stad zal ruimte bieden voor minimaal 100.000 en maximaal 112.000 inwoners, en Almere- Buiten zal voor minimaal 40.000 en maximaal 50.000 inwoners ruimte bieden.

Deze hogere dichtheden zijn verwerkt in de goedgekeurde structuurplannen voor Almere - Stad en Almere - Buiten, alsmede in de (Ontwerp) - plannen ex art. 11 Wet Openbaar Lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders (Bestemmingsplannen).

Uitgaande van de maximale wooncapaciteit van Almere - Haven, - Stad en - Buiten tot ± 185.000 inwoners, kan een verdere stedelijke doorgroei tot 250.000 inwoners gerealiseerd worden door het benutten van het zogenaamde 4e en 5e stadsdeel van Almere (in casu Almere - Pampus en het Oostelijk Kernen Complex).

Besluitvorming over het moment en de wijze waarop één of beide delen t.b.v. de doorgroei van Almere zal te zijner tijd plaatsvinden. Met het oog hierop zijn, conform de regeringsbeslissing, het 4e en 5e stadsdeel in het ontwerp - structuurplan als reserveringen voor stedelijk gebied aangegeven, in het kader waarvan de desbetreffende gronden een tijdelijke landbouwfunctie kunnen vervullen.

Wij hechten er aan om nog eens te constateren, dat de regering, de provincie Noord - Holland, de gemeente Amsterdam en het gewest Gooi en Vechtstreek het standpunt van uw raad delen over de uiteindelijke uitgroei van Almere tot 250.000 inwoners.

Op basis van het voorgaande merken wij het volgende op.

Met de wijze waarop de reserveringen op de structuurplankaart zijn aangegeven kunnen wij niet geheel instemmen.

Allereerst wordt blijkens de plankaart een directe landbouwfunctie toegekend aan de gronden ten westen van de Lepelaars - /Noorderplassengebied alsmede de gronden gelegen tussen het tracé Rijksweg 27 en de Gooiseweg, oostelijk van Almere - Haven. Dit direct toekennen van de landbouwfunctie maakt een permanente gronduitgifte door de Rijksoverheid aan agrariërs mogelijk. Hierdoor zullen deze landbouwgronden een harde randvoorwaarde voor de begrenzing van het stedelijk gebied van Almere gaan vormen. Dit is ongewenst, omdat zoals reeds aangegeven dergelijke beslissingen pas genomen kunnen worden op basis van locatiestudies die gedaan worden nadat de herziening van de structuurschets voor de verstedelijking is afgerond. Hierop thans vooruitlopen is niet noodzakelijk en ongewenst. De beide genoemde gebieden dienen daarom alsnog in de stedelijke reserveringsgebieden te worden opgenomen, met een tijdelijke functie als landbouwgrond.

Om de nodige flexibiliteit voor de stadsuitleg in de toekomst te houden, dient de bestemming van gronden, gelegen in de stedelijke reserveringsgebieden, geen belemmering voor toekomstige ontwikkelingen te vormen.

In dit verband behoren de gebieden Overvaart, Pampushout en het zogenaamde Marinabos, (een niet bestaand bosgebied grenzend aan het IJmeer) geen definitieve bestemming bos te krijgen. Deze gebieden dienen het karakter van recreatie groenvoorziening te hebben c.q. te behouden als onderdeel van het stedelijk gebied. Wij hebben deze standpunten ter kennis gebracht van de hoofddirecteur van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, onder aantekening dat wij ervan uitgaan dat onze visie in het ontwerp - structuurplan wordt verwerkt.

Blijkens de Nota van Commentaar (deel III, blz. 57) wacht de Rijksdienst thans het standpunt van uw raad af.

Zoals vermeld zijn tijdens de tervisielegging van het ontwerp – structuurplan 18 schriftelijke reacties ingediend.

De Rijksdienst heeft deze schriftelijke reacties opgenomen in de Nota van Commentaar deel III en voorzien van de voorgenomen antwoorden. Wij menen hierover nog het volgende te moeten opmerken.

1. In diverse reacties wordt er op gewezen dat het ontwerp – structuurplan ten onrechte niet volledig is afgestemd op het zogenaamde onvenant. In dit convenant heeft een viertal departementen in het ader van de definitieve bepaling van het Flevolijntracé afspraken gemaakt over het ruimtegebruik en de verdeling van een aantal oofdbestemmingen in Zuidelijk Flevoland, inclusief het stedelijk gebied Almere. In deel II en in deel III (blz. 3 e.v.) besteedt de Rijksdienst uitgebreid aandacht. Het bezwaar richt zich met name op het feit, dat in het gebied Almere in 1990 niet de overeengekomen oppervlakten voor de bestemmingen bos, tijdelijke landbouw en permanente landbouw binnen de reserveringen aanwezig zouden zijn.

De Rijksdienst komt op blz. 12 e.v. van deel III tot de conclusie dat deze oppervlakten gerealiseerd kunnen worden, wanneer onder het begrip 'bos', gehanteerd in het convenant, tevens de gronden met recreatieve functie begrepen zijn.

Wij voegen hieraan toe, dat wij ons niet gebonden achten aan bedoeld convenant mede omdat wij niet bij de totstandkoming ervan betrokken zijn geweest.

2. Met instemming heeft ons college geconstateerd dat het Lepelaars- /Noorderplassengebied overeenkomstig onze wens in dit ontwerp - structuurplan de aanduiding 'bos, beplanting' heeft gekregen, met dien verstande dat het gedeelte aansluitend op Almere - Stad/S.W.A. 2 bestemd is voor intensieve recreatie, en meer in

noordwestelijke richting (Lepelaarsplassen) voor extensieve recreatie. Op basis hiervan kunnen wij instemmen met de toegekende aanduiding 'bos, beplantingen', 'water'.

Wij gaan er van uit dat de op de plankaart aangegeven begrenzing van het Lepelaarsplassengebied aan de westzijde wordt aangepast aan de beoogde situatie.

Dit betekent een verlegging van de grens in noord - oostelijke richting, ter plaatse van de grens tussen de kavels AZ/20 en AZ/12. In het op dit gebied betrekking hebbende ontwerp - plan ex art. 11 Wet Openbaar Lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders Noorderplassengebied', dat binnenkort aan uw raad zal worden voorgelegd, zijn deze uitgangspunten juridisch vastgelegd.

3. Verscheidene instanties hebben aangedrongen op een bredere bufferzone tussen het Oostvaardersplassengebied en Almere (Bedrijvenpark De Vaart en de kern Almere - Buiten). Allereerst constateren wij dat in het kader van de besluitvorming over het structuurplan Almere - Buiten uitgebreid aandacht besteed is aan de relaties van deze kern met het Oostvaardersplassengebied. Nu dit structuurplan in 1982 goedkeuring heeft verkregen menen wij dat er thans geen aanleiding meer bestaat deze zaak opnieuw ter discussie te stellen. Uiteraard zal dit aspect bij de verdere invulling van de deelplannen voor Almere - Buiten de nodige aandacht krijgen.

Wij zijn voorts van oordeel dat de in het ontwerp- structuurplan opgenomen bufferzone tussen het Oostvaardersplassengebied en het bedrijvenpark De Vaart ter breedte van minimaal  $\pm$  1.000 m een verantwoorde overgang tussen stedelijk gebied en natuurgebied mogelijk maakt. Afhankelijk van de eventuele inpoldering van de Markerwaard zal de van deze bufferzone deel uitmakende grondstrook met de aanduiding 'stedelijke reservering ten behoeve van utilitaire werken' dienovereenkomstig worden benut. Deze grondstrook zal als bos worden ingeplant en heeft de bestemming 'bos' gekregen in het ontwerp - plan ex art. 11 Wet Openbaar Lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders 'De Vaart Noord (ged.) en Oost', dat binnenkort aan uw raad zal worden voorgelegd. In dit ontwerp - bestemmingsplan is uitgegaan van een zonering inzake de toelaatbaarheid van bedrijven in relatie tot het aangrenzende gebied.

De gemeente Almere zal bij de uitwerking van de daartoe opgenomen globale bestemming bedrijfsdoeleinden een verdergaande, gedetailleerde bestemmingsregeling opstellen, waarbij de nodige eisen gesteld zullen worden aan de situering en vormgeving van de bedrijfsbebouwing.

4. Ter zake van de infrastructuur op het niveau van dit structuurplan merkt ons college het volgende op. Zoals in paragraaf 2.4. (Verkeer en vervoer) van deel II van het ontwerp - structuurplan is aangegeven, zal bij een omvang van Almere met 100.000 à 125.000 inwoners de capaciteit van de infrastructuur richting oude land/Amsterdam onvoldoende zijn.

Wij onderkennen dit, en zullen voor zover nodig de Rijksoverheid bewegen tijdig de nodige maatregelen te nemen.

In hun schriftelijke reacties op het ontwerp - structuurplan hebben het gemeentebestuur van Amsterdam en Gedeputeerde Staten van Noord - Holland wat het voorgaande betreft gepleit voor het vervangen van de aanduiding 'autosnelweg in studie' tussen Almere - Pampus en Amsterdam voor de meer algemene aanduiding 'infrastructuur in studie'.

Naar ons oordeel bestaat hiertegen geen bezwaar en zal de Rijksdienst verzocht worden deze wijziging alsnog in het structuurplan te verwerken.

Een bezwaarschrift van een inwoner van Almere richt zich tegen de geprojecteerde Stadsautoweg 2 (SWA 2) door het Almeerderhout.

Wij merken hieromtrent het volgende op.

De Waterlandseweg vervult momenteel de ontsluitingsfunctie voor Oostelijk Flevoland vanuit Almere en Amsterdam/ 't Gooi.

Uit verkeersonderzoek van de Rijksdienst en Rijkswaterstaat in de directie Zuiderzeewerken is gebleken, dat de weg omstreeks 1985 de maximale verkeerscapaciteit bereikt zal hebben.

Er zullen dan structurele problemen in de verkeersafwikkeling ontstaan ter plaatse van het knooppunt A6/Noorderdreef/Waterlandseweg. Alleen via ingrijpende wegreconstructies en tegen relatief hoge kosten zouden hiervoor oplossingen gevonden kunnen worden, waarbij dan tevens aanvaard zou worden dat de Waterlandseweg, direct grenzend aan Almere - Haven, de status van stadsautoweg blijft behouden. Er zijn studies verricht naar de mogelijkheden van een alternatief tracé van de Waterlandseweg dat het verkeer tussen Almere en 't Gooi (vanaf openstelling van de Stichtse Brug in 1983) zal kunnen verwerken. Deze studies hebben geresulteerd in de thans geprojecteerde ombuiging van de Waterlandseweg, aangegeven als Stadsautoweg 2. De keuze van het tracé SAW 2 is mede bepaald door de wens de weg te laten aansluiten op de A6, ter plaatse van het aansluitpunt Almere - Stad - Oost, alsmede vanwege de wens om het grootste gedeelte van het Almeerderhout, als uitloopgebied van Almere - Haven niet te doorsnijden met infrastructuur.

Dit weggedeelte zal als enkelbaans weg kunnen worden aangelegd. Realisering van de SAW 2 is gekoppeld aan de in voorbereiding zijnde reconstructie/baanverdubbeling van de A6, vanaf Almere - Haven in de richting Lelystad. Volgens de huidige inzichten van de Rijksoverheid kunnen de gereconstrueerde A6 en de SAW 2 medio 1985 in gebruik worden genomen.

Ons college is op basis van het voorgaande tot de conclusie gekomen dat (ondanks de gevolgen van de Almeerderhout als bos - /recreatiegebied) aanleg van de SAW 2 conform het tracé Kempnaanweg noodzakelijk is ten behoeve van de stedelijke ontwikkeling voor Almere. Deze stadsautoweg zal ten minste tot 1990 onderdeel vormen van de landelijke verbinding A27/Rijksweg 6. Na 1990 zal de A27 worden doorgetrokken vanaf de Stichtse Brug met een aansluiting op de A6. De SAW 2 blijft een belangrijke ontsluitingsfunctie voor het stedelijk gebied van Almere vervullen, mede in relatie met het Gooi.

Uit het zogenaamde Rijkswegenplan blijkt dat de Rijksoverheid dit weggedeelte A27 niet voor 1990 zal realiseren.

5. Met inachtneming van het voorgaande kan het openbaar lichaam in hoofdlijnen instemmen met de in de Nota van Commentaar opgenomen voorgenomen beantwoording van de schriftelijke reacties door de Rijksdienst.
6. Enkele instanties hebben de aandacht gevestigd op de relatie tussen het ontwerp - structuurplan Almere en de ontwerp - artikel 11 - plannen (bestemmingsplannen) die eveneens in voorbereiding zijn. Gevraagd is de procedures van deze (deel) bestemmingsplannen stop te zetten totdat het ontwerp - structuurplan Almere is vastgesteld.

Er wordt naar gestreefd dat Almere op het moment van gemeentewording de beschikking heeft over rechtsgeldige structuur - en bestemmingsplannen voor haar grondgebied. Een en ander zal dan ook dit jaar zijn beslag krijgen. Gesteund door het regeringsstandpunt inzake de gewenste snelle voortgang in de procedures van het structuurplan en de bestemmingsplannen zien wij geen enkele aanleiding om de totstandkoming van de (deel)bestemmingsplannen op te schorten. Gelet op de huidige stand van zaken zullen in de periode tot augustus 1983 alle daarvoor nog in aanmerking komende ontwerp - bestemmingsplannen voor een bestuurlijk standpunt aan uw raad kunnen worden voorgelegd. Dit geldt ook voor de

bestemmingsplannen voor de buitenruimte Almere. Zoals hiervoor reeds gesteld, dienen de bestemmingsplannen van de buitenruimte flexibel te zijn en geen belemmeringen op te werpen voor de toekomstige stadsuitleg.

Wij stellen u voor er mee in te stemmen dat de hoofddirecteur van de Rijksdienst t.a.v. het ontwerp - structuurplan Almere wordt bericht op basis van dit pre - advies met inachtneming van de door uw raad te maken opmerkingen.

Daarbij zal hem verzocht worden te bevorderen dat de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, het structuurplan Almere nog dit jaar dienovereenkomstig vaststelt en goedkeurt.

De commissie voor openbare werken stemt met het voorstel in met dien verstande dat de commissie een definitief standpunt over het tracé van de SAW 2 zal innemen op basis van nog nader te verstrekken gegevens.

De vertegenwoordiger van d'66 in de commissie kan zich er niet mee verenigen, dat wij de stedelijke reserveringsgebieden voor toekomstige stadsuitleg zo ruim mogelijk begrenzen.

### **Antwoord R.IJ.P.**

Inzake de wensen om de gronden ten westen van het Noorderplassen-gebied en de gronden gelegen tussen het tracé RW 27 en de Gooiseweg alsnog op te nemen in de Stedelijke reserveringsgebieden, met een tijdelijke functie als landbouwgrond, het volgende:

Momenteel vindt Interdepartementaal Overleg plaats inzake de exacte verdeling van de bestemmingen in het Almeregebied.

Hangende de uitkomsten van dit overleg, is op dit moment niet aan te geven of, en in hoeverre, aan de wensen in dezen kan worden tegemoet gekomen. Overigens zal in dit overleg het standpunt v.d. Z.IJ.P. mede in de beschouwingen worden betrokken. Tevens zal geen definitieve gronduitgifte aan agrariërs plaatsvinden alvorens overeenstemming bestaat over genoemde verdeling der bestemmingen.

Inzake de wens om aan de gebieden Overvaart, Pampushout en het Marina- bos niet een definitieve bestemming 'Bos' te geven wijs ik eveneens op genoemd overleg.

Ik heb kennis genomen van het standpunt dat de Z.IJ.P. zich niet gebonden acht aan het zgn. Convenant, mede gezien het feit dat de Z.IJ.P. niet bij de totstandkoming ervan betrokken is geweest.

Tevens heb ik kennis genomen van de instemming met de toegekende aanduidingen 'bos, beplantingen' en 'water' voor het Lepelaars - / Noorderplassengebied.

Ten aanzien van de bufferzône tussen het Oostvaardersplassengebied en het bedrijvenpark 'De Vaart', moet ik stellen dat de genoemde breedte niet juist is. De breedte daarvan is minimaal + 250 m en maximaal ± 750 m.

Inzake de ondersteuning van de Z.IJ.P. van het pleidooi van het Gemeentebestuur van Amsterdam en Gedeputeerde Staten van Noord - Holland, kan ik mededelen dat ik voornemens ben de gevraagde aanpassing op de uiteindelijke plankaart door te voeren.

Ten aanzien van het standpunt van de Z.IJ.P. met betrekking tot het tracé van Stadsautoweg 2 (SAW 2) heb ik kennis genomen van het feit dat de raad op dit punt een voorbehoud heeft gemaakt, in die zin dat een standpunt over dit tracé eerst bepaald zal worden in het kader van de bestuurlijke behandeling van het plan ex art. 11 'Almeerderhout'.

Overigens is er op dit moment geen aanleiding om het standpunt van de R.IJ.P. te herzien mede gelet op het feit dat het gemaakte voorbehoud daartoe geen indicaties bevat.

Tenslotte heb ik kennis genomen van het standpunt inzake de relatie van het Ontwerp - Structuurplan met de (deel) bestemmingsplannen. Ik zal trachten te bewerkstelligen dat genoemd plan inderdaad nog dit jaar zal worden vastgesteld en goedgekeurd.



## **deel V: advies van de raad van waterstaat en toelichting**





## 1. Het advies van de Raad van de Waterstaat

In dit hoofdstuk volgt een integrale weergave van het advies van de Raad van de Waterstaat t.a.v. het Ontwerp Structuurplan Almere.

De Raad van de Waterstaat nam op 3 november 1983 het door de Zuiderzeecommissie uitgebrachte advies conform over.

De Zuiderzeecommissie schreef aan de Raad van de Waterstaat op 31 oktober 1983:

Bij brief van 30 mei 1983, kenmerk RIJP/A 20861, verzocht de Minister van Verkeer en Waterstaat het advies van Uw Raad inzake het ontwerp - structuurplan Almere.

Dit structuurplan bestaat uit twee delen. Deel I omvat het ontwerp : structuurplan Almere 1978. Hierover heeft Uw Raad op 1 april 1980 (R 59180) advies uitgebracht. De Zuiderzeecommissie bracht ter zake rapport uit op 26 februari 1980 (R 100180).

Deel I zal in het navolgende worden aangeduid met OSA I. In deel II: 'Aanvullende nota', is het regeringsstandpunt over het structuurplan verwerkt. De aanvullende nota kan niet los worden gezien van het OSA I. Gezamenlijk geven de nota's en bijbehorende kaarten het beeld van de voorgestane ruimtelijke structuur van Almere. De delen I en II te zamen vormen het herziene ontwerp - structuurplan verder aangeduid met OSA II.

De gedurende de tervisielegging tegen het structuurplan ingediende bezwaarschriften en de voorgenomen reactie hierop van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders zijn afzonderlijk aan het plan toegevoegd (Deel III): Nota van Commentaar). Dit geldt eveneens voor het bij brief van 19 april 1983 medegedeelde bestuurlijke standpunt van de landdros/voorzitter van de Adviesraad van het Openbaar Lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders en de reactie hierop van de Hoofddirecteur van de RIJP (Deel IV).

De procedure die het plan heeft doorlopen staat beschreven in de adviesaanvraag. De advisering door de Raad van de Waterstaat betreft op dit moment de eindadvisering alvorens het plan door de Minister van Verkeer en Waterstaat zal worden vastgesteld. De Minister omschrijft in de adviesaanvraag de advisering door de Raad als een toetsing, waarbij in het bijzonder aandacht ware te besteden aan:

- de wijze waarop de tijdens de procedure gemaakte opmerkingen zijn verwerkt;
- de wettelijke eisen waaraan het ontwerp - structuurplan technisch dient te voldoen;
- de wijze waarop het ontwerp - structuurplan in zijn algemeenheid voldoet aan de opvattingen die daarvoor thans gelden.

De commissie merkt m.b.t. het ontwerp - structuurplan Almere het volgende op.

### Afbakening rapportering

De Commissie heeft allereerst gezien waarover haar rapportering over het structuurplan in dit stadium van de planontwikkeling zich zou dienen uit te strekken. Gelet op haar eerdere rapportering over het OSA I is zij van mening dat zij zich in het onderhavige rapport in hoofdzaak zal kunnen beperken tot de in de aanvullende nota t.o.v. het OSA I aangegeven en verwerkte wijzigingen. Voorts heeft de Commissie gezien in hoeverre deze wijzigingen van invloed zijn op de door haar eerder ingenomen standpunten.

In afwijking van het vorenstaande heeft de Commissie wel bijzondere aandacht besteed aan een tweetal aanvullende hoofdstukken in het OSA I. N.a.v. haar rapport over het OSA I zijn een hoofdstuk betreffende de milieuhygiëne en een hoofdstuk betreffende de stedelijke voorzieningen aan het structuurplan toegevoegd. In de Commissie is destijds afgesproken deze aanvullende hoofdstukken te betrekken bij de eindadvisering over het structuurplan.

De Commissie heeft daarnaast aandacht besteed aan een aantal mede in de inspraak naar voren gebrachte aspecten van het structuurplan die in haar eerste rapport niet aan de orde zijn gesteld.

Voorafgaande aan haar beschouwingen over het OSA II, brengt de Commissie voor de volledigheid allereerst een aantal hoofdpunten uit haar rapportering over het OSA I in herinnering.

### **Hoofdpunten rapport Commissie inzake het OSA I**

De Commissie heeft allereerst geconstateerd dat bij het bezien van de meest aangewezen wijze van ontwikkeling van het plangebied op basis van de taakstelling voor Almere vele factoren een rol spelen. T.a.v. de wijze waarop een aantal van deze factoren zich zal ontwikkelen bestaat nog veel onzekerheid en het is dan ook zeer wel voorstelbaar dat aanvankelijk gehanteerde uitgangspunten naarmate de tijd verstrijkt geheel of ten dele achterhaald worden, hetgeen zal nopen tot tussentijdse koerswijzigingen.

De Commissie spreekt haar grote waardering uit voor de opzet van het structuurplan, daar deze een goed inspelen op de hiervoor genoemde onzekerheden mogelijk maakt.

In het verlengde van het bovenstaande meent de Commissie dat het als een grote verdienste van het structuurplan moet worden gezien, dat het enerzijds structuur biedt voor zover dat niet langer kan worden uitgesteld en anderzijds op vele andere punten nog alle mogelijkheden open laat om bij de uitwerking met nieuwe ontwikkelingen en inzichten rekening te houden. Deze flexibiliteit laat - binnen de in het plan aangegeven marges - ruimte voor een adequaat reageren op nieuwe ontwikkelingen.

De Commissie heeft de meerkernige structuur van Almere en de overwegingen daartoe onderschreven. Zij heeft in dit verband wel de vraag opgeworpen of gelet op deze structuur en de grootschaligheid van het plangebied Almere ook werkelijk als stad, als geïntegreerde stedelijke eenheid, zal kunnen worden aangemerkt en ook als zodanig worden ervaren door haar bewoners.

De Commissie heeft gewezen op het gevaar dat uiteindelijk eerder sprake zal kunnen zijn van een agglomeratie, bestaande uit diverse kernen. In aansluiting hierop heeft de Commissie aandacht gevraagd voor de herkenbaarheid van het stedelijk gebied. Het structuurplan kent een hiërarchie van kernen.

Het plan heeft evenwel de potentie van een zo grote veelvormigheid dat de vraag rijst of de stedelijke wereld wel als zodanig herkenbaar zal zijn, meer in het bijzonder of hoofdzaken al dan niet onderscheiden zijn van bijzaken en of oriëntatiemogelijkheden wel aanwezig zullen zijn. De Commissie achtte het niet ondenkbaar dat uiteindelijk van een te gelijkvormige en te gelijkmatige opbouw van het geheel sprake zal kunnen zijn. Hiermee zou haars inziens b.v. rekening kunnen worden gehouden in de geleiding van de bebouwing en in de detaillering van de ontsluitingssystemen.

De Commissie heeft geconstateerd dat in Almere in vergelijking met de situatie op het oude land en gelet op de totale oppervlakte van het stedelijk gebied, sprake is van een extensief ruimtegebruik. In vergelijking met de richtlijnen van de verstedelijkingsnota wordt Almere gekenmerkt door lage woningdichtheden. De Commissie achtte het voorts opmerkelijk dat bij een toenemend stedelijke omvang geen sprake is van versterking van het stedelijk ruimtegebruik. Het zou naar haar mening daarentegen in de rede liggen dat bij de planvorming rekening wordt gehouden met de wenselijkheid van toenemende dichtheden naarmate het inwonertal stijgt.

### **Regeringsstandpunt inzake het OSA I**

In de periode nadat de Commissie haar rapport over het structuurplan had uitgebracht, hebben zich de ontwikkelingen voorgedaan die hebben geleid tot de herziening van het structuurplan. Deze herziening bestaat uit de verwerking van het regeringsstandpunt over het OSA I. Dit standpunt komt op een aantal hoofdpunten kort samengevat op het volgende neer.

- De regering benadrukt het belang van de in het structuurplan opgenomen flexibiliteit in ruimtelijke opzet, in fasering en in besluitvorming.
- De regering constateert dat de opzet van het structuurplan te royaal aandoet en zich niet laat vergelijken met de normstellingen uit de Verstedelijkingsnota. Naar de mening van de regering zal bij de verdere planontwikkeling de gemiddelde woningdichtheid aanmerkelijk moeten worden verhoogd.
- De regering stemt in met de meerkernige opzet van Almere, maar spreekt daarbij als haar mening uit, dat de ontwikkeling voorshands geconcentreerd moet worden op het gebied dat de kernen Almere - Haven, Almere - Stad en Almere - Buiten omvat. De gebieden van Almere - Pampus en het oostelijk kernencomplex blijven gereserveerd voor een stedelijke ontwikkeling, maar er dienen geen werkzaamheden te worden verricht die op zulk een ontwikkeling vooruitlopen.
- De regering wil in het algemeen concretere informatie in het structuurplan over de aanduidingen natuurgebieden, recreatie, landbouw en bosbouw. Daarbij moeten o.m. de grenzen en de gebruiksmogelijkheden scherper worden aangegeven.
- De regering stelt vast, dat de wijze waarop de hoofdlijnen van het te voeren ruimtelijk beleid zijn neergelegd in het OSA I haar instemming heeft.

### **Herziening structuurplan**

De Commissie is van mening dat in algemene zin kan worden gesteld, dat de verwerking van het regeringsstandpunt het karakter van het OSA I niet wezenlijk heeft aangetast. Het gestelde daarin over de voorgeschiedenis, de doelstelling, het regionale kader, beroepsbevolking, bedrijfslokaties en nutsvoorzieningen blijft ook voor het OSA II geldig. Ook de kenmerken van de meerkernige opzet, de rol van de buitenruimte daarin en de hoofdlijnen van het verkeer en vervoer worden door de regeringsbeslissing niet aangetast. In dit verband wil zij overigens wel het belang benadrukken van de in het OSA II aangekondigde studie naar de noodzaak van capaciteitsuitbreiding van de vervoersverbindingen van Almere met het ommeland.

De Commissie stelt dan ook vast dat haar rapportering over het OSA I haar geldigheid blijft behouden en dat het regeringsstandpunt geen aanleiding is voor een andere stellingname.

### **Verhoging woningdichtheid en capaciteit**

Het belangrijkste verschil tussen OSA I en OSA II betreft de te realiseren gemiddelde woningdichtheid in de kernen. Overeenkomstig het regeringsstandpunt is de woningdichtheid van Almere aanmerkelijk verhoogd.

Voor Almere - Haven blijft de capaciteit gehandhaafd op ca. 23.000 inwoners. Voor Almere - Stad is een minimumcapaciteit van 100.000 en een maximum van van 112.000 inwoners overeengekomen en voor Almere - Buiten minimaal 40.000 en maximaal 50.000 inwoners. Een verdere verdichting in de toekomst wordt niet uitgesloten. Dit betekent dat in de eerste drie kernen minimaal 163.000 en maximaal 185.000 inwoners zullen kunnen worden gehuisvest. Deze extra capaciteit zal volgens de plantoelichting moeten worden gevonden door enerzijds het opvoeren van de netto - woningdichtheden en anderzijds door het verminderen van de hoeveelheid groen op m.n. buurt - en wijkniveau.

De genoemde inwonertallen zijn gebaseerd op een gemiddelde woningbezetting van 2,8. In woningaantallen gerekend betekent dit dat in Almere - Stad ruimte is voor minimaal 35.700 en maximaal 40.000 woningen en in Almere - Buiten voor minimaal 14.285 en maximaal 17.850 woningen.

In de door de Minister van Verkeer en Waterstaat reeds goedgekeurde en vastgestelde structuurplannen voor Almere - Stad en Almere - Buiten (resp. bij besluit van 11 mei 1982 en van 20 september 1982) is de in

de twee kernen te realiseren hogere woningdichtheid al verwerkt. In haar rapporten betreffende de beide plannen (R 98/82 en R 214/82) heeft de Commissie haar instemming betuigd met deze verhoogde taakstelling.

In het kader van het onderhavige structuurplan merkt de Commissie hierover nog het volgende op.

De verdichtingsoperatie en de daaruit voortvloeiende gevolgen voor o.m. de bestemmingen van de buitenruimte en het verkeers – en vervoerssysteem zijn een duidelijke manifestatie van de flexibiliteit van het structuurplan.

Inmiddels is een belangrijk deel van Almere - Stad, Almere - Haven en Almere - Buiten gerealiseerd of in een min of meer vergevorderd stadium van ontwikkeling. Dit betekent dat door de gerealiseerde of binnenkort te realiseren bebouwing en infrastructuur de mogelijkheden om rekening te kunnen houden met nieuwe ontwikkelingen en gewijzigde inzichten steeds meer worden beperkt. Voor wat betreft de woningverdichting houdt dit in dat de vrijheid om te kiezen waar binnen het plangebied en op welke wijze verdicht zal worden beperkt wordt door bebouwing en infrastructuur, zoals deze in de verschillende deelplannen is aangegeven, c.q. vastgesteld.

Gelet op deze beperkingen wil de Commissie haar in het kader van het OSA I gemaakte opmerkingen over de herkenbaarheid van het stedelijk gebied benadrukken.

De Commissie merkt in dit verband voorts nog op dat bij het te realiseren aantal inwoners is uitgegaan van een gemiddelde woningbezetting van 2,8. Zij wijst erop dat de ervaring heeft geleerd dat de gemiddelde woningbezetting zich in relatief korte tijd tamelijk sterk kan wijzigen en in verband daarmee een onzekere factor is. Een verlaging van de gemiddelde woningbezetting zou kunnen betekenen dat binnen Almere –Stad en Almere - Buiten plaats moet worden gevonden voor een groter aantal woningen. Overigens wordt volgens de plantoelichting in Almere - Stad de gemiddelde woningbezetting van 2,8 thans ruimschoots behaald.

### **Woningbouwprogramma.**

Met betrekking tot de ontwikkeling van Almere en m.n. met betrekking tot het woningbouwprogramma tot 1990, zijn zowel op rijksniveau, als op regionaal niveau, bestuurlijke afspraken, gemaakt gebaseerd op de Verstedelijkingsnota. De Commissie heeft met instemming kennis genomen van de wijze waarop deze bestuurlijke afspraken zijn verwerkt, zoals o.a. is weergegeven in tabel 3a op blz. 52 van deel II van het Ontwerp - Structuurplan Almere. De daarin genoemde cijfers kunnen gelden als richtlijn voor de planning van de voorgenomen ontwikkeling.

### **Relatie Oostvaardersplassen - plangebied Almere.**

Het structuurplangebied grenst in het noord - oosten aan de Oostvaardersplassen. De grote waarde van dit natuurgebied stelt bijzondere eisen aan de inrichting van de zône op de overgang van natuurgebied naar stedelijk gebied. Het OSA II bevat hiervoor een aanzet.

Deze zône bestaat uit de ten oosten van het plangebied gelegen ca. 200 m brede strook die is gereserveerd voor de doortrekking in noordelijke richting van de Stadsautoweg 1. In totaal is een strook van minimaal 250 m (in het noorden) tot ca. 700 m (in meer zuidelijke richting) voorzien als bos, die de buffer vormt tussen natuurgebied en stedelijk gebied.

Voor de definitieve omvang, vormgeving en inrichting van de bufferzône zal nog nadere studie moeten plaatsvinden naar gewenste ontwikkeling en beheer van het Oostvaardersplassengebied alsmede naar de functie van de zône. De Commissie oordeelt het gewenst dat bij de nadere uitwerking van het structuurplan rekening wordt gehouden met de gegeven bijzondere situatie in die zin dat met name ook voor de Beheerscommissie Oostvaardersplassen voldoende mogelijkheid o-

pen blijft om plannen in te passen ten einde tot een zo goed mogelijke afstemming tussen het natuurgebied en het stedelijk gebied te komen.

### **Bedrijvenpark De Vaart.**

De Commissie acht de ligging van het bedrijvenpark De Vaart tussen Oostvaardersplassen en Lepelaarsplassen gezien de mogelijkheid om op enkele delen van het park bedrijven van de zwaarste categorie van de Lijst van bedrijfsvestigingen te vestigen vanuit milieuoverwegingen problematisch. Zij is van mening dat bij de vestiging van dit soort bedrijven grote zorgvuldigheid moet worden betracht. Om een goede afweging zoveel mogelijk te garanderen stelt de meerderheid van de Commissie voor om in de betreffende deelplannen van het bedrijvenpark een bestuurlijke drempel op te nemen, in die zin dat de vestiging van bedrijven genoemd in categorie 5 van de lijst van bedrijfsvestigingen in beginsel wordt uitgesloten en wordt gebracht onder de vrijstellingsbevoegdheid van Burgemeester en Wethouders. Deze vrijstelling dient niet te worden verleend dan nadat de regionaal inspecteur van de Volksgezondheid voor de Milieuhygiëne in de gelegenheid is gesteld daarover advies uit te brengen en - indien dit advies negatief is - van G.S. een verklaring is ontvangen dat zij tegen het verlenen van de vrijstelling geen bezwaar hebben.

De vertegenwoordiger van de Stichting Natuur en Milieu is van oordeel dat de door de meerderheid van de Commissie voorgestelde bestuurlijke drempel onvoldoende bescherming biedt aan de natuurwaarden van de Oostvaardersplassen en geeft er de voorkeur aan de vestiging van categorie 5 bedrijven op het bedrijvenpark definitief uit te sluiten.

Dit lid van de Commissie heeft zijn standpunt als volgt verwoord:

'Het bedrijvenpark 'De Vaart' ligt tussen de Oostvaardersplassen en de Lepelaarsplassen. Deze nog jonge natuurgebieden zijn nu reeds in internationaal kader van zeer groot ecologisch belang en hebben voor West - Europese begrippen unieke spectaculaire ontwikkelingsmogelijkheden. Dit belang is door de regering onderkend, hetgeen o.a. tot uitdrukking is gekomen in de verschuiving van het tracé van de Flevospoorlijn nabij de Oostvaardersplassen, het principe - besluit inzake de oppervlakteverdeling van de gronden in Zuidelijk Flevoland en het voornemen beide gebieden aan te wijzen tot staatsnatuurmumenten.

De intentie van de Regering om tot een integrale veiligstelling van deze gebieden te komen kwam ook naar voren bij de installatie van de Beheerscommissie voor de Oostvaardersplassen. De Minister van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk benadrukte in zijn installatierede dat naast de interne inrichting en het beheer ook aandacht voor de omgeving van het natuurgebied van groot belang was: afstemming van bestaande en toekomstige plannen is noodzakelijk.

Niet alleen nationaal maar ook internationaal zijn de waarde en het belang van de Oostvaardersplassen onderschreven. Dit blijkt uit de verontrusting over de bedreiging van de Oostvaardersplassen door de Flevospoorlijn, die de Europese Commissie destijds onder de aandacht bracht van de Permanente Vertegenwoordiging van Nederland in Brussel. Hierbij werd gewezen op de door de Raad van Ministers aangenomen Richtlijn inzake het behoud van de vogelstand (Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. L 103 van 25 april 1979), de zgn. Vogelrichtlijn.

Op grond van deze Richtlijn dienen de lidstaten voor de leefgebieden van de in bijlage 1 van die Richtlijn opgenomen vogelsoorten speciale beschermingsmaatregelen te treffen, opdat deze soorten daar waar zij nu voorkomen, kunnen voortbestaan en zich kunnen voortplanten. Daartoe dienen speciale beschermingszônes te worden aangewezen. Soortgelijke maatregelen moeten worden getroffen voor niet in genoemde bijlage opgenomen en geregeld voorkomende trekvogels. Bijzondere aandacht moet daarbij worden besteed aan de bescher-

ming van watergebieden van internationale betekenis.

De Richtlijn verplicht de lidstaten verder onder meer passende maatregelen te nemen om vervuiling en verslechtering van de desbetreffende beschermingszônes te voorkomen, alsmede te voorkomen dat de vogels aldaar worden gestoord.

De Europese Commissie gaat ervan uit dat de Oostvaardersplassen als een dergelijke beschermingszône kunnen worden aangewezen.

De vertegenwoordiger van de Stichting Natuur en Milieu meent dat het mogelijk maken van de vestiging van milieuaantastende bedrijven hiermee niet in overeenstemming is. Hij is daarom van oordeel dat categorie 5 inrichtingen in het bedrijvenpark De Vaart niet mogen worden toegelaten'.

De andere leden van de Commissie merken met betrekking tot vorenstaande overwegingen op, dat de vertegenwoordiger van de Stichting Natuur en Milieu zijn standpunt in belangrijke mate doet steunen op de Europese Richtlijn inzake het behoud van de vogelstand en de daaruit voor Nederland voortvloeiende verplichtingen. De meerderheid van de Commissie is in tegenstelling tot dit lid van mening dat de door haar voorgestelde bestuurlijke drempel in het kader van genoemde richtlijn kan worden beschouwd als een passende beschermingsmaatregel.

De Commissie vraagt voorts bijzondere aandacht voor de vorm en geleding van het bedrijvenpark. Naar haar mening zal ernaar gestreefd moeten worden om in het silhouet van het bedrijvenpark gezien vanuit de richting van het Oostvaardersplassengebied massaliteit zoveel mogelijk te voorkomen.

Verder dient naar het inzicht van de Commissie gestreefd te worden naar een zodanige verdeling van de te bebouwen terreinen en de groengebieden van het bedrijvenpark dat deze laatste mede een functie kunnen vervullen bij de overgang naar het aangrenzende natuur - en stedelijk gebied.

#### **Aanvullende hoofdstukken.**

Naar aanleiding van de rapportering van de Commissie over het OSA I zijn een hoofdstuk betreffende milieuhygiëne en een hoofdstuk betreffende de stedelijke voorzieningen aan het structuurplan toegevoegd. De Commissie heeft met instemming van deze aanvullende hoofdstukken kennis genomen. Zij geven haar geen aanleiding voor commentaar.

#### **Verdere opmerkingen.**

De Commissie heeft de behoefte om met betrekking tot de nadere uitwerking van het Structuurplan in plannen ex art. 11 Wet Openbaar Lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders nog het volgende onder Uw aandacht te brengen.

#### *Oppervlakten en bestemmingen in Almere.*

In het kader van de wijziging van het tracé van de Flevospoorlijn is op 5 november 1981 bij brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de voorzitters van de Eerste en Tweede Kamer van de Staten - Generaal meegedeeld dat in het Kabinet afspraken zijn gemaakt over de verdeling van de gronden in Zuidelijk Flevoland naar bestemming voor de periode van 1980 tot 1990: het 'convenant'.

In verband met het feit dat de oppervlakte van Zuidelijk Flevoland volgens het convenant die in de werkelijkheid overschreed, heeft een correctie van het convenant plaatsgevonden. Deze ligt weer vast in een advies van de Raad van de Waterstaat van 21 juli 1982.

In verband met de bestuurlijke indeling van Zuidelijk Flevoland in een oostelijk deel (Zeewolde en gedeeltelijk Lelystad) en een westelijk deel (Almere) dient ook de oppervlakteverdeling ingevolge het gecorrigeerde convenant voor de gehele polder over de deelgebieden te worden gedeeld. In het kader van de gemeentewording van Almere dienen voor

het gebied van de gemeente voor 1 januari 1984 plannen ex art. 11 Wet Openbaar Lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders te worden goedgekeurd.

Alvorens tot goedkeuring van bedoelde plannen kan worden overgegaan moeten deze worden getoetst aan het gecorrigeerde convenant (westelijk deel). In nauwe samenwerking tussen de departementen van Verkeer en Waterstaat en van Landbouw en Visserij heeft deze toetsing plaatsgevonden. Het resultaat daarvan is neergelegd in het stuk Z 124/83 en als bijlage aan dit rapport toegevoegd. Het stuk heeft de instemming van de Zuiderzeecommissie.

#### *Hanteren van het structuurplan in de toekomst.*

De Commissie meent dat uitgesproken helderheid bevorderlijk kan zijn voor het hanteren van het structuurplan in de toekomst. Temeer geldt dit, nu na de tervisielegging van het OSA, de inspraak en commentaren die aanleiding gaven tot een reactie van de zijde van de RIJP, het stuk Z 124/83 een nieuwe dimensie hieraan heeft toegevoegd t.w. de relaties met het regeringsconvenant.

De Commissie constateert dat de delen I t/m IV, alsmede de door haar aanvaarde nota Z 124/83 onderling afwijkende bestemmingsaanduidingen bevatten, hetgeen niet te verwonderen valt gelet op de lange duur van de procedure en de plaatsgevonden ontwikkelingen.

Tegen deze achtergrond adviseert de Commissie het Structuurplan met name de plankaart en de toelichting, die bestaat uit de delen I t/m IV, ter goedkeuring te doen voorleggen aan de Minister van Verkeer en Waterstaat met inachtneming van het volgende.

1. Na deze goedkeuring worden in het bijzonder de door de RIJP in deel IV voorgestelde wijzigingen ten opzichte van de ter visie gelegen hebbende stukken en de aanvullende wijzigingen, die de Commissie in dit advies voorstelt (deel V), verwerkt tot één geactualiseerde plankaart met toelichting.
2. Dit betreft derhalve mede de (visuele en tekstuele) verwerking van nota Z 124/83 als verbindende schakel tussen enerzijds het Regeringsconvenant en het Structuurplan en anderzijds het Regeringsconvenant en de plannen ex art. 11.
3. De planhorizon van het Structuurplan valt globaal samen met die van de Nota R.O. III en de relevante structuurschema's ( $\pm$  2000). Het Structuurplan is mede een nadere uitwerking van het daarin neergelegde Regeringsbeleid.
4. Het Structuurplan is tevens het toetsingskader voor deelstructuurplannen en ex art. 11 plannen resp. bestemmingsplannen.
5. Het Regeringsconvenant heeft uitdrukkelijk betrekking op de periode 1980 - 1990. Na laatstgenoemd jaarvormen de daarin opgenomen oppervlakten derhalve niet langer het toetsingskader voor het ruimtelijk beleid. Voor zover zij dan zijn opgenomen in plannen ex art. 11, c.q. bestemmingsplannen, zal aan het einde van de convenantsperiode heroverweging kunnen plaatsvinden. Dat geldt in het bijzonder voor het gebied van het plan Almere West en Oost, waar vóór deze heroverweging geen in feite onomkeerbare inrichtingsactiviteiten zullen plaatsvinden.
6. Een kaart zal de relatie tussen het Structuurplan en het Regeringsconvenant nader visualiseren. Voor deze kaart wordt uitgegaan van de 6 hoofdbestemmingen van het convenant en de daarbij tot stand gebrachte oppervlakteverdeling en bestemmingsomschrijving t.w.

#### **landbouw (3800 ha):**

Gebieden ten behoeve van akkerbouw, weidebouw, veehouderij, pluimveehouderij, tuinbouw, daaronder begrepen champignonteelt, fruitteelt, dan wel het kweken van bloemen, bomen en bloembollen of enige andere tak van bodemcultuur, met uitzondering van de bosbouw, waarbij inbegrepen gebouwen en bouwwerken voor agrarische bedrijven met een op het nieuwe land gebruikelijke omvang.



**bos (3050 ha):**

Een min of meer natuurlijke levensgemeenschap van planten en dieren van tenminste 5 ha, waarbij boomvormende soorten aspectbepalend zijn. De levensgemeenschap zal tegelijkertijd verschillende functies moeten kunnen vervullen, zoals daar zijn: natuurlijke, recreatieve, houtproducerende en landschappelijke.

**natuur (328 ha):**

Gebieden waarin de aanwezige levensgemeenschappen geheel of overwegend spontaan tot ontwikkeling zijn gekomen, al dan niet onder invloed van menselijk handelen.

**verblijfs - recreatie (84 ha):**

Gebieden bedoeld voor verblijf buiten de eerste woning -voor recreatieve doeleinden - waarbij tenminste één overnachting wordt gemaakt m.u.v. overnachtingen bij familie en kennissen en in hotels en pensions.

**infrastructuur en water (1966 ha):**

Gebieden ten behoeve van (rail -)verkeer, natte en droge waterstaatsdoeleinden en leidingstroken.

**stedelijkgebied incl. groenvoorzieningen binnen en buiten de kernen en bijzondere bestemmingen (4870 ha):**

Gebieden ten behoeve van wonen, werken, centrum en groenvoorzieningen, intensieve recreatie (sportparken, nutstuinen e.d.), totale infrastructuur en enkele bijzondere terreinen (vuilstort en slibvloeivelden) en andere bijzondere bestemmingen.

Door het bovenstaande wordt duidelijkheid geschapen voor het Structuurplan in zijn uiteindelijke vorm en de relatie daarvan zowel naar het regeringsconvenant als naar plannen ex art. 11 resp. bestemmingsplannen gedurende de overeengekomen tijdsperiode.

Dit acht de Commissie van wezenlijk belang.

**Oppervlakten en bestemmingen in Almere.**

1. In het kader van de wijziging van het tracé van de Flevospoorlijn is op 5 november 1981 bij brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de voorzitters van de Eerste en Tweede Kamer van de Staten - Generaal meegedeeld dat in het Kabinet afspraken zijn gemaakt over de verdeling van de gronden in Zuidelijk Flevoland naar bestemming voor de periode van 1980 tot 1990: het 'convenant'.

In verband met het feit dat de oppervlakte van Zuidelijk Flevoland volgens het convenant die in de werkelijkheid overschreed heeft een correctie van het convenant plaatsgevonden. Deze ligt vast in een advies van de Raad van de Waterstaat van 21 juli 1982.

In verband met de indeling van Zuidelijk Flevoland in een oostelijk deel (Zeewolde) en een westelijk deel (Almere) dient ook de oppervlakte verdeling ingevolge het gecorrigeerde convenant voor de gehele polder over beide deelgebieden te worden gedeeld.

Tabel 1 geeft een overzicht van de verdeling van de gronden in Zuidelijk Flevoland naar bestemming volgens het convenant en het gecorrigeerde convenant - en dit laatste onderverdeeld naar een oostelijk en een westelijk deel - (in HA).

**Tabel 1**

hoofdbestemmingen 1980 - 1990	convenant	gecorr. convenant	oost. deel (Zeewolde)	west. deel (Almere)
landbouw	19.750	19.400	15.650	3.750
bos	9.000	8.800	5.800	3.000
natuur	5.900	5.800	5.500	300
bijz. besteming	500	500	100	400
infrastr. + water	3.500	3.450	1.150	2.300
verblijfsrecreatie	350	350	250	100
stedelijk gebied	4.500	4.400	350	4.050
<b>totaal</b>	<b>43.500</b>	<b>42.700</b>	<b>28.800</b>	<b>13.900</b>

2. In het kader van de gemeentewording van Almere dienen voor het gebied van de gemeente voor 1 januari 1984 plannen ex art. 11 wet Openbaar Lichaam 'Zuidelijke IJsselmeerpolders' te worden goedgekeurd.

Het betreft in totaal 59 plannen, gespecificeerd naar in totaal 60 bestemmingen.

Alvorens tot goedkeuring van bedoelde plannen kan worden overgegaan moeten deze worden getoetst aan het gecorrigeerde convenant (westelijk deel).

3. In nauwe samenwerking tussen de departementen van Verkeer en Waterstaat en van Landbouw en Visserij heeft de toetsing van alle plannen ex art. 11 wet O.L. 'ZLJP' aan het gecorrigeerde convenant plaatsgevonden.

Daartoe zijn de 60 gedetailleerde bestemmingen van de plannen ex art. 11 ingedeeld naar de 7 hoofdbestemmingen van het convenant en zijn voorts alle plankaarten nauwkeurig opgemeten.

Tabel 2 geeft een overzicht van de resultaten van de diverse bewerkingen. De eerste kolom getallen (C1) geeft het gecorrigeerde convenant (westelijk deel).

De tweede kolom getallen (C2) is een opnieuw gecorrigeerde versie van het gecorrigeerde convenant op basis van een gemeten meeroppervlakte van 198 ha (ca 1,5%); deze is toegevoegd aan de hoofdbestemmingen landbouw, bos en stedelijk gebied.

De derde kolom (A) bevat de resultaten van de eerder genoemde opmeting en indeling in bestemmingscategorieën. Hier verschijnt een niet in het convenant opgenomen hoofdbestemming 'groen', die be-

stemmingen omvat die een nadere specificatie behoeven om bij een van de hoofdbestemmingen van het convenant (in casu: bos) te kunnen worden ingedeeld.

De vierde kolom (B) is een herziene versie van kolom (A) op grond van de volgende aanpassingen:

a. vermindering van 'landbouw' met 480 ha door in het plan ex art. 11 'Almere West en Oost' deze oppervlakte voor bos ook als zodanig in het plan te bestemmen.

b. vermeerderen van 'bos' met 480 ha (zie a) en verminderen van bos met 324 ha in het plan ex art. 11 'Noorderplassen' door deze te bestemmen als 'moerasbos', in te delen bij de hoofdbestemming 'natuur'.

c. verminderen van 'stedelijk gebied' met 450 ha buiten de kernen, in de buitenruimte, gelegen terreinen met de bestemming recreatie en het indelen van deze 450 ha bij de hoofdbestemming 'groen'.

De vijfde kolom tenslotte (C2-B) geeft het verschil tussen het dubbel – gecorrigeerde convenant (westelijk deel) en de herziene versie van de op de kaarten gemeten oppervlakten.

**Tabel 2**

hoofdbestemmingen 1980 - 1990	convenant		art. 11 - plannen		verschil C2 - B
	C1	C2	A	B	
landbouw	3.750	3.800	4.385	3.905	+ 105
bos	3.000	3.050	1.351	1.507	- 1.543
natuur	300	300	4	328	+ 28
bijz. besteming	400	400	-	-	- 400
infrastr. + water	2.300	2.300	1.966	1.966	- 334
verblijfsrecreatie	100	100	84	84	- 16
stedelijk gebied	4.050	4.150	4.439	3.989	- 161
groen	-	-	1.869	2.319	+ 2.319
<b>totaal</b>	<b>13.900</b>	<b>14.100</b>	<b>14.098</b>	<b>14.098</b>	<b>- 2</b>

4. Het verschil tussen convenant en de plannen ex art. 11, met name ten aanzien van de hoofdbestemming bos, wordt op de navolgende wijze opgeheven:

a. in het plan ex art. 11 'Almere West en Oost' wordt de als bos te bestemmen oppervlakte met 105 ha verhoogd onder gelijktijdige vermindering van de als landbouw bestemde oppervlakte met 105 ha. In het plangebied dat in totaal 3.487 ha groot is, is dan in totaal 642 ha bestemd als bos (waarvan 585 ha nog niet nader gelocaliseerd) en 2.581 ha als landbouw. Geconstateerd wordt derhalve dat deze wijzigingen en eventuele latere stedelijke ontwikkeling in het plangebied noch frustreren, noch daarop vooruitlopen.

b. in diverse plannen ex art. 11 worden in totaal nog 1.438 ha bestemd als bos. Daarvan maakt 1.174 ha overwegend deel uit van de in tabel 2 onder B opgenomen 2.319 ha groen (ca 50%). De overige 264 ha maakt overwegend deel uit van voor diverse recreatieve en groenbestemmingen aangegeven gebieden in het stedelijk gebied van 570 ha (eveneens ca 50%). Een exacte specificatie geeft bijlage 1.

c. in de plannen ex art. 11 wordt voor de bestemming 'bos' de volgende doeleindenomschrijving aangehouden:

'Min of meer natuurlijke levensgemeenschap van planten en dieren van tenminste 5 ha, waarbij boomvormende soorten aspect-bepalend zijn.

De levensgemeenschap zal tegelijkertijd verschillende functies

moeten kunnen vervullen zoals daar zijn: natuurbeheer, openluchtrecreatie, houtproductie en betekenis voor het landschap'.

- d. in het plan ex art. 11 'Noorderplassen' wordt een herformulering opgenomen waarbij de bestemming 'bos' wordt gewijzigd in 'moerasbos'. De volledige tekst van de herformulering geeft bijlage 2.

Het resultaat van deze aanpassingen is opgenomen in tabel 3.

**Tabel 3**

hoofdbestemmingen	convenant	plannen	verschil
1980 -1990	C2	ex art. 11	
landbouw	3.800	3.800	-
bos	3.050	3.050	-
natuur	300	328	+ 28
bijz. besteming	400	-	- 400
infrastr. + water	2.300	1.966	- 334
verblijfsrecreatie	100	84	- 16
stedelijk gebied	4.150	3.765	- 385
groen (vnl. recreatie)	-	1.105	+ 1.105
<b>totaal</b>	<b>14.100</b>	<b>14.098</b>	<b>- 2</b>

5. Tabel 4 tenslotte geeft een overzicht van de oppervlakteverdeling over de hoofdbestemmingen van het convenant naar de onderscheiden onderdelen van Almere. In deze overzichtstabel zijn alle in het voorgaande beschreven door te voeren wijzigingen en aanpassingen van de plannen ex art. 11 verwerkt.

**Tabel 4**

hoofdbestemmingen	AH	AS	AB	dV	br 1	br 2	totaal
1980 - 1990	(Alm. W + O)						
landbouw	-	-	141	-	2581	1.078	3.800
bos	37	237	241	128	642	1.765	3.050
natuur	-	-	-	-	2	326	328
bijz. besteming	-	-	-	-	-	-	-
infrastr. + water	83	305	53	60	262	1.203	1.966
verblijfsrecreatie	-	8	-	-	-	76	84
stedelijk gebied	361	1879	880	587	-	58	3.765
groen	166	235	239	86	-	380	1.105
<b>totaal</b>	<b>647</b>	<b>2.663</b>	<b>1.554</b>	<b>861</b>	<b>3.487</b>	<b>4.886</b>	<b>14.098</b>

## 6. Samenvatting

Om de plannen ex art. 11 voor Almere in overeenstemming te brengen met het gecorrigeerde convenant (westelijk deel) dienen de volgende aanpassingen en correcties te worden aangebracht:

- a. in het plan 'Almere West en Oost' wordt voor 585 ha de bestemming bos op de plankaart opgenomen, zodanig dat daaruit blijkt dat wel de oppervlakte maar nog niet de locatie daarmee is vastgelegd.  
Toelichting en voorschriften worden conform aangepast.
- b. in de in bijlage 1 opgenomen plannen worden de daar vermelde oppervlakten bos als zodanig bestemd. Dit wordt geregeld in de toelichting en de voorschriften van de plannen.
- c. in het plan 'Noorderplassen' wordt voor de op de plankaart aangegeven oppervlakte van 324 ha bos een herformulering van toelichting en voorschriften aangebracht zoals opgenomen in bijlage 2.

## Bijlage 2. bij bijlage Z124/83

### Specificatie van in diverse groenbestemmingen alsnog als bos te bestemmen 1438 ha. In diverse plannen ex art. 11.

ex art. 11 plan:	opp. alsnog te bestemmen als bos:
<b>Almere - Haven.</b>	
Sportvelden Oost	12 ha. (2)
't Meerveld	25 ha. (1)
<hr/>	
Sub-totaal	37 ha.
<b>Almere - Stad.</b>	
Ebenezer Howard park	49 ha. (1)
Stedenwijk Zuid	20 ha. (1)
Groengebied 2P	43 ha. (1 + 2)
Almere Stad Oost	35 ha. (2)
Almere Stad West	40 ha. (2)
Weerwater	20 ha. (1)
<hr/>	
Sub-totaal	207 ha.
<b>Almere - Buiten.</b>	
Bedrijventerrein U	6 ha. (1)
Almere Buiten Oost I	130 ha. (1)
Almere Buiten Oost II	25 ha. (1)
Buitenveld	80 ha. (2)
<hr/>	
Sub-totaal	241 ha.
<b>Almere de Vaart.</b>	
De Vaart IV	20 ha. (1 + 2)
De Vaart Noord en Oost	34 ha. (1 + 2)
<hr/>	
Sub-totaal	54 ha.
<b>Almere Buitenruimte 1.</b>	
	-- ha.
<b>Almere Buitenruimte 2.</b>	
Kromslootpark	135 ha. (1)
Muiderzand	33 ha. (1)
Middengebied	51 ha. (1)
Almeerderhout	122 ha. (1)
Noorderplassen	338 ha. (1)
Overvaart	135 ha. (1)
Pampushout	36 ha. (1)
Hoofdwegen	49 ha. (1)
<hr/>	
Sub-totaal	899 ha.
<hr/>	
<b>Totaal Almere gebied:</b>	<b>1438 ha.</b>

Deze oppervlakten bos gaan ten koste van in de tabellen opgenomen oppervlakten voor:

(1) 'Groen'

(2) 'Stedelijk gebied'

#### Toelichting bij de herformulering van 'bos' in het plan 'Noorderplassen'

In een gebied, gelegen ten zuiden van het gemaal 'De Blocq van Kuffeler' is door ingrepen tijdens en na de bedijking van Zuidelijk Flevoland een, in abiotisch opzicht, zeer gevarieerd milieu ontstaan. Naast deels dichtgeslibde zandwinputten en ondiepe kleiwinputten komt het oorspronkelijk bodemprofiel hiervoor, maar ook bonte gronden die hierop plaatselijk zijn gestort.

De natuurlijke ontwikkelingen, die hier tot nu zonder ingrepen hebben kunnen plaatsvinden, speelden hierop in. Naast ondiepe waterplassen en laaggelegen moeras is op het oorspronkelijk profiel een natuurlijke ontwikkeling naar bos op gang gekomen.

Het gebied, dat natuurwetenschappelijk van belang is, ontleent op dit moment vooral zijn waarde aan de diverse soorten en grote aantallen vogels op en rond de plassen. Landschappelijk wordt het beeld reeds bepaald door het in ontwikkeling zijnde moerasbos.

Door de ligging in de stadsrand, de omvang en de aanwezige variatie biedt het gebied interessante mogelijkheden voor natuurgerichte recreatie. Een goede interne zonering en een daarop afgestemd stelsel van paden met observatieplekken en -hutten biedt hier kansen voor een harmonieus samengaan van recreatie- en natuurbelangen. De voor ogen staande meervoudige functie en het feit dat hier reeds sprake is van een natuurlijke bosontwikkeling heeft de voorkeur doen uitgaan naar de bestemmingsaanduiding 'moerasbos'. Instandhouding van het aanwezige natuurlijke milieu staat voorop en aanvullende inplant zal niet of slechts in zeer beperkte mate behoeven plaats te vinden.

## **Herformuleringen**

### **A. Plantoelichting**

- Hoofdstuk 4.3. 'Bos' wordt: 'Moerasbos'
- 4e regel 'bestemming Bos' wordt: 'bestemming Moerasbos'.

### **B. Planvoorschriften**

- Planinhoud Hoofdstuk II 'Bos (BOS)' wordt: 'Moerasbos'
- Artikel 12 Bos (BOS) wordt: 'Artikel 12 Moerasbos'.

Doeleindenomschrijving.

1. De op de kaart als 'Moerasbos' aangewezen gronden zijn bestemd voor het in stand houden en de verdere ontwikkeling van de aldaar voorkomende dan wel daaraan eigen natuurlijke, landschappelijke, educatieve en natuurrecreatieve waarden met de de daarbij behorende gebouwen, bouwwerken geen gebouw zijnde, ontsluiting en andere werken ten dienste van de genoemde doeleinden.

- lid 2, 1e regel 'bos' wordt: 'moerasbos'
- lid 3, 5e regel 'bos' wordt: 'moerasbos'

Artikel 12 aanvullen met een nieuw lid m.b.t. 'de gebruik der gronden'.

'Tot gebruik van gronden strijdig met de bestemming zoals bedoeld in artikel 16 lid 1 wordt in ieder geval gerekend gebruik van deze gronden:

- a. als sport-, wedstrijd- of speelterreinen, parkeerterreinen, dagcampings, lig- of speelstranden, lig- of speelweiden, zwemgelegenheden;
- b. voor militaire oefeningen;
- c. voor agrarische doeleinden, behouden het gebruik als grasland, bouwland en de uitoefening van de grind-, riet- en biezencultuur, tenzij er voor zover zodanig gebruik, respectievelijk uitoefening, ten dienste staan van de in lid 1 bedoelde functies en waarden;
- d. voor het beproeven van voertuigen, voor het beoefenen van de motorsport, de modelvliegsport en de modelbootsport; voor het houden van wedstrijden met motorrijtuigen of bromfietsen; voor het racen of crossen met motorrijtuigen of bromfietsen; voor het varen met recreatievaartuigen en het beoefenen van de waterskisport;
- e. voor het opslaan, lozen of storten van al dan niet afgedankte of aan het hun bestemming onttrokken voorwerpen, stoffen of producten, behoudens voor zover zulks noodzakelijk is in verband met het op de bestemming gerichte beheer van de gronden;
- f. het winnen van bosstrooisel en mos.

### **C. Kaart**

De bestemmingsaanduiding 'Bos (BOS)' wordt: 'moerasbos'.

## 2 Toelichting op de relatiekaart Structuurplan-Convenant.

De relatiekaart tussen het Structuurplan Almere en de interdepartementaal overeengekomen verdeling van de gronden naar hoofdbestemmingen, het zgn. Convenant, maakt deel uit van dit Structuurplan (zie bijlage V.1.).

Het Convenant heeft uitdrukkelijk betrekking op de periode 1980 - 1990. Ná laatst genoemd jaarvormen de daarin opgenomen oppervlakten derhalve niet langer het toetsingskader voor het ruimtelijk beleid. De planhorizon van het Structuurplan Almere valt globaal samen met die van de Nota R.O. III en de relevante Structuurschema's (± 2000). Het Structuurplan is mede een nadere uitwerking van het daarin neergelegde regeringsbeleid. Tevens is het Structuurplan het toetsingskader voor (deel)Structuurplannen en ex art. 11 plannen resp. bestemmingsplannen.

Zoals gezegd maakt het Convenant deel uit van dit toetsingskader tot 1990. De relatiekaart heeft een overbruggingsfunctie, waarin de vertaling van dit Convenant voor het grondgebied van Almere is weergegeven. Tevens vermeldt de relatiekaart de oppervlakteverdeling naar hoofdbestemmingen per bestemmingsplan.

De op de kaart naar belangrijke bestemmingen van het Structuurplan gespecificeerde hoofdbestemmingen, zijn de volgende zes hoofdbestemmingen van het Convenant:

- **Landbouw** (3800 ha.): Gebieden ten behoeve van akkerbouw, weidebouw, veehouderij, pluimveehouderij, tuinbouw, daaronder begrepen champignonteelt, dan wel het kweken van bloemen, bomen en bloembollen of enige andere tak van bodemcultuur, met uitzondering van de bosbouw, waarbij inbegrepen gebouwen en bouwwerken voor agrarische bedrijven met een op het nieuwe land gebruikelijke omvang.
- **Bos** (3050 ha.): Een min of meer natuurlijke levensgemeenschap van planten en dieren van tenminste 5 ha., waarbij boomvormende soorten aspectbepalend zijn. De levensgemeenschap zal tegelijkertijd verschillende functies moeten kunnen vervullen zoals daar zijn: natuurlijke, recreatieve, houtproducerende en landschappelijke.
- **Natuur** (328 ha.): Gebieden waarin de aanwezige levensgemeenschappen geheel of overwegend spontaan tot ontwikkeling zijn gekomen, al dan niet onder invloed van menselijk handelen.
- **Verblijfsrecreatie** (84 ha.): Gebieden bedoeld voor verblijf buiten de eerste woning voor recreatieve doeleinden waarbij tenminste één overnachting wordt gemaakt m.u.v. overnachtingen bij familie en kennissen en in hotels en pensions.
- **Infrastructuur en water** (1966 ha.): Gebieden ten behoeve van (rail) -verkeer, natte en droge waterstaatsdoeleinden en leidingstroken.
- **Stedelijk gebied incl. groenvoorzieningen binnen en buiten de kernen en bijzondere bestemmingen** (4870 ha.): Gebieden ten behoeve van wonen, werken, centrum en groenvoorzieningen, intensieve recreatie (sportparken, nutstuinen e.d.), totale infrastructuur en enkele bijzondere terreinen (vuilstort en slib - vloeivelden) en andere bijzondere bestemmingen.



Tabel V.3.1. Oppervlakteverdeling naar hoofdbestemmingen per ex art. 11 plan van Almere

Ex-art. 11 plan	Landbouw	Bos	Natuur	Verbl. recreatie	Infrastr. + water	Stedelijk gebied	Totaal
Almere-Haven							
De Wierden	-	-	-	-	22	58	80
't Meerveld	-	25	-	-	4	37	66
De Gouwen	-	-	-	-	3	63	66
Sportvelden-Oost	-	12	-	-	5	45	62
Centrum	-	-	-	-	3	23	26
De Marken	-	-	-	-	10	35	45
De Hoven	-	-	-	-	6	23	29
Steiger en de Paal	-	-	-	-	7	50	57
De Werven	-	-	-	-	9	40	49
De Meenten en Grienden	-	-	-	-	11	91	102
Sportvelden West	-	-	-	-	2	24	26
Voorlanden en Begraafplaats	-	-	-	-	1	38	39
<i>Subtotaal</i>		37			83	527	647
<b>Almere-Stad:</b>							
Randstad	-	-	-	-	4	13	17
MArkerkant	-	-	-	-	6	44	50
Ebenezer Howardpark	-	-	-	-	10	65	124
Draaiersplaats	-	49	-	-	2	5	7
Stedenwijk Noord en Midden	-	-	-	-	14	73	87
Stedenwijk Zuid	-	-	-	-	8	91	119
Gooisekant	-	20	-	-	6	21	27
Waterwijk	-	-	-	-	13	132	145
Gietersplaats	-	-	-	-	3	6	9
Almere-Stad Centrum	-	-	-	-	13	50	63
Woongebied 2D/G/U	-	-	-	-	15	300	315
Woongebied 2E	-	-	-	-	9	133	142
Frezersplaats	-	-	-	-	2	6	8
Groengebied 2P	-	43	-	8	24	72	147
Woongebied 2Z	-	-	-	-	8	39	47
Almere-Stad Oost	-	35	-	-	42	859	936
Almere-Stad West	-	40	-	-	-	170	210
Weerwater	-	50	-	-	126	34	210
<i>Subtotaal</i>		237		8	305	2113	2663
<b>Almere-Buiten:</b>							
Centrum Noord	-	-	-	-	1	30	31
Centrum Zuid	-	-	-	-	3	124	127
Woongebied 3B	-	-	-	-	-	53	53
Woongebied 3C + F	-	-	-	-	12	97	109
Bedrijven terrein 3E	-	-	-	-	3	55	58
Woongebied 3D	-	-	-	-	6	63	69
Woongebied 3H	-	-	-	-	4	67	71
Agrarisch Bedr. terrein 3U	-	6	-	-	2	35	43
Almere-Buiten Oost I	-	130	-	-	4	372	506
Almere-Buiten Oost II	-	25	-	-	-	-	165
Buitenveld	141	80	-	-	18	58	297
<i>Subtotaal</i>	141	241			53	1119	1554

Ex-art. 11 plan	Landbouw	Bos	Natuur	Verbl. recreatie	Infrastr. + water	Stedelijk gebied	Totaal
<b>De Vaart:</b>							
De Vaart I	-	-	-	-	15	63	<b>78</b>
De Vaart II	-	-	-	-	12	67	<b>79</b>
De Vaart III	-	-	-	-	4	62	<b>66</b>
De Vaart IV	-	20	-	-	9	126	<b>155</b>
De Vaart Noord en Oost	-	108	-	-	18	288	<b>414</b>
De Vaart VI	-	-	-	-	2	67	<b>69</b>
<i>Subtotaal</i>		<b>128</b>			<b>60</b>	<b>673</b>	<b>861</b>
<b>De Buitenruimte:</b>							
I Almere West en Oost bl. 1	908	177	-	-	75	-	<b>1161</b>
Almere West en Oost bl. 2	1673	465	2	-	187	-	<b>2326</b>
<i>Subtotaal</i>	<b>2581</b>	<b>642</b>	<b>2</b>	<b>-</b>	<b>262</b>	<b>-</b>	<b>3487</b>
II Kromslootpark	-	135	-	-	12	27	<b>174</b>
Muiderzand	18	61	-	10	13	48	<b>150</b>
Oostrand	275	51	-	30	26	58	<b>440</b>
Middengebied	-	101	-	-	25	21	<b>147</b>
Almeerderhout	289	625	-	36	164	92	<b>1206</b>
Noorderplassen	451	338	326	-	283	86	<b>1484</b>
Overvaart	23	180	-	-	37	5	<b>245</b>
Pampushout	22	250	-	-	17	79	<b>323</b>
Hoofdwegen	-	69	-	-	512	-	<b>581</b>
Gooi- en IJmeer	-	-	-	-	23	22	<b>45</b>
Flevolijn I	-	-	-	-	64	-	<b>64</b>
Flevolijn II	-	-	-	-	27	-	<b>27</b>
<i>Subtotaal</i>	<b>1078</b>	<b>1765</b>	<b>326</b>	<b>76</b>	<b>1203</b>	<b>438</b>	<b>4886</b>
<b>Totaal Almere</b>	<b>3800 ha</b>	<b>3050 ha</b>	<b>328 ha</b>	<b>84 ha</b>	<b>1966 ha</b>	<b>4870 ha</b>	<b>14096 ha</b>



## **deel VI: nota van wijzigingen**



# 1. Nota van wijzigingen

## 1. Plankaart toelichting.

Ten opzichte van de plantoelichting in deel II, de Aanvullende Nota zijn een beperkt aantal meer of minder belangrijke wijzigingen opgenomen als gevolg van gevoerd interdepartementaal overleg, het commentaar op de ter visie gelegde plankaart, het bestuurlijk commentaar van het Openbaar Lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders en het advies van de Raad van de Waterstaat terzake.

In de eerste plaats is de onlangs vastgestelde grens van de gemeente Almere als plangrens overgenomen.

Gevolg hiervan is dat het op het O.S.A. II opgevoerde natuurgebied met bos t.b.v. het Oostvaardersplassengebied buiten de plangrens valt en derhalve op het Structuurplan Almere niet meer voorkomt.

Overigens is de in deel V weergegeven oppervlakte gebaseerd op deze vastgestelde grens, waarmee het 'droge' oppervlak van het Structuurplan Almere op 14098 ha. vastligt.

Het totale oppervlak van het Structuurplan Almere, incl. het Gooi - en IJmeer en het Markermeergedeelte binnen de plangrens, bedraagt 17921,3 ha.

In de tweede plaats zijn er een aantal aanvullingen op bestemmingen opgevoerd met name:

a) na stedelijk gebied een aparte aanduiding reserveringen waaronder behoren:

- landbouw, bos en reservering stedelijk gebied, zich bevindend in het westelijk en oostelijk deel van Almere
- bijzondere bestemmingen

b) het aantal bestemmingen onder bos, beplantingen is uitgebreid met:

- moerasbos (ten noorden van de Noorderplassen)
- landbouw en bos, voorkomend in het oostelijk gedeelte van Almere met name tussen het tracé van RW 27 en de Gooise weg
- bos en recreatie, voorkomend verspreid over het gehele Structuurplan, i.p.v. stedelijk gebied t.b.v. recreatief gebruik (uit O.S.A. II), als direct gevolg van het Interdepartementaal Overleg t.a.v. de oppervlakte verdeling van hoofdbestemmingen.

Binnen de bestemming bos en recreatie zal voornamelijk het alsnog te bestemmen bos een plaats krijgen

- utilitaire werken en bos, te vinden ten noorden van de S.A.W. 1 tussen Hoge en Lage Vaart (vloeivelden)

c) het aantal bestemmingen onder infrastructuur is uitgebreid met 'Infrastructuur in studie'.

Deze bestemming vervangt op de zgn. IJmeerdam de eerder aangeduide bestemming 'Stadsautoweg in studie'.

d) de bestemming nationale leidingstraat ten oosten van RW 27 vervalt; het tracé langs RW 6 en de S.A.W. 1 blijft gehandhaafd.

e) het gedeelte Almere - De Vaart is nauwkeuriger en gestructureerder op de plankaart overgebracht.

Tenslotte zijn enkele aanduidingen verbeterd, met name de naamgeving van de plas aan de noord - oost kant van Almere - Stad die inmiddels Leeghwaterplas heet; de openbaarvervoersbaan in Almere - Haven - West, die door de vergevorderde bouw van de wijken de Wierden en de Gouwen is aangelegd en in gebruik is genomen.







**colofon**

vormgeving en cartografie: sectie grafisch ontwerp r.ij.p./stadsontwikkeling  
fotografie: afdeling voorlichting r.ij.p. en bart hofmeester (aero camera)  
druk: afdeling algemene zaken r.ij.p.  
tekstverwerking en lithografie/druk bijlage: cartoprint bv, den haag

## In de reeks Flevoberichten zijn na 1974 verschenen:

101. **Scheer, A. van der.** Over de te verwachten inklinking van de gronden in het Markerwaardgebied na drooglegging. Lelystad, 1975.
102. **Verkenningen** Markerwaard. Lelystad, 1975.
103. **Fokkens, B.** Verslag over het bedrijfsjaar 1973 van het grootlandbouwbedrijf van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders in Flevoland, Lelystad, 1975.
104. **Jong, J. de.** Bulrush and reed ponds. Lelystad, 1975.
105. **Smook, A.A.H.** De invloed van uitstel van de oogst op opbrengst en kwaliteit van granen en koolzaad. Lelystad, 1975.
106. **Ven, G.A.** Over de bepaling van de geohydrologische bodemconstanten uit een tweetal pompproeven in de zuidlob van Zuidelijk Flevoland. Lelystad, 1975.
107. **Akkerman, J. en J. van der Snee.** Jaarverslag van de fruitteeltbedrijven in eigen beheer in Oostelijk Flevoland; boekjaar 1973/1974. Lelystad, 1975.
108. **Veldhuis, G.** Verslag over het bedrijfsjaar 1974 van de bedrijfseenheden A 93 en C 49 in het stadsgebied van Lelystad. Lelystad, 1976.
109. **Nawijn, K.E. en EH. van der Veen.** Almere 250.000 mensen in 25 jaar? Lelystad, 1976.
110. **Boeles, J.E.** De bestuurlijke organisatie van de Parijse villes nouvelles. Lelystad, 1976.
111. **Putten, C. van en L.A. Tadema.** Verslag over het bedrijfsjaar 1974 van de landbouwkundige exploitatie door de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders. Lelystad, 1976.
112. **Bruning, H.A.** Herziene prognoses voor de recreatie in het Lauwerszeegebied. Lelystad, 1976.
113. **Haperen, H.J. van en J.J.P. Schenk.** De belangstelling voor Almere. Wie zijn ze, wat willen ze. Lelystad, 1976.
114. **Fokkens, B.** Bedrijfsplanning voor de tijdelijke landbouwkundige exploitaties in het Lauwerszeegebied. Lelystad, 1976.
115. **Lierop, M.J.M. van.** Voorstel basisplan voor de openbare verlichting in Almere-Haven. Lelystad, 1976.
116. **Vis, J.** Beheersplan voor de boswachterij Spijk-Bremerbergbos voor de periode 1975-1985. Lelystad, 1976.
117. **Fokkens, B. en A.A.H. Smook.** De opbrengst van winterkoolzaad in relatie tot de zwadmaaicapaciteit. Lelystad, 1976.
118. **Structuurnota** wijk 4 Lelystad. Lelystad, 1976.
119. **Abcouwer, N.F.** De stuwende werkgelegenheid in het Gooi e.o. 1960-1973. Lelystad, 1977.
120. **Huisman, P.J.** Inzaai en onderhoud van de grasmat op de dijken. Lelystad, 1977.
121. **Slager, P.** De ontwikkeling van de vegetatie in de Lauwerszee van het droogvallen (1969) tot en met 1975. Lelystad, 1978.
122. **Stadsverwarming** Almere. Lelystad, 1977.
123. **Voortman, B.R.** De ontwatering van enkele wegen in Lelystad. Lelystad, 1977.
124. **Ommeren, A.G. van, K.F. Posthumus en L.S. Groot Koerkamp.** De uitgaande pendel van Lelystad en omstreken in 1976. Lelystad, 1977.
125. **Schonk, M.K.A.** Onderzoek naar de tijd en ruimtebesteding in Lelystad. Lelystad, 1977.
126. **Ontwerp** Almere-Stad. Lelystad, 1977.
127. **Bouwman, J.E.G. en E. Schultz.** Berekening van de niet-stationaire stroming in de waterlopen in stedelijk en landelijk gebied. Lelystad, 1978.
128. **M. Spierings e.a.** de economische ontwikkeling in de Zuidelijke IJsselmeerpolders. Lelystad, 1977
129. **Fokkens, B. en C. van Putten.** Verslag van de resultaten in het bedrijfsjaar van de tijdelijke bouwkundige exploitatie op het grootlandbouwbedrijf en A 93 in Flevoland en in het Lauwersmeergebied. Lelystad, 1977.
130. **Studie** t.b.v. de inrichting van het Lauwerszeegebied. Lelystad, 1981.
131. **Reitsma, Tj.** Facetplan voor de bestemming natuur in de voormalige Lauwerszee. Lelystad, 1981.
132. **Bedrijfseconomische** rentabiliteitsstudie railverbinding Almere. Lelystad, 1977.
133. **Zuidema, F.C.** Urban hydrological modelling and catchment research in the Netherlands. Lelystad, 1977
134. **Grootlandbouwbedrijf, Het,** van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders. Lelystad, 1978.
135. **Dijk, W. van, H. Hengeveld en A. Overwater.** Onderzoek naar de wijze van bouwrijpmaken in twaalf plaatsen in Nederland. Lelystad, 1977.

136. **Kant, N.F. van der and S. Spanjer.** Operational aspects of subsurface drainage in the IJsselmeerpolders in the Netherlands. Lelystad, 1978.
137. **Slager, H.** Groei en productie van enkele appelrassen bij variatie in kwelsterkte (Y-raai, Oostelijk Flevoland). Lelystad, 1978.
138. **Akkerman, J. en A. van der Snee.** Jaarverslag van de fruitteeltbedrijven in eigen beheer in Oostelijk Flevoland 1974-1975. Lelystad, 1978.
139. **Nicolai, J.** Het geluid langs de Almere-spoorlijn. Lelystad, 1978.
140. **Verslag** van het onderzoek van een visserschip op kavel W 10 in Oostelijk Flevoland. Lelystad, 1978.
141. **Heiden-Overweel, P.F. van der.** De verhuisbeweging naar de nieuwbouw in Lelystad in de periode 1974-1976. Lelystad, 1978.
142. **Otterlo, G.J. van en L.B. Nijborg.** Inventarisatie arbeidsaanbod en uitgaande pendel van Lelystad en Almere in 1978. Lelystad, 1979.
143. **Scheer, A. van der.** De verhouding (b) tussen het waterbindend vermogen van organische stof en van de lutumfractie in verschillende afzettingen in het IJsselmeergebied. Lelystad, 1979.
144. **Habekotte, A.** Onderzoek met fosfaatbemesting in Flevoland door de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders. Lelystad, 1979.
145. **Vries, E. de.** Het spelende kind in woongebieden Plantage en Hofstede te Lelystad. Lelystad, 1978.
146. **Huner, E.** Volkstuinen in Lelystad. Lelystad, 1979.
147. **Structuurplan** Almere-Stad. Lelystad, 1979.
148. **Weperen, J.R. van en R.P. Verwijen.** Migratie-onderzoek Lelystad in de periode 1972-1976. Lelystad, 1979.
149. **Boelens, J.J.** Het verloop van de maaiveldsdaling in de Wieringermeer vanaf het droogvallen (1930) tot en met 1975. Lelystad, 1979.
150. **Akkerman, J. en A. van der Snee.** Jaarverslag van de fruitteeltbedrijven in eigen beheer in Oostelijk Flevoland, boekjaar 1975/1976. Lelystad, 1979.
151. **Water** in new towns in the IJsselmeerpolders. Lelystad, 1979.
152. **Nawijn, K.E.** Almere new town, the dutch polder experience. Lelystad, 1979.
153. **Dijk, J. van.** 15 jaar uitgite van agrarische bedrijven in Oostelijk Flevoland. Lelystad, 1979.
154. **Mc. Pherson, M.B. and F.C. Zuidema.** Urban Hydrological Modelling and Catchment Research: International Summary. Lelystad, 1979.
155. **Loenen, M. en M. Pinkers.** The development of the Grevelingen-area for nature and recreation. Lelystad, 1979.
156. **Loenen, M. en M. Pinkers.** De ontwikkeling van het Grevelingenbekken als natuur- en recreatiegebied. Lelystad, 1979.
157. **Nicolai, J.** Geluid in Lelystad. Lelystad, 1980.
158. **Akkerman, J. en A. van der Snee.** Jaarverslag van de fruitteeltbedrijven in eigen beheer in Oostelijk Flevoland 1976/1977 en 1977/1978. Lelystad, 1980.
159. **Structuurnota** Lelystad-Zuid. Lelystad, 1980.
160. **Polman, G.K.R.** Het weidevogelgebied de Kievitslanden in Flevoland, beheersplan. Lelystad, 1980.
161. **Klijn, G.** Winkelen op het bedrijfsterrein. Lelystad, 1980.
162. **Zwarts, L.** Intra- and interspecific competition for space in estuarine bird species in one-prey situation. Lelystad, 1980.
163. 50 Jaar onderzoek R.I.J.P. Lelystad, 1980
164. **Constandse, A.K. en M.K.A. Schonk** Leven in lelystad. Lelystad, 1980.
165. **Kant, N.F. van der and J. Penninkhof.** Use of management science in labour-technical research. Lelystad, 1980.
166. **Drie** schepen uit de late Middeleeuwen: door H.R. Reinders, H. van Veen, K. Vlierman et al. Lelystad, 1980.
167. **Nawijn, K.E.** Winkels in Almere. Deel 1. Lelystad, 1980.
168. **Haperen, H. van.** De bevolking van Almere. Taakstelling en eerste feitelijke ontwikkeling. Lelystad, 1980.
169. **Oostvaardersplassen, De.** Ontwikkeling en onderzoek van een nieuw natuurgebied in Flevoland. Lelystad, 1981.
170. **Ivens, F.L.I.M. en J.W. de Vletter.** Huisvesting en automatisering voor de "aanmaak" Lelystad, 1981.

171. **Abcouwer, N.F. en M. Spierings.** Onderzoek werkloosheid onder vrouwen en jongeren in Flevoland. Lelystad, 1980.
172. **Akkerman, J. en A. van der Snee.** Jaarverslag 1978/1979 van de vier fruitteeltbedrijven in eigen beheer. Lelystad, 1980.
173. **Lange** termijnplan Visvijverbos. Lelystad, 1981.
174. **Minderhoud, P.A.** Minimalisatie van reistijden in het woon-werkverkeer binnen Almere door allocatie van woon- en arbeidsplaatsen. Lelystad, 1981.
175. **Ente, P.J.** Over de gehalten aan de zware metalen cadmium, chroom, koper, kwik, lood en zink in de bodem van de Markerwaard. Lelystad, 1981.
176. **Ven, F.H.M. van de, P. van der Kloet en M. van der Wal.** Enige modellen en berekeningsmethoden voor de relatie tussen neerslag en rioolloop. Lelystad, 1981.
177. **Ente, P.J.** Aantekeningen over de IJsselmeerafzetting in het IJsselmeergebied en over een aantal in de loop der tijden veranderende hoedanigheden, voornamelijk m.b.t. zware metalen (cadmium, chroom, koper, kwik, lood en zink) Lelystad, 1981.
178. Lange termijn beheersplan Harderbos. Lelystad, 1981.
179. Middellange termijn beheersplan Harderbos. Lelystad, 1981.
180. **Slager, H.** Functioneren en onderhoud van ontwateringsstelsels in bossen in Flevoland. Lelystad, 1981.
181. **Rijniersche, K. en I.H. Scholten-Selles.** De nauwkeurigheid van de K-bepaling volgens de methode Arya Lelystad, 1981
182. Jaarverslag 1977 onderzoekafdelingen van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders. Lelystad, 1981.
183. Jaarverslag 1978 onderzoekafdelingen van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders. Lelystad, 1981.
184. Jaarverslag 1979/1980 onderzoekafdelingen van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders. Lelystad, 1982.
185. Studie naar de mogelijke inrichting van de omgeving van de Oostvaardersplassen. Lelystad, 1982.
186. **Koning, E. en K. Rijniersce.** Profielverbetering in Oostelijk Flevoland en het effect van 15 jaar na uitvoering ervan. Lelystad, 1981.
187. **Otterlo, G.J. van, en K.R.H. Johnson.** Inventarisatie arbeidsaanbod en uitgaande pendel van Flevoland in 1980. Lelystad, 1982.
188. **Swart, B.D.** Beheersplan Harderbroek. Lelystad, 1983.
189. **Otterlo, G.J. van.** Planologisch-programmatische bijdragen structuurplan Zeewolde. Lelystad, 1981.
190. **Constandse, A.K.** Boeren in Flevoland: beschouwingen over plattelandscultuur in de IJsselmeerpolders. Lelystad, 1982.
191. Jaarverslag van de fruitteeltbedrijven in eigen beheer in Oostelijk Flevoland boekjaar 1979-1980. Lelystad, 1982.
192. Landschapsecologisch onderzoek Markiezaatsmeer. Lelystad, 1982.
193. **Nawijn, K.E., en B. Stassen.** Ontwikkelingsplan voor het centrum van Almere. Lelystad, 1982.
194. **Loeve, A., en J. de Vries.** Buitenlandse bedrijven in Nederland: een aflopende zaak? - een onderzoek onder de buitenlandse bedrijven in het stadsgewest Amsterdam -de Japanse bedrijven in Nederland. Lelystad, 1982.
195. **Sondern, J.** Woonduur en woonbeleving: een verkennend onderzoek naar de invloed van de woonduur op de beleving van de huidige woonsituatie. Lelystad, 1981.
196. **Kant, N.F. van der, en J. Penninkhof.** Toepassing van bedrijfskunde bij arbeidstechniekonderzoek. Lelystad, 1982.
197. **Reinders, R.** Shipwrecks of the Zuiderzee. Lelystad, 1982.
198. **Haperen, H. van.** Woonervaringen in Almere-Haven: verslag van een woonbelevingsonderzoek bij bewoners van woningwet- en premie-A-woningen. Lelystad, 1982.
199. **Jong, J. de, W. Eenkhoorn en A.J.M. Wevers.** The conservation of shipwreck at the museum or maritime archaeology at Ketelhaven. Lelystad, 1982.
200. **Jong, J. de.** De invloed van diepe putten op de fosfaatbelasting van een meer. Lelystad, 1982.
201. **Visser, J.** De invloed van grondwaterregime en stikstofbemesting op opbrengst en kwaliteit van appels. Lelystad, 1983.
202. **Smeenk, P., en P. Davelaar.** Markerwaard en werkgelegenheid. Lelystad, 1982.
203. **Rijnierce, K.A.** simulationmodel for physical soilripening in the IJsselmeerpolders. Lelystad, 1983.
204. Ontwikkelingsplan bedrijvenpark de Vaart. Lelystad, 1982.
205. **Berger, C.** Een benadering van de habitat van de *Oscillatoria Agardhii* Gom.: resultaten uit een veldonderzoek van 1971 t/m 1981 in de randmeren van Flevoland en van 1973 t/m 1977 in het IJsselmeer. Lelystad, 1982.

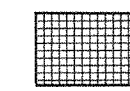
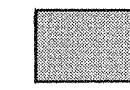
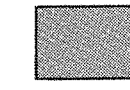
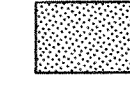

206. Jaarverslag 1981 van de onderzoeksafdelingen van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders. Lelystad, 1982.
207. **Akkerman, J., en A. v.d. Snee.** Jaarverslag van de fruitteeltbedrijven in eigen beheer in Oostelijk Flevoland boekjaar 1980-1981. Lelystad, 1982.
208. Structuurplan Almere-Stad. Lelystad, 1983.
209. Landschapsecologisch onderzoek Volkerak. Lelystad, 1982.
210. **Viergever, M.A.** Funderingsaspecten van een onderheide riolering in Almere. Lelystad, 1983.
211. Middellange termijnplan Zuigerplaspark. Lelystad, 1983.
212. Lange termijn beheersplan Zuigerplaspark. Lelystad, 1983.
213. Structuurplan Zeewolde. Lelystad, 1983.
214. Structuurplan Almere-Buiten. Lelystad, 1983.
215. Het ontwikkelingsplan Centrum Almere-Buiten. Lelystad, 1983.
216. 50 Jaar bosbouw en bosbouwkundig onderzoek in de IJsselmeerpolders. Lelystad, 1983.
217. **Drost, H.J., M.R. van Eerden, R.J. de Glopper e.a.** Een visie op het natuurbeheer in de Lauwerszee. Lelystad, 1983.
218. **Sieben, W.H., en G.A. Ven.** Mogelijkheden ter verbetering van de waterbeheersing in de Wieringermeer. Lelystad, 1983.
219. **Viergever, M.A.** Proefbelastingen in gebieden met sterk wisselende sondeerwaarden. Lelystad, 1983.
220. **Timmers, J., en A. Voortman.** Ruimte in nieuwe steden. Lelystad, 1983.
221. Drie Middeleeuwse rivierschepen gevonden bij Meinerswijk (Arnhem), opgravingsverslagen 5,6 en 7/onder red. van R. Reinders (nog niet verschenen).
222. **Ven, F.H.M. van de.** Ontwerpafvoerintensiteit en ontwerp-inkoopprofielen. Lelystad, 1983.
223. **Busch, F.O.** Inventarisatie arbeidsaanbod en uitgaande pendel van Flevoland in 1982. Lelystad, 1983.
224. **Greiner, R.W., en J. de Jong.** Reinigung von Abwasser aus Erholungsgebieten mit Sumpfpflanzen. Lelystad, 1983.
225. **Greiner, R.W., and J. de Jong.** The use of marsh plants for the treatment of waste water in areas designated for recreation and tourism (nog niet verschenen).
226. **Greiner, R.W. en J. de Jong.** Inleidingen gehouden tijdens de 35-ste internationale studiedagen (Cebedeau) van 24 tot 26 mei te Luik. Lelystad, 1983.
227. **Delmee, M.J.M., T.H.H. van Vuren, M.H. Stijnenbosch en L.H.J. Verhoef.** Mogelijke relaties van een bedrijventrum in de Zuidelijke IJsselmeerpolders. Lelystad, 1983.
228. **Donkersloot, M.J.** Over de ontwatering der Wieringermeergronden. Lelystad, 1983.
229. De invloed van kwel op de rijping van kleigrond in Oostelijk Flevoland en de geschiktheid van zulke grond voor de teelt van landbouwproducten, appels en populierenhout/onder red. van G. Benning en H. Smits. Lelystad, 1984.
230. Ontwikkelingsplan doe-het-zelfcomplex Almere-Buiten. Lelystad, 1983.
231. **Mulder, E.** "Nieuwe medelanders in een nieuwe stad": een onderzoek naar de woon- en leefsituatie van allochtone bevolkingsgroepen in Almere. Lelystad, 1983.
232. **Spierings, M.** Het IJsselmeergebied in het ruimtelijk beleid.
233. **Ente, P.J.** De aard van bovenste 5 cm van de IJsselmeer- en Ketelmeerbodern, in het bijzonder m.b.t. de gehalten aan cadmium, kwik, lood en fosfaat. Lelystad, 1984.
234. Jaarverslag 1982 van de onderzoeksafdelingen van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders (nog niet verschenen).
235. Vier werkschuiten uit de zeventiende eeuw: het onderzoek van vier werkschuiten, gevonden op de kavels B 19, MZ 6, B 13 en B 51 in Flevoland: opgravingsverslagen 8,9,10 11/H.R. Reinders, H. van Veen, K. Vlierman e.a. (nog niet verschenen).
236. **Hebbink, A.J.** Natuurbouw in de Lauwerszee: verslag van een themadag (nog niet verschenen).





### opp. van structuurplan almere vergeleken met convenant


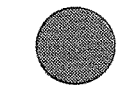
**stedelijk gebied** (4870 ha)  
incl. groenvoorzieningen binnen en buiten de kernen  
en bijzondere bestemmingen

-  wonen, werken, centrum
-  groen binnen kernen
-  groen buiten kernen
-  bijzondere terreinen (vuilstort, vloeivelden)
-  nader te lokaliseren groen buiten kernen in ha

**landbouw** (1219 ha)

-  agrarische doeleinden

**bos** (2408 ha)

-  bos
-  nader te lokaliseren bos


**landbouw en bos** (resp. 2581 en 642 ha)

-  landbouw en bos



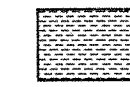
**natuur** (328 ha)

-  moerasbos

**verblijfsrecreatie** (84 ha)

-  verblijfsrecreatie (kamp. terr., recr. tuinen)

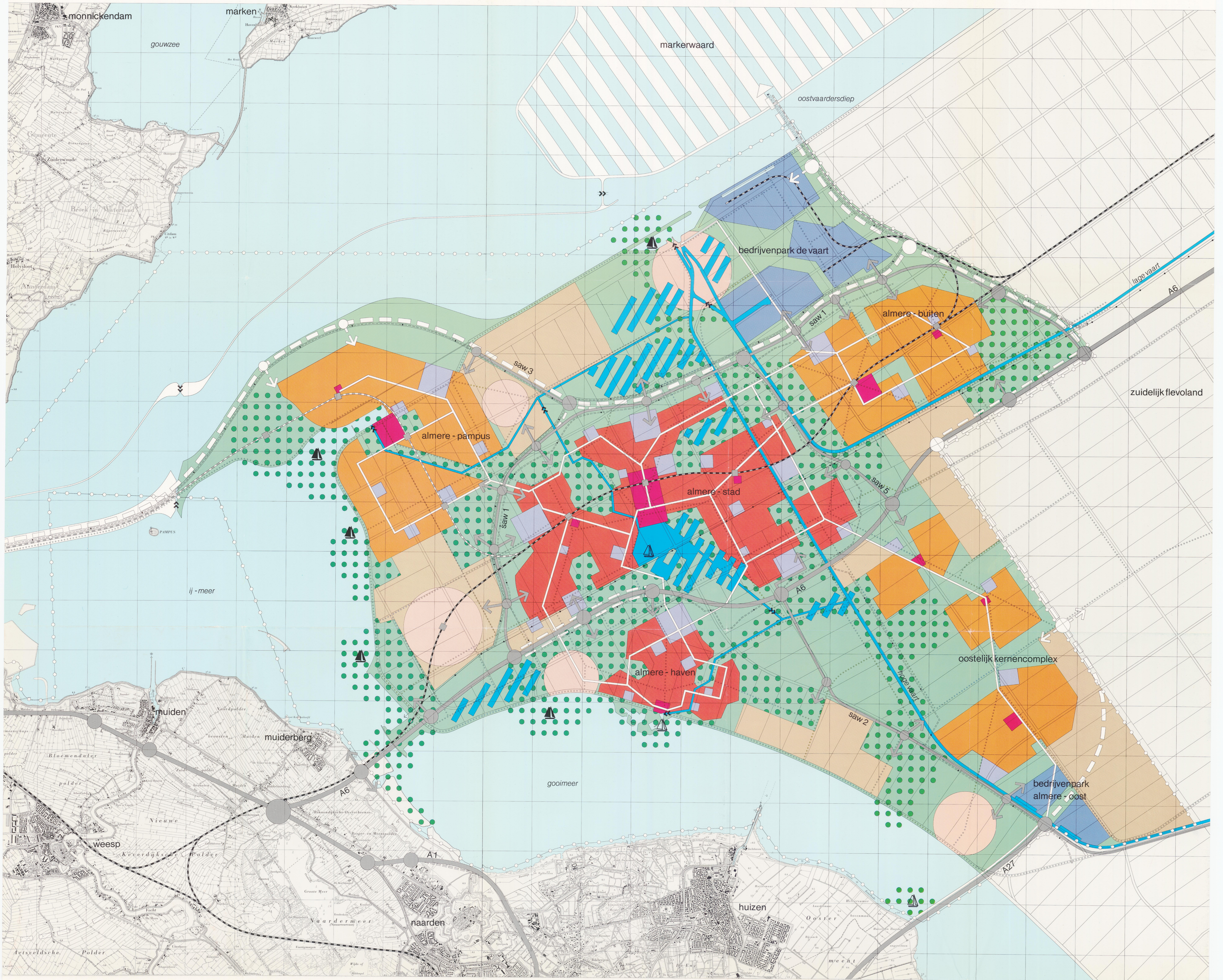
**infrastructuur** (1966 ha)

-  (rail)verkeer
-  openbaar vervoersbaan
-  water binnendijks





# ontwerp structuurplan almere



## verklaring

### stedelijk gebied

- kernbebouwing
- reservering t.b.v. kernen
- hoofdcentrum en nevencentra
- bedrijvenparken intensief
- bedrijvenparken extensief
- havens <600 ton/ <2000 ton
- bijzondere bestemming

- recreatiegebieden intensief
- recreatiegebieden extensief
- land- en tuinbouw

### infrastructuur

- (stads)auto(snel)weg
- stadsautoweg
- spoorweg met station
- spoorweg (in studie)
- hoofdfietsroutes
- openbaar vervoersbaan
- infrastructuur in studie

### water

- water buitendijks
- water binnendijks

### diversen

- hoogspanningsleiding/in studie
- leidingstraat nationaal
- leidingstraat
- jachthavens grootschalig/kleinschalig
- grens plangebied
- vaart + sluis

ministerie van verkeer en waterstaat

rijksdienst voor de ijsmeerpolders

## ontwerp structuurplan almere

datum: januari 1977

schaal 1:25.000

0 1000 2000 3000m



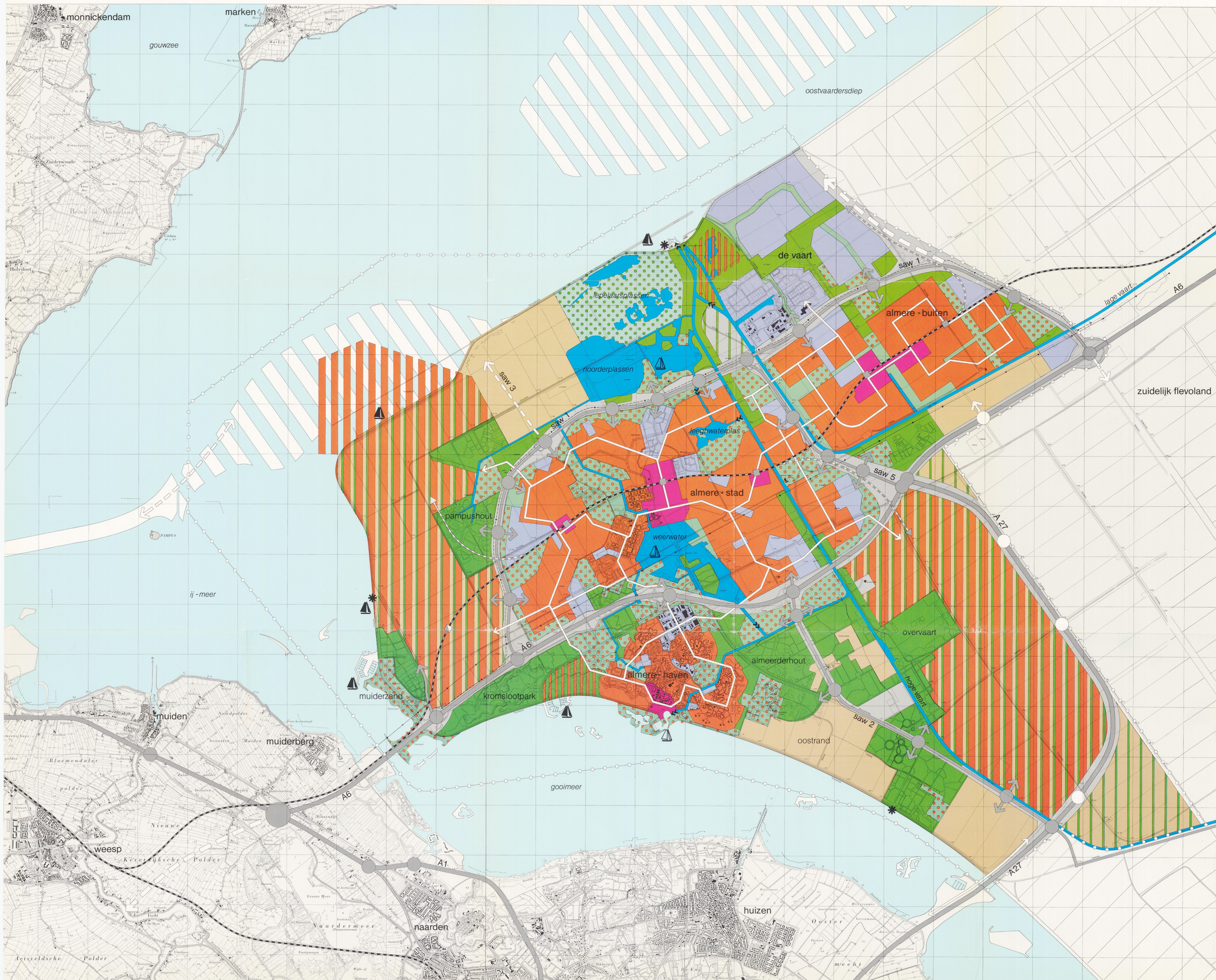
overzicht van diverse voorzieningen behorend bij het structuurplan Almere

code	typering	lokatie + aantal						totaal
		AH	AS	AB	AO	AP	DV	
<b>1</b>	<b>winkels en horeca</b>							
HWC	hoofdwinkelcentrum	1						1
HA	hotelaccommodatie	1	1		1			3
HO	horeca	1						1
KWC	kernwinkelcentrum	1	1	1	1			4
NC	nevencentrum	9	2	3				14
WR	wegrestaurant						1	1
<b>2</b>	<b>zorg</b>							
CC	crisiscentrum	1						1
DG	districts geneeskundig bureau	1	1	1	1	1		5
DV	dagverblijf	1	2	1	1	2		7
JAC	jongeren advies centrum	1						1
PK	polikliniek	1	1	1	1	1		5
PZ	psychiatrisch ziekenhuis			1				1
REC	revalidatiecentrum	1						1
SW	sociale werkvoorziening	1						1
VP	verpleegtehuis	3	1	1	1			6
VT	verzorgingsstehuis	3	11	5	5	7		31
WCB	welzijnscentrum buitenlanders	1	1		1			3
WWS	woonwagencentrum	1	1	1	1	1		5
ZH	ziekenhuis	1						2
ZI	zwakzinnigeninrichting		1					1
<b>3</b>	<b>educatie</b>							
CG	congresgebouw	1						1
HBO	hoger beroepsopleiding	1						1
MBO	middelbaar beroepsopleiding	2						2
NEC	natuureducatie centrum	1	1					2
SG	scholengemeenschap	1	5	2	2	3		13
<b>4</b>	<b>kunst</b>							
BC	bibliotheek (centrale)	1						1
BF	bibliotheekfiliaal	1	4	2	1	3		11
C	concertgebouw	1						1
EX	expositieruimte	2	1		1			4
FH	festivahuis	1						1
MC	musisch centrum	1	2	1	1	2		7
ME	mediatheek	1						1
MT	minitheater	1	2		2			5
OT	openluchttheater	1						1
S	schouwburg	1						1
V	volkssterrenwacht						1	1
<b>5</b>	<b>stedelijke recreatie (overdekt)</b>							
BI	bioscoopcomplex	2	1					3
JH	jeugdherberg	1						1
RC	racketcentrum	1	1					2
SP	sporthal	2	9	4	3	6		24
YH	ijshal	1						1
ZC	zwembad (combi-bad)	2	1	1	2			6
ZO	zwembad (overdekt)	1						1
	<b>stedelijke recreatie (openlucht)</b>							
AMC	auto-/motorcrosssterrein						1	1
CB	cyclocrossbaan							1
G	golfterrein							1
J	jachthaven	1	1		2	3		7
KG	groepskampeerterrein							1
KT	toeristisch kampeerterrein	1	1	1	1	1		6
KN	natuurkampeerterrein					2	1	3
KS	stadskampeerterrein	1						1
KYT	kynologisch terrein		1			1	2	4
MA	manege	1	1			1	6	9
MAT	manifestatieterrein							1
MBT	modelbouwterrein						1	1
NA	natuurpark							1
OP	oeverpark	3						4
P	padvindersterrein	1	1		1			4
RB	recreatiebad	1						1
RPK	recreatiesportpark							1
RTC	recreatietuincomplex						1	2
RBN	roeiwaan							1
SN	stadion	1						1
STD	strand	1			1		2	4
TSB	teleskibaan	1						1
UH	uitzichtheuvel							1
VTN	verkeersruimte							1
WB	wielerbaan					1		1
WC	windsurfcentrum	1					1	2
<b>6</b>	<b>overig</b>							
BU	beurs						1	1
SK	stadskwerkerij						1	1



- ◇ code 1
- code 2
- △ code 3
- code 4
- ▤ code 5
- ▥ code 6

# structuurplan almere



ministerie van verkeer en waterstaat rijkdienst voor de ijselmeerpolders

## verklaring

### stedelijk gebied

- wonen
- werken
- centrum
- t.b.v. utilitaire werken (autowegen, leidingstraten, reinwaterkelder, vuilstort, enz.)

### reserveringen

- landbouw, bos en reservering stedelijk gebied
- bijzondere bestemming

### bos, beplantingen

- bos
- park (openbaar)
- moerasbos
- landbouw
- landbouw en bos
- utilitaire werken en bos (vloeivelden)
- bos en recreatie (sportvoorzieningen, volkstuinen, enz.)

### infrastructuur

- autosnelweg met aansluiting /in studie
- aansluiting in studie
- stadsautoweg met aansluiting /in studie
- spoorweg met station
- spoorweg /station in studie
- openbaarvoersbaan
- infrastructuur in studie

### water

- water buitendijks
- water binnendijks
- diversen**
- hoogspanningsleiding
- leidingstraat nationaal
- grens plangebied
- jachthaven grootschalig / kleinschalig
- bijzondere recreatieve bestemming
- sluis

## structuurplan almere

datum: oktober 1983

schaal: 1:25.000

0 1000 2000 3000m

