

ontwerp

almere-haven



foto: bart hofmeester



flevobericht nr. 92

voorwoord

Met dit ontwerp-rapport voor Almere-Haven wordt uitvoering gegeven aan een in 1971 door de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders verstrekte opdracht om, in het kader van het tot ontwikkeling brengen van de nieuwe stad Almere in Zuid Flevoland, een stedenbouwkundig plan op te stellen voor de eerste, aan het Gooimeer gelegen, woonkern.

De met het oog op de vereiste fleksibiliteit gekozen meerkernige opzet van Almere houdt in dat met het ontwerp niet wordt vooruit gelopen op een groot Almere. De opgave was juist een zodanig plan te ontwerpen dat Almere-Haven niet alleen als onderdeel van een groter stedelijk gebied kan fungeren maar ook als zelfstandige eenheid. In beginsel zou daarom Almere-Haven bij een inwonertal van 20 à 25 duizend kunnen worden afgerond.

Dit ontwerp-rapport heeft onderwerp van overleg gevormd met de Rijks Planologische Dienst en de Dienst der Zuidoostzeewerken, evenals met vertegenwoordigers van de Provinciaal Planologische Diensten van de provincies Noord-Holland, Utrecht en Gelderland. Ambtelijk overleg is eveneens gevoerd met de gemeente Amsterdam en met het Gewest Gooiland. De bij dit overleg gemaakte opmerkingen zijn zo goed mogelijk in het voorliggende rapport verwerkt.

Moge dit ontwerp-rapport bijdragen aan een spoedige start van de bouw op de daartoe reeds in 1971 door de Regering aangewezen plaats. Juist in deze regio, in het noordelijk deel van de Randstad, komt het er in de komende jaren immers op aan het door de opeenvolgende regeringen uitgestippelde planologische beleid inhoud te geven door het voorgenomen bouwprogramma voor de daartoe aangewezen kernen ook daadwerkelijk te realiseren. Almere kan daarbij, tesamen met Lelystad, een rol van betekenis vervullen.

DE DIREKTEUR VAN DE RIJKSDIENST
VOOR DE IJSELMEERPOLDERS

Dr. W.M. Otto

inhoud

bedoeling van dit rapport.
alleen nog maar vragen.
werkwijze projektburo.
de mensen in almere/haven.
plan in hoofdzaken.
plan in onderdelen.
het plan
wat moet er nog gebeuren?
bijlagen.

Bijlage bij: **Ontwerp Almere Haven**

- Kaart

Klik op titelbijlage om de link te activeren

bedoeling van dit rapport.

Dit boekje is in de eerste plaats bestemd voor de mensen die in Almere willen komen wonen, werken of er hun bedrijf willen vestigen. Zij kunnen hieruit een eerste indruk krijgen van de nieuwe stad. Hoe gaat het er daar uitzien, hoeveel kost het ongeveer om daar te wonen en welke verbindingen zijn er tussen Almere en plaatsen in de buurt, Amsterdam en Hilversum bijvoorbeeld?

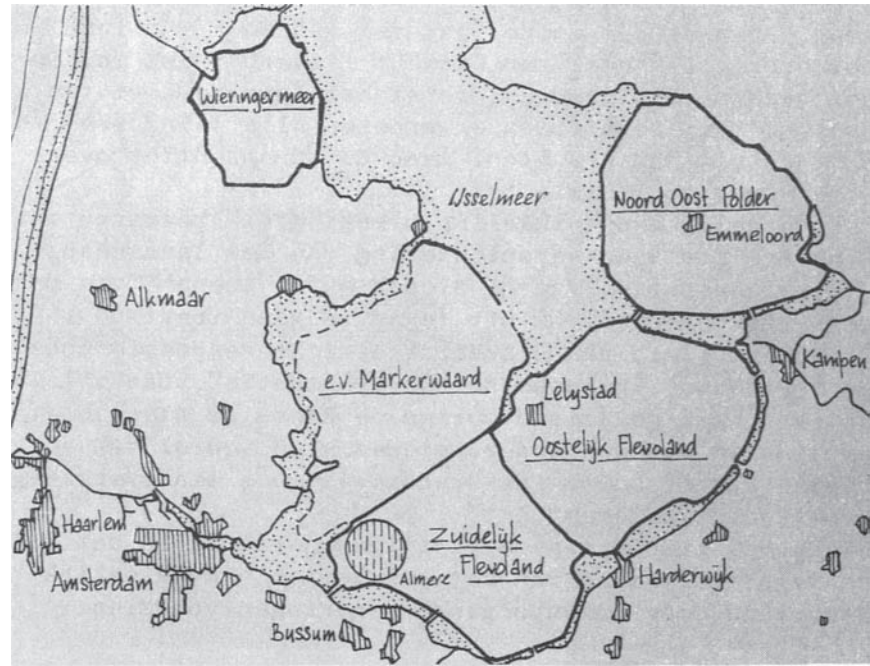
Voor wie, door wie ?

Dit boekje is ook gemaakt voor hen die alleen maar belangstelling hebben voor Almere. Omdat zij in de buurt wonen en er de invloed van zullen ondergaan. Omdat zij zelf elders in Nederland vergelijkbare opdrachten moeten vervullen. Of zo maar, omdat het niet iedere dag gebeurt dat er een komplette nieuwe stad in een nog nauwelijks drooggevalen polder wordt gebouwd.

Ten slotte is het ook een boekje voor bestuurders en de hen adviserende bestuursorganen. Voor provinciale en gemeentelijke bestuurders in de noordvleugel van de Randstad. Zij vertegenwoordigen in belangrijke mate de toekomstige bewoners. Zij zullen daarom invloed op de plannen en vooral op de realisatie ervan willen uitoefenen. Het is vooral ook bestemd voor het landsbestuur dat de plannen moet goedkeuren en voor de realisatie ervan verantwoordelijk is.

Deze plannen voor de eerste aanzet van Almere zijn opgesteld door het in 1972 ingestelde Projektburo Almere, onderdeel van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders en nu omstreeks 40 man sterk.

Dit boekje gaat uitsluitend over de eerste aanzet van de nieuwe stad. Tegelijkertijd verschijnt een studierapport over de ontwikkeling van Almere in zijn geheel, dat aansluit op een eerdere publikatie (Verkenningen, 1970). Het plan voor Almere-Haven is zodanig opgezet dat het past in verschillende alternatieven voor een verdere ontwikkeling van Almere in zijn geheel.



Waar ligt Almere ?

Almere ligt in Zuidelijk Flevoland, de vierde polder van het Zuiderzeeprojekt. Tot het uitvoeren van de Zuiderzeewerken werd in 1918 door de regering besloten. De belangrijkste doelstellingen die ermee zouden worden verwezenlijkt zijn de beveiliging tegen de zee, het verbeteren van de waterhuishouding in de gebieden rondom deze binnenzee en het scheppen van nieuwe gronden - destijds vooral bestemd voor de landbouw -. Als eerste belangrijke stap werd de Afsluitdijk gebouwd van 1922 tot 1932. Zuidelijk Flevoland viel droog in 1968. De oppervlakte bedraagt 43.000 ha, waarvan 11.400 ha in het zuidwestelijk deel bestemd is voor Almere.

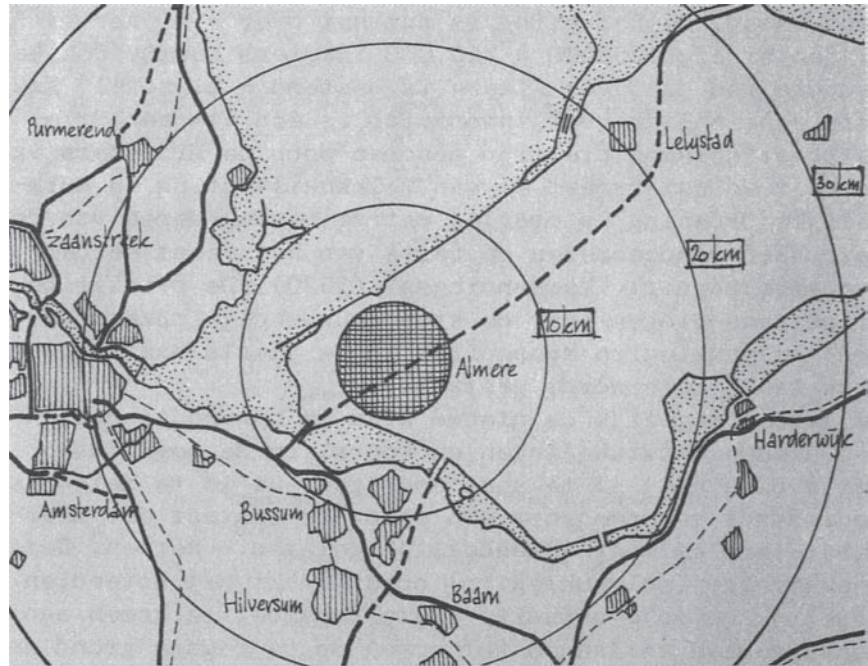
Almere wordt gebouwd omdat de noordvleugel van de Randstad - ruwweg het zuidelijk deel van Noord-Holland en het noordelijk deel van Utrecht - overbevolkt is. Onder deze bevolkingsdruk dreigt het "groene hart van Holland" vol te stromen en groeien allerlei dorpen en dorpjes uit hun krachten. Lees de advertenties over: wonen waar nog ruimte is.

Een dergelijke ontwikkeling brengt grote bezwaren met Zich mee zoals de versplintering van het landschap, het uiteenspatten van de steden en de toename van de verkeerskongestie. Om dit tegen te gaan voert de regering een beleid van uitwaarts gerichte expansie door de zogenaamde "gebundelde dekonsentratie", dat wil zeggen dat sommige steden buiten de Randstad sterk moeten groeien en dat van andere steden - en vooral van de kleine dorpen buiten de stadsgewesten - een overmatige groei wordt afgeremd.

Sinds het midden van de vijftiger jaren is in dat kader de verstedelijking van het zuidwesten van Zuidelijk Flevoland door opeenvolgende regeringen voorzien.

Waarom Almere ?

Almere wordt in het bijzonder gebouwd ten behoeve van Amsterdam en het Gooi. Voor Amsterdam om een bijdrage te leveren aan het mogelijk maken van de geleidelijke vernieuwing van de stad. Voor het Gooi om te voorkomen dat daar ook de laatste natuur- en recreatiegebieden onder de voet worden gelopen. Almere wordt ook gebouwd om in het algemeen in de noordvleugel van de Randstad de gevolgen van bevolkingstoename en van afname van het gemiddeld aantal mensen per huis mede op te vangen. De nationale bevolking neemt veel minder snel toe dan enkele jaren geleden nog werd verwacht. De mensen die de komende vijftien jaar een huis nodig hebben, zijn echter al geboren. Ook de daling van de gemiddelde woningbezetting is, los van het voorgaande, nog niet tot een eind gekomen. Om deze redenen zullen er de eerstkomende decennia nog zeer veel voorzieningen gebouwd moeten worden en is het gewenst voorlopig, in ieder geval tot omstreeks 1985, het voor Almere door de regering uitgestippelde beleid voort te zetten.



Almere wordt in principe gebouwd voor iedereen die er wil komen wonen, maar toch wel in het bijzonder voor mensen uit Amsterdam en het Gooi. Op grond van deze taak voor Almere gaan wij ervan uit dat de eerste tien jaren 80% van de woningen wordt bestemd voor Amsterdammers en Gooiers en 20% voor mensen elders uit Nederland. Op grond van cijfers over de verhuisbeweging in de laatste jaren schatten wij dat laatstgenoemden uit de volgende landsdelen zullen komen (verhoudingscijfers).

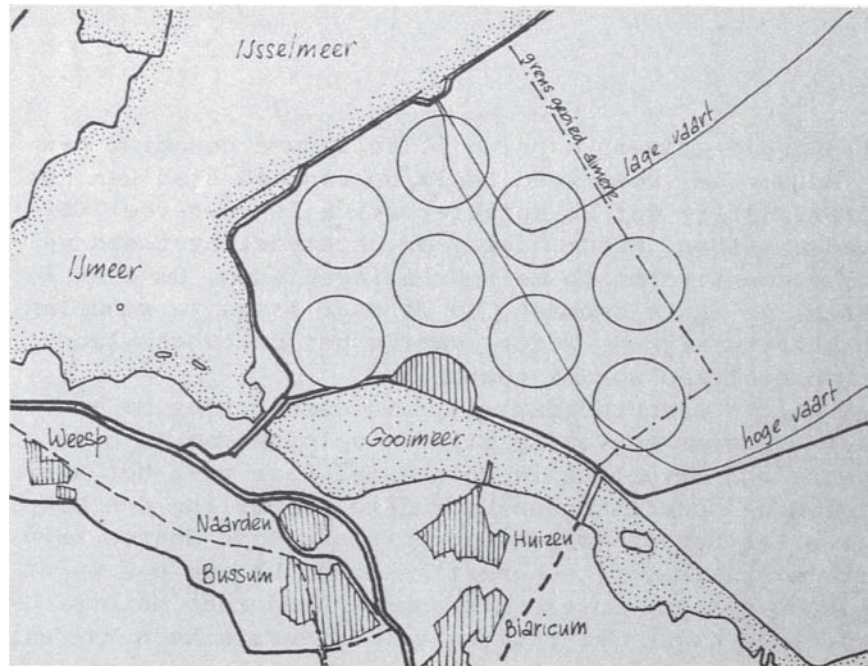
Noorden	- Friesland, Groningen, Drente	20%
Oosten	- Overijssel, Gelderland, IJsselmeerpolders	30%
Westen	- Zuid-Holland, Utrecht, Noord-Holland exklusief Amsterdam en het Gooi	35%
Zuiden	- Zeeland, Brabant, Limburg	15%

Almere wordt een voor Nederlandse verhoudingen vrij grote stad. De bedoeling is dat het over een jaar of vijftig 125.000 à 250.000 inwoners heeft. Ook het grondgebied dat voor Almere is bestemd - bijna 115 km² - is aanzienlijk. Dit inwonertal is één van een drietal beslissingen die zijn genomen door de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening na overleg met de bestuurders van de betrokken randgebieden op basis van het reeds eerder genoemde rapport "Verkenningen" (1970). De overige beslissingen gingen over de stedenbouwkundige opzet (de zgn. polynukleaire konseptie) en de plaats waar met de bouw van Almere wordt gestart.

Om zoveel mogelijk de nieuwe stad te kunnen aanpassen aan nieuwe ontwikkelingen en vooral in de beginfase het gebied niet al te snel en rigoureus in te delen is voorshands gekozen voor een stad die bestaat uit meerdere - min of meer afzonderlijk gelegen - kernen. Deze veelkernige (polynukleaire) opzet maakt het bovendien mogelijk om op eenvoudige wijze tegemoet te komen aan een algemeen verlangen tot wonen op de begane grond en aan de mogelijkheid van directe kontakten met het landschap en de natuur. Ook biedt deze opzet de gelegenheid in een vroeg stadium een afgerond en beschut milieu te scheppen. Dat is in de voorlopig nog kale polder geen overbodige luxe.

De eerste kern van Almere - waar dit boekje over gaat - ligt aan het Gooimeer, tegenover Naarden en Huizen, 5 km ten oosten van de brug bij Muiderberg (de Hollandse Brug). Redenen om in het uitgestrekte gebied juist deze plek te kiezen zijn:

- . ligging tussen de Hollandse Brug en de toekomstige brug bij Huizen
 - bereikbaar voor Amsterdam en het Gooi - .
- . ligging aan het water
 - de keuze viel op het Gooimeer omdat zekerheid over de inrichting van het IJmeer situering daar minder gewenst maakte - .
- . klein beginnen
 - de centrale kern vereist verdergaande studie - .



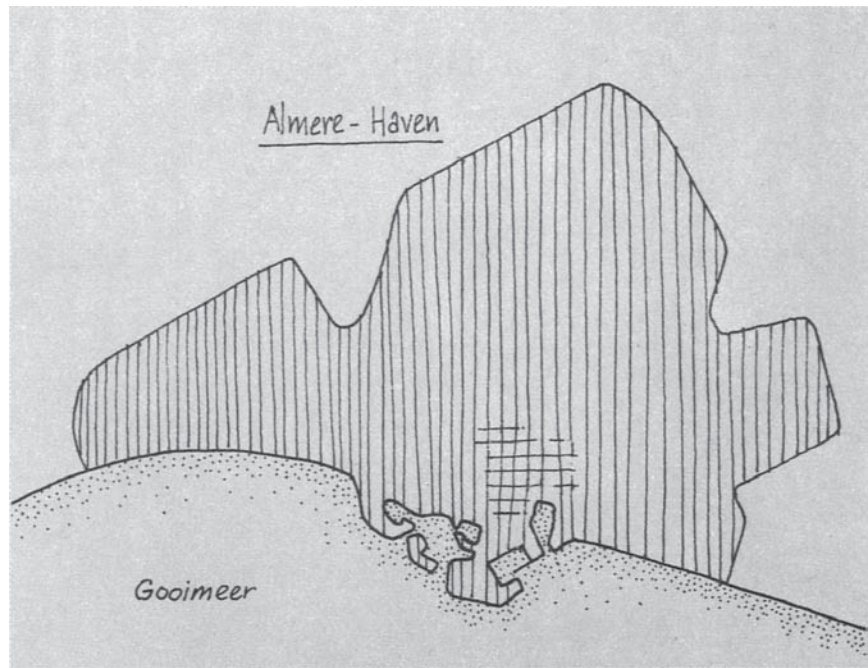
De eerste aanzet van Almere ligt 23 km van Amsterdam en 17 km van Hilversum, over de weg gemeten. Door de randmeren en brede groenzones is het ruimtelijk gescheiden van Amsterdam en het Gooi. De plannen zijn erop gericht in 1976 de eerste bewoners te kunnen ontvangen. Binnen vijf jaar daarna zal de eerste kern al 10.000 inwoners moeten herbergen. Inmiddels zal dan vermoedelijk met een tweede en wellicht met een derde kern zijn gestart. Ook daar zullen dan al mensen wonen en werken.

Almere, zo genoemd naar de middeleeuwse benaming van de Zuiderzee, roept een beeld op van een stad aan het water. Water, dat zo karakteristiek is voor veel Hollandse steden. Water, dat voor de stedelingen een welkom element vormt in de recreatiegebieden. Om over te varen, om in te zwemmen, om zo maar langs te wandelen en naar te kijken. Water, dat in het Hollandse landschap niet kan worden gemist.

Het zal in een droogmakerij, die deze polder nu eenmaal is, niet eenvoudig zijn de belofte van de naam Almere in vervulling te doen gaan. Daar waar het kan, moeten de mogelijkheden voor deze vervulling dan ook met beide handen worden aangegrepen. Mede daarom werd deze plek als eerste aanzet gekozen. Daarom ook wordt de bouw gestart op slechts enkele honderden meters achter de dijk. Het centrum van de eerste kern zal aan het Gooimeer liggen. De typische kenmerken van de ligging van Almere - op de voormalige zeebodem, omgeven door enkele grote randmeren, achter een degelijke Hollandse dijk - zullen duidelijk tot uitdrukking moeten worden gebracht. Dat kan door direkt in de eerste kern een haven aan te leggen en een sluis in de waterkerende dijk, om zo een verbinding tot stand te brengen tussen de randmeren en het open water in het stadsgebied van Almere en het daarachter liggende polderland.

Ook in de naam van deze eerste kern van Almere moet iets tot uitdrukking komen van de betekenis van het water voor de stad. Tevens moet de naam aanduiden welke functie deze kern heeft in het geheel van Almere. Een gewone, Hollandse naam. Daarom noemen wij de eerste aanzet van de nieuwe stad voorshands met een voor de hand liggende naam ALMERE-HAVEN.

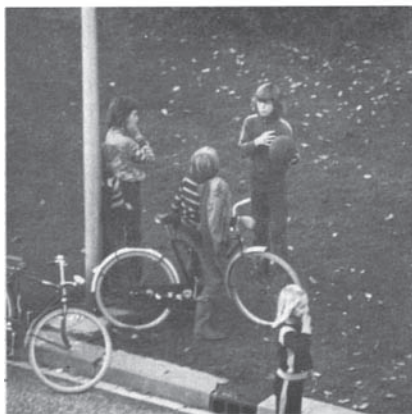
Almere-Haven, nu nog een stuk opgespoten land vlak achter de dijk (zie luchtfoto binnenzijde omslag). Over enkele jaren een eerste aanzet voor een nieuwe stad.



Voorlopig wordt zand opgespoten voor een kern van 20 à 25.000 inwoners, met ruimte voor ca. 7.000 arbeidsplaatsen. Later als Almere is uitgegroeid tot een middelgrote of zelfs grote stad zal er misschien behoefte zijn ook Almere-Haven zelf nog te laten groeien. Bijvoorbeeld tot 30 à 40.000 inwoners. In de plannen kan daar rekening mee worden gehouden.

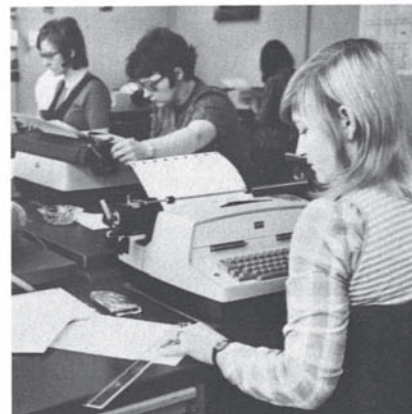
Almere-Haven, een gewoon Hollands stadje aan het water. Dat beeld zou ook vandaag nog tot werkelijkheid gebracht moeten worden.

alleen nog maar vragen.



Welke mensen komen in Almere wonen ? Dit is niet bekend. Wel komt een klein maar regelmatig stroompje brieven binnen van mensen die om een huis vragen. Te klein om nu al konklusies aan te verbinden. Het lijkt nodig om voor Almere-Haven te streven naar een bevolkingssamenstelling die kwa leeftijd, inkomen en beroep niet belangrijk zal afwijken van die in de regio. Dat lijkt nodig om te voorkomen dat een eenzijdige bevolkingsopbouw ontstaat in de gebieden waar de toekomstige inwoners van Almere voornamelijk vandaan zullen komen. Het is ook gewenst voor Almere zelf. Zonder oude mensen en opgeschoten jeugd, zonder slordige naast keurige mensen, zonder minder mobiele naast mobiele mensen zou het leven in de stad maar schraal zijn (zie blz. 30 e.v.).

Welke mensen ?



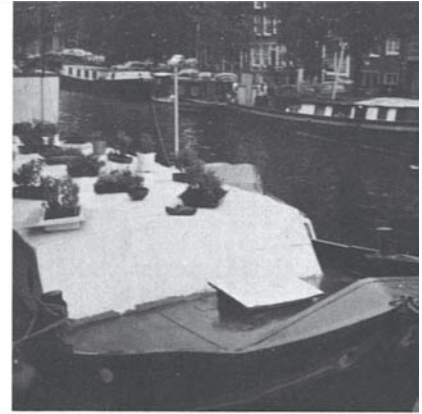
Welke bedrijven zullen zich in Almere vestigen? Ook dit is niet bekend. Er hebben zich tot nu toe een vijftigtal bedrijven aangemeld, veelal in de bouwsector en de voorzieningsfeer. Daarnaast heeft Almere ook andere bedrijven en kantoren nodig. Het lijkt nodig om voor bedrijven goede vestigingsvoorwaarden te scheppen. Door het maken van goed geoutilleerde bedrijfsterreinen, zowel gekonsentreerd als gespreid over het woongebied - voor bedrijven die ook vrouwen als werknemers hebben -. Door het scheppen van goede verbindingen met het "oude land" om zo de bedrijven toegang te bieden tot de regionale arbeids- en afzetmarkt. Kortom, ook hier lijkt het goed te streven naar een zo groot mogelijke veelzijdigheid en variatie.



Wat voor stad zal Almere worden ? Het is moeilijk je daar een voorstelling van te maken in dat nu nog kale polderland. Ook als je je daarbij beperkt tot het bescheiden Almere-Haven met zijn rond 25.000 inwoners. Om een beeld te krijgen van wat een stad van die grootte kan zijn, is van een paar plaatsen eens een kaartje afgedrukt, alle op dezelfde schaal. Deze plaatsen verschillen o.a. nogal voor wat betreft de dichtheden. Het lijkt dat er gezocht moet worden naar een oplossing welke het wonen op de begane grond en het hebben van een eigen erf of tuin combineert met openbare ruimten - stegen, straten, pleinen en plantsoenen - met een beschut en tamelijk besloten karakter.

Wat voor stad (1)

- dichtheden



Wat voor stad (2)

- vervlechting

Ook bij gelijke omvang kan de aard van een stad sterk verschillen van andere.

Belangrijk voor het karakter van de stad is niet alleen wat voor soort instellingen en bedrijven er zijn gevestigd, maar ook op welke wijze al die functies in de stad met elkaar zijn vervlochten. Enkele foto's kunnen natuurlijk geen compleet beeld oproepen van de grote spreiding van vervlechting en ontmenging van functies in de stad.

Het vermoeden bestaat dat er tussen een hinderlijk complete vermenging en een steriele sterke ontmenging gezocht moet worden naar zowel konsentratie als spreiding van functies binnen het stedelijk gebied.



Hoe zien de woongebieden eruit? De woongebieden op de foto's verschillen aanzienlijk van elkaar. In oppervlakte van woningen en tuinen; in gebruik van de openbare ruimte; in ligging binnen stad of dorp; in bouwperiode. Daarom mogen ze niet zonder meer met elkaar vergeleken worden. Ze hebben allemaal hun eigenaardigheden, maar ook hun eigen aardigheden. Zij bieden aanleiding tot zeer verschillende manieren van wonen, tot zeer verschillende "woonstijlen". Juist in een nieuwe stad moeten aanleidingen tot heel verschillende woonstijlen geschapen worden, rekening houdende met de verschillende woonwensen.

Wat voor stad (3)

- woongebieden



Wat voor stad (4)

- woningen

Hoe zien de woningen eruit in Almere ? Dat zal de eerste bewoners van Almere waarschijnlijk vooral interesseren. Zijn het eengezinshuizen of flats ? Zijn er ook bejaardenwoningen? Hoeveel kamers hebben de woningen ? Er moet gestreefd worden naar een grote verscheidenheid van woningtypen, ook weer aansluitend op de verschillende woonwensen en de daarmee samenhangende woonstijlen. Een aantal dingen zullen de woningen wel gemeen hebben. Tezignertijd komen in Almere-Haven voornamelijk eengezinshuizen met handige keukens, behoorlijke bad- en wasruimte, en centraal verwarmd. Alle woningen zullen worden aangesloten op een centraal antennesysteem. Ook zullen de meeste woningen over een eigen erf of .tuin beschikken. De foto's proberen hiervan een indruk te geven.



Welke betekenis krijgen de natuur en het landschap in Almere-Haven ? Voor elk mens is de mogelijkheid tot direkt kontakt met de natuur, met buiten zijn, van groot belang. Er is een hele reeks van mogelijkheden om dat belang tot uitdrukking te brengen. Bijvoorbeeld door om Almere-Haven een parklandschap van een halve à een hele kilometer breed te scheppen en uitlopers van dat landschap tot in het hart van de stad te laten doordringen.

Bijvoorbeeld door een aantrekkelijke "groenstructuur", bestaande uit een fijnmazig net van windschermen al geruime tijd vòòr de bouwwerkzaamheden door het gebied te weven, zodat Almere-Haven "in de luwte" gelegd wordt.

Bijvoorbeeld door voor de bewoners die dat willen de mogelijkheid tot het hebben van een volkstuin te scheppen.

Bijvoorbeeld door plaatselijk het open water, dat toch voor de waterhuishouding nodig is, mede te benutten voor het verlevendigen en verrijken van het stedelijk milieu.

Wat voor stad (5)

- recreatie



Hoe verplaatsen de bewoners
zich binnen Almere-Haven ?

Hoe zullen de bewoners van Almere-Haven zich willen en/of kunnen verplaatsen ? In het allereerste begin, als de stad nog maar heel klein is, is alles wel lopende of per fiets te bereiken. Maar ook bij 20.000 inwoners en meer zijn de afstanden nog overzichtelijk. Een fijnmazig stelsel van veilige en beschut gelegen loop- en fietspaden dat woon- en werkgebieden, centrum en parklandschap met elkaar verbindt, kan stimuleren dat veel mensen zich ook op den duur op deze meest natuurlijke en eenvoudige wijze blijven verplaatsen.

Voor hen die zich niet te voet of per fiets willen of kunnen verplaatsen en niet over een auto beschikken zal zolang Almere nog te klein is voor lokaal openbaar vervoer, een tijdelijke oplossing moeten worden gevonden. Te denken is bijvoorbeeld aan kleine, middelgrote of zelfs grote bussen die op vaste tijden rijden, om de 10 à 15 minuten en op drukke uren nog vaker. Deze bussen zullen al wel gebruik kunnen maken van een eigen vrije baan voor het openbaar vervoer, waar geen andere vervoersmiddelen mogen komen. Deze vrije baan zal later aansluiten op andere kernen van Almere.

Bromfietzers en automobilisten ten slotte vinden in Almere-Haven een speciaal voor hen bestemd wegensstelsel.



Wat nu, als je in Almere-Haven woont en er niet werkt, of anders om. Almere-Haven zal zeer goede verbindingen krijgen met andere toekomstige kernen van Almere en met de regio. Voor het openbaar vervoer moet een eigen plaats worden ingeruimd. Dit betekent dat de vrije baan voor het openbaar vervoer later zal worden doorgetrokken naar deze kernen. Ook zullen er aparte fietsroutes komen die de verschillende kernen met elkaar gaan verbinden. Het autoverkeer zal worden afgewikkeld via stadsautowegen. Voor wat betreft de verbindingen met het "oude land" het volgende. Het wegstelsel van Almere sluit aan op de brug bij Muiderberg en later ook op de geplande brug bij Huizen. Via deze bruggen kom je al gauw op de grote weg Amsterdam-Amersfoort (Rijksweg 1) en in het Gooi. Zij die geen auto hebben of er niet dagelijks mee naar hun werk willen of kunnen rijden - omdat er zoveel opstoppen zijn in het spitsuur, omdat er geen parkeerplaats is bij het werk, omdat een ander lid van het gezin de auto nodig heeft, om het milieu niet extra te belasten, of gewoon omdat het te duur is - zullen, zolang er geen treinverbindingen zijn met Almere, de bus nemen. Uit de verschillende busroute-alternatieven zal de definitieve keuze afhangen van de mogelijkheden om de bus met behulp van verkeerslichten en een eigen rijstrook de vereiste voorrang te geven om zo de reistijden in te krimpen. Het overleg hierover met de betrokken instanties is reeds gestart.

Hoe verplaatsen ze zich
buiten Almere-Haven ?



verschillende mogelijkheden
voor een toekomstig lokaal
openbaar vervoerssysteem
tussen de kernen van almere
zijn nog in studie.

werkwijze projectburo.

Hoe op alle in het voorgaande opgeworpen vragen een passend antwoord wordt gevonden en hoe al die afzonderlijke oplossingen worden omgevormd tot een samenhangend geheel, dit wil zeggen een goed funktionerende en aantrekkelijke stad, daarvoor bestaan geen kant en klare methoden.

Het Projektburo Almere streeft daarom naar een werkwijze die kan worden gekenschetst als eenvoudig, open en konkreet.

Eenvoudig omdat de dingen bij de naam genoemd moeten worden om te kunnen vaststellen wat wel en wat niet belangrijk is.

Open - naar de mensen, die nog onbekend zijn en naar de toekomst die ook onbekend is - omdat controle nodig is op de veronderstellingen waar de plannen op zijn gebaseerd, omdat die gebonden zijn aan de mensen die ze opstellen en de tijd waarin ze ontstaan. Verandering en aanpassing van de plannen blijft hiermee mogelijk, als aanleidingen hiertoe aanwezig zijn.

Konkreet omdat het overleg met allen die bij de ontwikkeling van Almere betrokken zijn, de toekomstige bewoners in de eerste plaats, alleen tot resultaten leidt als het is gebaseerd op konkrete plannen en voorstellen en op eveneens konkrete voorstellen tot wijziging daarin.

Nu is streven nog niet hetzelfde als doen. Daarvoor moet eerst duidelijkheid ontstaan over de vraag HOE je aan deze tamelijk hoog gestelde eisen denkt te kunnen voldoen.

Wat tot nu toe gedaan is:

- . Op grond van de opdracht en van een verkenning van de mogelijkheden van het gebied opschrijven wat het belangrijkste is voor Almere. Dat kan later naar behoefte voor onderdelen van de stad, dus ook voor Almere-Haven, worden gekonkretiseerd (zie blz. 25).
- . Zo precies mogelijk vaststellen wat er allemaal in Almere-Haven moet komen, waar en wanneer, als basis voor het ontwerp (zie blz. 26).
- . Het zo goed mogelijk voorstellen van de middelen die moeten worden aangewend om Almere-Haven tot leven te brengen. De eerste voorwaarde daartoe is om met de bouw ervan te starten (zie blz. 27).

Werkwijze (1)

procesbenadering, open werkwijze, konkrete voorstellen

Werkwijze (2)

doelstellingen

Voor de ontwikkeling van Almere vond het Projektburo de volgende punten het belangrijkste. Ze zouden "doelstellingen" genoemd kunnen worden.

1. Almere moet een snelle en direkte bijdrage leveren aan het oplossen van de regionale problemen van vandaag. Daarom: prioriteit voor mensen uit Amsterdam en het Gooi.
2. Almere moet mogelijkheden openhouden voor morgen. Daarom: een flexibel plan en de kwaliteit van bebouwing en landschap afstemmen op te verwachten toekomstige eisen.
3. Almere moet plaats bieden aan een ieder. Daarom: voorzieningen ook voor hen die elders in nieuwe wijken zijn ondervertegenwoordigd: bejaarden, oudere jeugd en lagere inkomensgroepen. Prioriteit voor mensen met een inkomen tot 12.000 gld. (prijsspeil 1972)
4. Almere moet de ontplooiing van ieder individu stimuleren. Daarom: bijzondere aandacht voor onderwijs, werkgelegenheid (ook voor gehuwde vrouwen), recreatie en actieve deelname aan de ontwikkeling van de stad. Goede bereikbaarheid van alle voorzieningen, ook voor hen die zich moeilijk verplaatsen.
5. Almere moet het ontstaan en behoud van het natuurlijke milieu bevorderen. Daarom: aansluiten op en verrijken van de natuurlijke gesteldheid van het gebied door landschapsvorming, waterhuishouding en maaiveldsligging daarop af te stemmen.

Wanneer aan deze doelstellingen wordt voldaan, zal Almere een eigen identiteit krijgen. In de gestalte van de stad zal deze, evenals zijn ontstaansreden en de typische kenmerken van zijn ligging, tot uitdrukking moeten worden gebracht.

In de richtlijnen voor het stedenbouwkundig plan van Almere-Haven (bijlage II), en het plan zelf, worden de middelen genoemd die aan de verwezenlijking van deze doelstellingen kunnen bijdragen. Soms kwamen middelen met elkaar in konflikt en moest een keuze worden gedaan.

Veel mensen zullen in Almere-Haven wonen werken, zich ontspannen en er zich ontplooien. Veel verschillende mensen met heel verschillende eisen en verlangens. Gelukkig zullen er bij al die verschillen ook veel, heel veel, overeenkomsten zijn.

De opgave zal zijn de stad zo in te richten dat ieder er zijn eigen plek heeft, herkenbaar tussen de andere en tegelijkertijd te bewerkstelligen dat de onderdelen van de stad als een geheel functioneren.

Om dit te bereiken is eerst geprobeerd om voor onszelf een beeld te vormen van de mensen die in Almere zullen komen wonen en werken. Een paar veronderstellingen daarover zijn samengevat op de bladzijden 30 t/m 33. Welke voorzieningen hebben de mensen nodig en welke bedrijven zullen zich in Almere-Haven vestigen. De veronderstellingen daarover zijn samengevat op de bladzijden 34 t/m 36.

Vervolgens is er gekeken naar de situatie waarin Almere-Haven zal komen te liggen. Die situatie bevat een aantal struktuurbepalende elementen, zoals bijvoorbeeld de dijk langs het Gooimeer, een hoogspanningsleiding en een tracé van een rijksweg.

Op grond hiervan en van een overzicht van de in een stad benodigde voorzieningen en de daarbij behorende bevolkingsdrempelwaarden (bij welk aantal inwoners is een bepaalde voorziening levensvatbaar), werden de belangrijkste kenmerken van Almere-Haven voorlopig bepaald. Eén en ander is samengevat op de bladzijden 40 t/m 43.

Om tot een ontwerp te komen is het programma nader gedetailleerd, zowel voor de begin- als de eindfase (bijlage I).

Tegelijkertijd zijn richtlijnen voor het stedenbouwkundig plan opgesteld (bladzijden 50 t/m 60 en bijlage II).

Werkwijze (3)

plan op basis van programma, normen en situatie

Werkwijze (4)

andere maatregelen op
maatschappelijk vlak,
prioriteiten

Tussen het ontwerpen en het opstellen van de richtlijnen is een voortdurende wisselwerking geweest. De discussies over de uitwerking van de doelstellingen (de middelen) in het plan dwongen tot het nemen van bepaalde beslissingen, over te hanteren normen en richtlijnen. Andersom gebeurde hetzelfde. Het uiteindelijke resultaat toont welke richtlijnen en in welke mate, in dit stadium het zwaarst hebben gewogen. Mochten de inzichten en voorwaarden zich in de toekomst wijzigen, dan kunnen en moeten natuurlijke aanpassingen in het plan worden aangebracht.

Een plan is nog geen werkelijkheid. Daarvoor moet eerst een tijdsplanning worden opgesteld, kosten worden geraamd en uitvoeringsschema's worden opgesteld. Hoe wij ons één en ander voorstellen staat op de bladzijden 73 en 74.

De werfkracht van Almere-Haven en daarmee het karakter en tempo van zijn ontwikkeling, wordt echter vooral bepaald door de volgorde waarin de dingen gebeuren. Die volgorde wordt bepaald op grond van maatschappelijke overwegingen die alle zijn te herleiden tot twee vragen:

- . voor wie wordt Almere gebouwd?
- . welke kwaliteitseisen stellen wij allen aan de stad ?

Het antwoord op de eerste vraag "voor wie" wordt gegeven op blz. 29 e.v. en in bijlage III. Ten aanzien van de gestelde kwaliteitseisen wordt verwezen naar de bladzijden 39 t/m 63 en bijlage I en II.

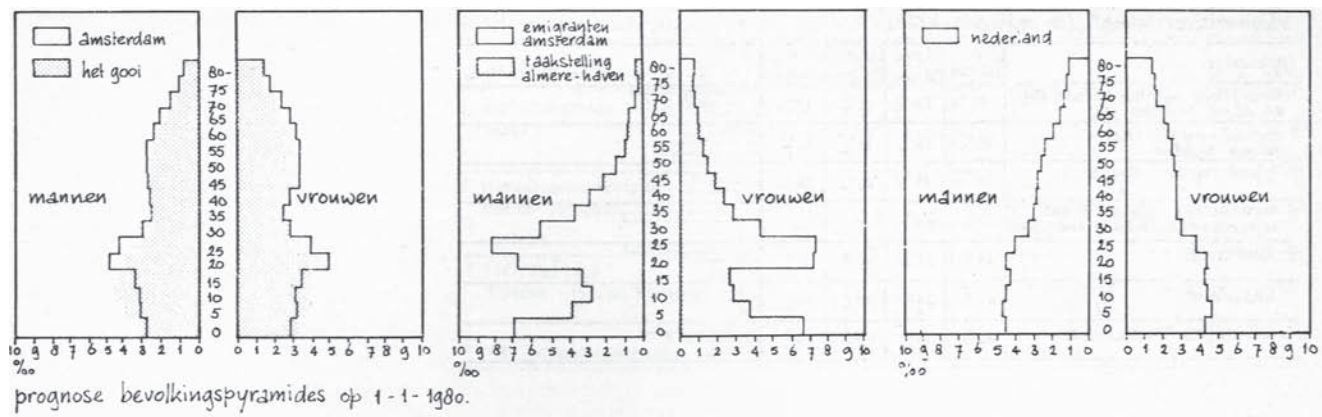
de mensen in almere/haven.

Een zo evenwichtig mogelijke leeftijdsopbouw en een zo gedifferentieerd mogelijke inkomens- en beroepssamenstelling van de bevolking, reeds vanaf het begin, is van groot belang voor Almere.

Onder anderen omdat:

- . een evenwichtig samengestelde leeftijdsopbouw - dit wil zeggen zonder een over- of ondervertegenwoordiging van bepaalde groepen (zgn. "pieken" die zich via een natuurlijk proces van geboorte en sterfte telkens herhalen) - bijdraagt tot een evenwichtige vraag naar en aanbod van benodigde voorzieningen. (scholen, jeugd- en bejaardencentra, sportvoorzieningen etc.);
- . een evenwichtig samengestelde leeftijdsopbouw bijdraagt tot het met elkaar gekonfronteerd worden van verschillende groepen, zodat onderlinge steun en draagzaamheid mogelijk worden gemaakt;
- . een evenwichtig samengestelde leeftijdsopbouw in de beginfase bijdraagt aan de gewenste ruimtelijke totstandkoming van het stedelijk gebied (bijvoorbeeld: bejaarden willen graag dichtbij voorzieningen wonen, zodat je al direkt bejaardenwoningen moet bouwen als je - weer om andere redenen - bij het centrum met de woningbouw wil beginnen;
- . een zo gedifferentieerd mogelijke inkomens- en beroepssamenstelling aantrekkelijk en noodzakelijk is voor bedrijven die voor de werkgelegenheid moeten zorgen. Ook zogenaamde "hoogwaardige" bedrijven hebben werknemers met hoge en met lage inkomens nodig;
- . een zo gedifferentieerd mogelijke beroepssamenstelling veel minder konjktuurgevoelig is dan een eenzijdig samengestelde beroepsbevolking.

Komt dat nu ook overeen met wat verwacht mag worden en met wat de regio van Almere verwacht ?
De volgende bladzijden proberen hier een antwoord op te geven.



Leeftijd

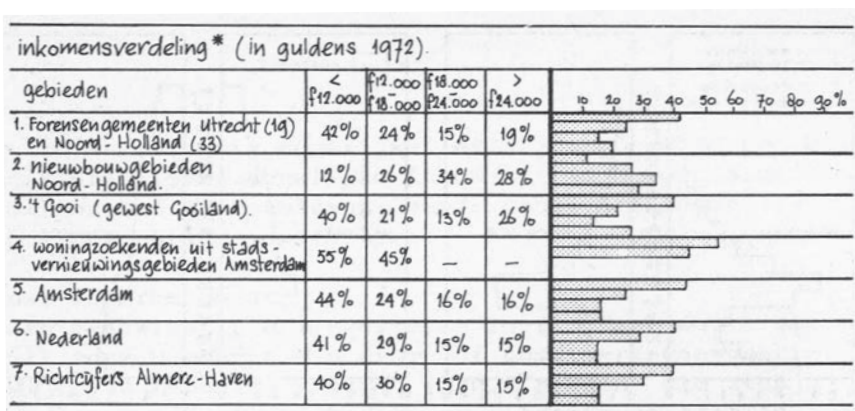
Almere-Haven is voor 80% bestemd voor inwoners van Amsterdam en het Gooi. Het inwonertal van Amsterdam verhoudt zich tot dat van het Gooi als 4 : 1.

De streefcijfers voor de leeftijdsopbouw van Almere zijn berekend op grond van:

- . de huidige leeftijdsopbouw van de Nederlandse bevolking
- . de leeftijdsopbouw van de bevolking die de laatste jaren uit Amsterdam vertrok.

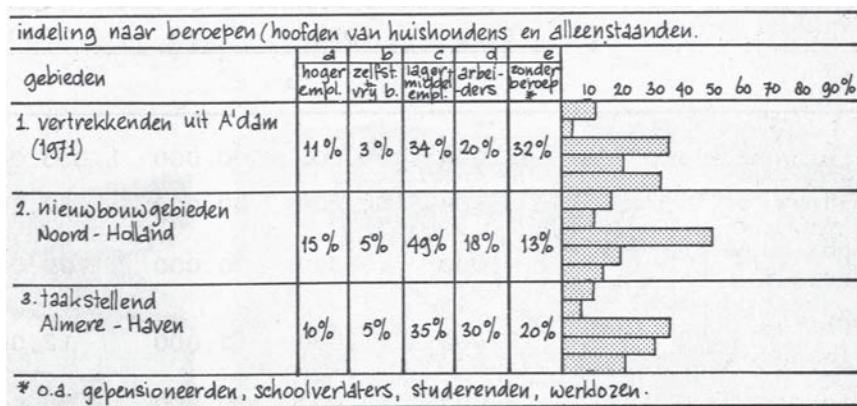
De belangrijkste verschillen tussen deze leeftijdsopbouwen blijken uit nevenstaande figuur. Ook de huidige leeftijdsopbouw van Amsterdam en het Gooi is ter vergelijking opgenomen.

De streefcijfers voor de leeftijdsopbouw van Almere zijn, weer gezien doelstellingen 1 en 3, erg belangrijk. Tussen 1950 en 1971 trad in Amsterdam namelijk een sterke veroudering van de bevolking op, een verzwakking van de groep 30-50-jarigen, een versterking van de groep 12-25-jarigen en een krachtige afname van de groep 0-10 jarigen. Ook in het Gooi manifesteren zich dergelijke tendenzen. Almere kan door deze streefcijfers een steentje bijdragen aan de oplossing van de daardoor ontstane problemen op velerlei gebied die zich in Amsterdam en het Gooi manifesteren



Op analoge wijze zijn de streefcijfers voor de inkomensverdeling berekend. Ook hier blijken de belangrijkste verschillen uit de betreffende figuur en tabel. Daar een aantal verschillende bronnen geraadpleegd moesten worden die ook nog verschillen kwa verschijningsdatum is het duidelijk dat vergelijking van de verschillende inkomensverdelingen met grote voorzichtigheid moet plaatsvinden. De streefcijfers voor de inkomensverdeling van Almere komen vrijwel overeen met de prognose van het Centraal Planbureau (Afdeling Inkomensen Vermogenvraagstukken) voor heel Nederland. Gezien doelstellingen 1 en 3 (blz. 25) lijkt de na te streven inkomensverdeling voor Almere-Haven de meest redelijke verhouding aan te geven, te meer daar Almere ook is bedoeld voor bejaarden, minder mobiele, oudere jeugd, pas gehuwden en anderen die in het algemeen bescheiden inkomens hebben.

Inkomen



Beroep

Er zijn enkele cijfers beschikbaar over de samenstelling van de bevolking in nieuwbouwwijken naar beroep. Op grond van de beschikbare gegevens en eigen veronderstellingen welke samenhangen met de streefcijfers voor de leeftijdsopbouw en inkomensverdeling zijn de in bovenstaande figuur en tabel afgebeelde schattingen gemaakt over de verdeling van beroepen in Almere-Haven.

Leefstijl

Ondanks het feit dat de grote verschillen in woon- en leefstijl tussen de mensen voor ieder dagelijks waarneembaar zijn, is er weinig onderzoek verricht naar de samenhang van deze verschillende leefstijlen met andere kenmerken van mensen zoals leeftijd, inkomen, beroep, grootte en fase van het huishouden. Daarom wordt het woonmilieu als centrale ingang voor de differentiatie benut. Van de diverse lokaties in Almere-Haven zijn karakteristieke kenmerken vastgesteld die hun invloed hebben op het woonmilieu. Daarnaast is een typologie van woonmilieus opgesteld. De afstemming van deze twee ingangen op elkaar - in samenhang met de fasering van het woningbouwprogramma op basis van de te verwachten bevolkingssamenstelling - moet zorgdragen voor een zo groot mogelijke differentiatie van het woongebied, en biedt daardoor keuzemogelijkheid voor de toekomstige bewoners.

	1975	1980	1985	1990
	in m ²			
groen en sport	55.000	450.000	900.000	1.050.000
onderwijs	5.500	50.000	50.000	60.000
sociaal-kultureel + medisch + horeca	4.000	5.000	20.000	20.000
overige stedelijke elementen	12.000	12.000	12.000	12.000
winkels	3.000	10.000	20.000	20.000
water	30.000	100.000	190.000	250.000

Het programma voor de voorzieningen in Almere-Haven zoals hierboven voor vier tijdstippen is afgebeeld (en nader gepreciceerd in bijlage I) is gebaseerd op:

- . voorzieningen in steden en dorpen van vergelijkbare omvang elders (kwa inwonertallen)
- . officiële normen
- . literatuur
- . buitenlandse voorbeelden (New Towns)
- . veronderstellingen naar aanleiding van studies door het Projektburo Almere ten aanzien van huidige en toekomstige behoeften.
- . het vooruitlopen van de te realiseren voorzieningen op de bevolkingstoename (wervend milieu).



verdeling bedrijven >10 werknemers en van de daarin werkzame personen.					
		industrie		dienstensektor	
aantal vestigingen in %	28 gemeenten rond Amsterdam		38		11
	Lelystad		37.5		22
	taakstellend Almere - Haven		40		20
aantal werkzame personen in %	28 gemeenten rond Amsterdam		43.5		8.5
	Lelystad		24		12
	taakstellend Almere - Haven		40		15



Een raming van aard en omvang van de bedrijven die zich in Almere-Haven zullen vestigen is alleen bij benadering en met vele slagen om de arm te geven. Bedrijven kunnen zich in het algemeen overal vrijelijk vestigen zolang ze aan de betreffende wettelijke voorschriften voldoen.

De globale schatting die in bovenstaande tabel is weergegeven is gebaseerd op:

- . de samenstelling van de bedrijven die in 28 gemeenten rond Amsterdam zijn gevestigd
- . de samenstelling van de werkgelegenheid in Lelystad
- . de bijzondere positie van Almere als snelgroeiende stad in de noordvleugel van de Randstad.

Bedrijven

Inhoud van de taakstelling

De streefcijfers voor de samenstelling van de bevolking, de werkgelegenheid en het voorzieningennivo zijn dus gebaseerd op wat noodzakelijk is voor Almere-Haven, op wat verwacht mag worden en op wat de regio van Almere verwacht.

Bij het op gang brengen van Almere-Haven gaat het voor- alom het inhoud geven aan deze streefcijfers (of zo men wil: taakstelling), juist in de aanloopperiode van de eerste jaren. Aan die taakstelling kan inhoud worden gegeven door:

- de huuropbouw van de woningen af te stemmen op de gewenste inkomensopbouw van de bevolking (bijlage III)
- de beschikbaarheid van bedrijfsterreinen en bedrijfsgebouwen, naast eventuele andere stimuleringsmaatregelen, af te stemmen op de als taak te stellen samenstelling van de werkgelegenheid (bijlage IV)
- een tijdelijk openbaar vervoerstelsel te gebruiken in afwachting van meer definitieve lokale en regionale openbare vervoersstelsels (bijlage V)
- het programma van eisen en de richtlijnen voor het stedenbouwkundig ontwerp te hanteren als uitgangspunten bij de verdere ontwikkeling van Almere-Haven (bijlage I en II)
- speciale aandacht te besteden aan het treffen van voorzieningen voor bejaarden en het starten van een scholengemeenschap voor verschillende vormen van voortgezet onderwijs vanaf de komst van de eerste bewoners.
- het aanleggen van een haven aan het Gooimeer.

plan in hoofdzaken.

De funktie van Almere-Haven kan kort worden omschreven als:

- . het bieden van een goed leefmilieu voor zijn bewoners
- . het scheppen van werfkracht voor een voorspoedige ontwikkeling van een nieuwe grote stad
- . de verbinding te zijn van Almere met de randmeren: Almere's waterfront.

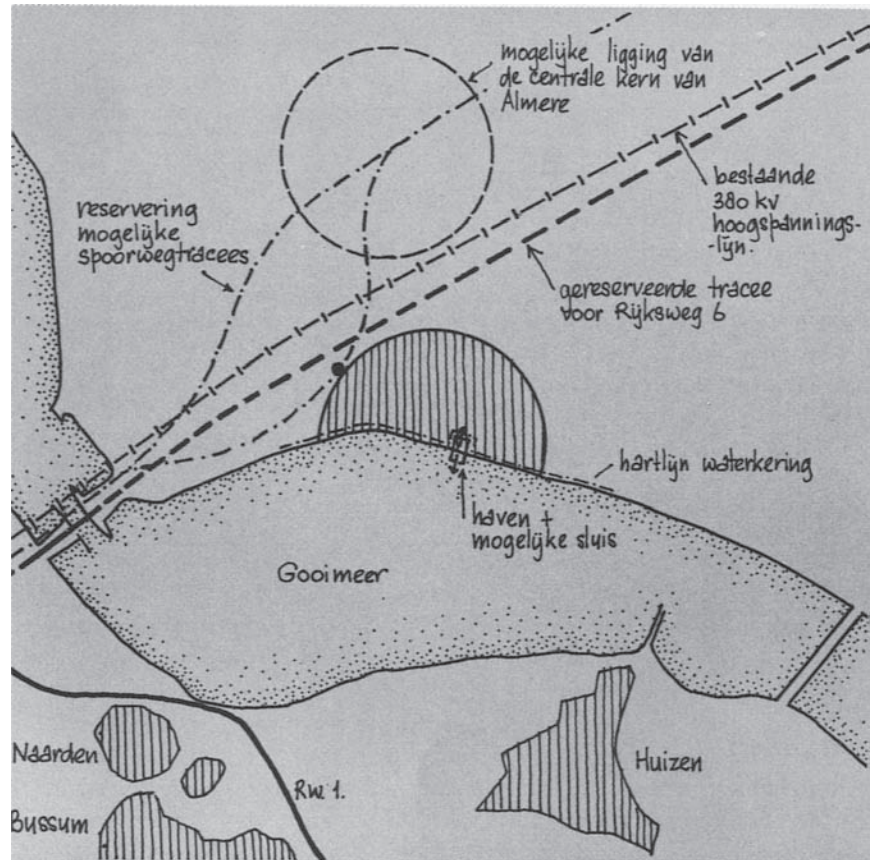
De omvang van Almere-Haven dient:

- . groot genoeg te zijn om een goed voorzieningennivo te kunnen scheppen (in eerste instantie 20 à 25.000 inwoners)
- . klein genoeg om niet bij voorbaat een dominante funktie ten opzichte van geheel Almere te vervullen: niet meer dan 30 à 40.000 inwoners.

Bij het bepalen van de structuur van Almere-Haven moet rekening worden gehouden met de volgende randvoorwaarden:

- . de bestaande 380 kV-hoogspanningsleiding tussen Diemen en Lelystad
- . het voor Rijksweg 6 gereserveerde tracé
- . een reservering voor een van de mogelijke spoorlijn-tracé's - en een station in Almere-Haven
- . het scheppen van een waterfront voor Almere, nl. door middel van een haven een direkte relatie tussen bebouwing en Gooimeer
- . het reserveren van de mogelijkheid om een sluis als onderdeel van de waterkering in de Gooimeerdijk te maken, met daarop aansluitend vaarwater voor de pleziervaart in Zuidelijk Flevoland
- . het inrichten van een parklandschap van gemiddeld minimaal 800 m breed tussen Almere-Haven en nabij gelegen toekomstige andere kernen om de veelkernige opzet van Almere te waarborgen en de veelzijdige gebruiksmogelijkheden van deze groenzones veilig te stellen.

Struktuurbepalende elementen + funktie/omvang/
ligging Almere-Haven



- . het rekening houden met een mogelijke ligging van een tweede - de centrale - kern van Almere ten noorden van Almere-Haven
- . het reserveren van een tracé voor een vrije baan voor een lokaal openbaar vervoerssysteem in Almere-Haven en de tweede (centrale) kern
- . het rekening houden met de bestaande en toekomstige verbindingen met het "oude land" via de brug bij Muiderberg en de geplande brug bij Huizen.

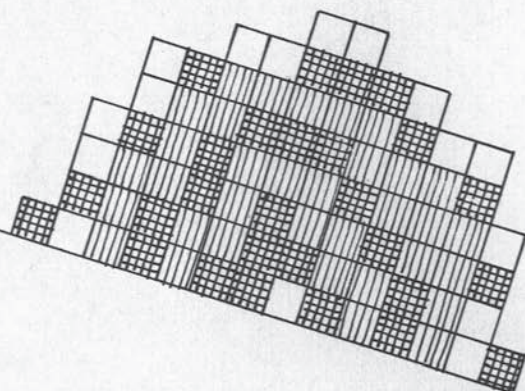
De voor Almere-Haven benodigde oppervlakten bij een inwonertal van 20 a 25.000 inwoners en een gemiddelde netto-woningdichtheid van 30 woningen per ha, zijn:

	hectaren	%
woongebieden	250	55
werkgebieden	45	10
gebouwde voorzieningen	10	2
openlucht voorzieningen	105	23
water	25	5
verkeer buiten de woongebieden)	25	5
totaal	460	100

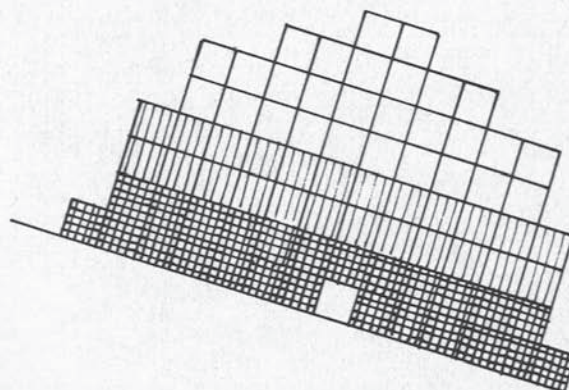
Daarnaast is in de opspuiting voor Almere-Haven nog 65 ha gereserveerd voor hetzij een bijzondere bestemming, hetzij een bescheiden verdere groei.

Uit verschillende mogelijkheden voor een groeistructuur voor Almere-Haven, respektievelijk konsentrisch, lineair parallel aan de kust, gespreid, en **radiaal**, is de laatste gekozen omdat deze radiale groei beter dan de andere de mogelijkheid bood tegelijkertijd:

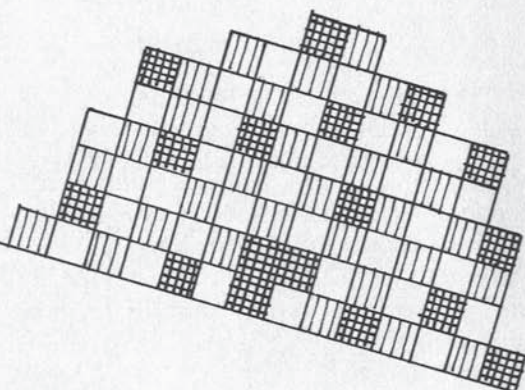
- . het centrum aan het water te leggen
- . het centrum van meet af aan te omgeven door bebouwing (direkte funktie)
- . in de zone rond het centrum ruimte te reserveren (toekomstige funktie)
- . een scheiding van verkeerssoorten te realiseren met een minimum aan kruisingen door kombinatie van centrum aan het water en radiale ontwikkelingsassen
- . al van begin af aan een aaneengesloten bebouwing te scheppen
- . door middel van spreiding van bebouwing uit verschillende perioden over het gehele bebouwde gebied de faktor tijd mede te benutten als middel tot differentiatie, ook in het mikromilieu.



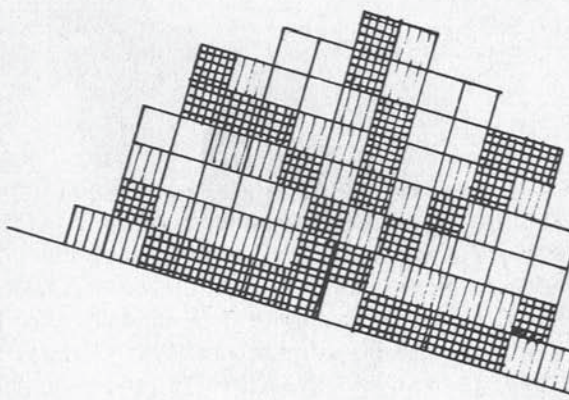
1. konsentris



2. lineair



3. gespreid

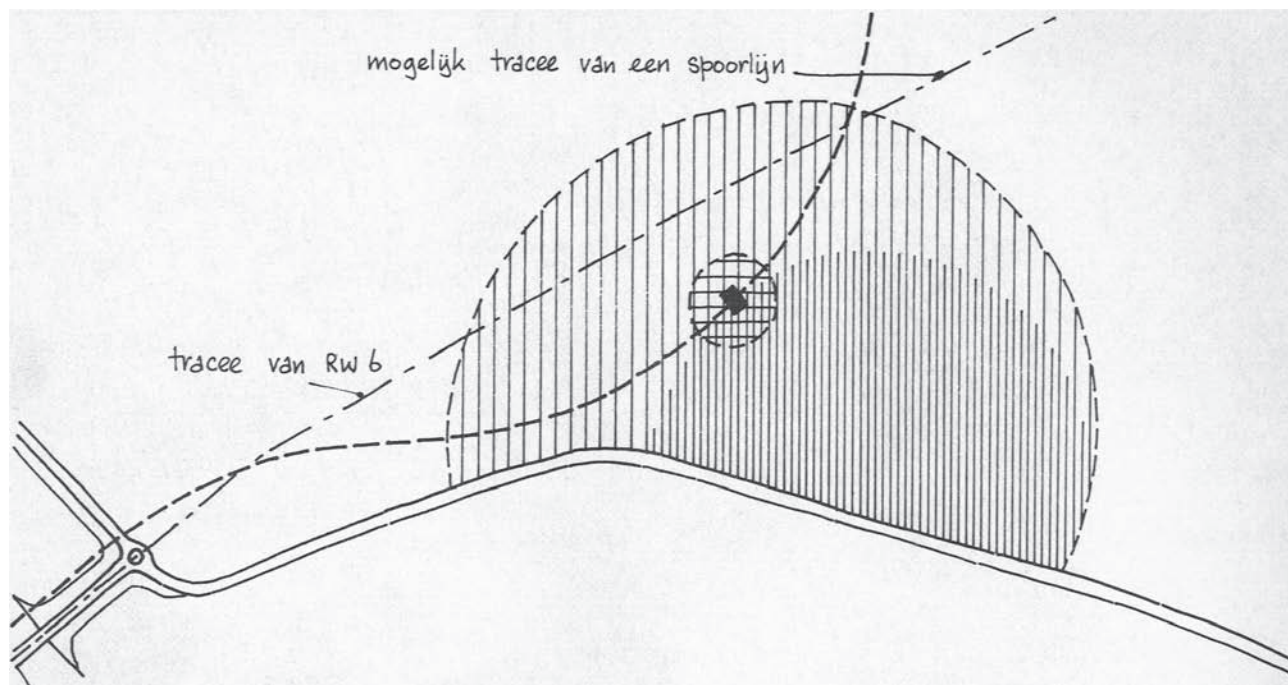


4. radiaal

 1^e fase

 2^e fase

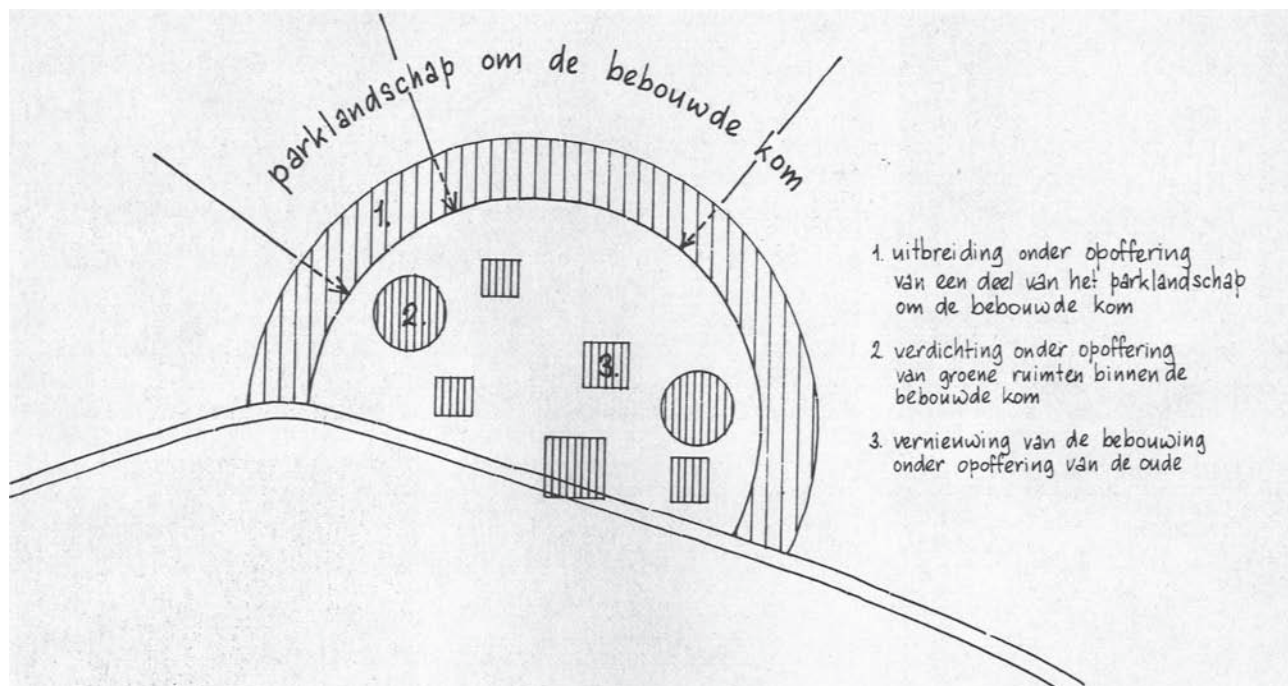
 3^e fase



Almere-Haven 50.000 inwoners en meer.
 Het is denkbaar dat Almere-Haven veel groter wordt dan 20 à 25.000 inwoners. Bijvoorbeeld als de stad snel groeit en er te laat zou worden begonnen met een tweede en derde kern. Onder die omstandigheden zou er bij de aanleg van een spoorlijn een station in Almere-Haven moeten komen. Het zwaartepunt van Almere-Haven zou dan gedeeltelijk van de kust weg kunnen schuiven in noordwestelijke richting, waarbij Almere-Haven zich geleidelijk tot centrum van heel Almere zou ontwikkelen. Het zou dan de vraag worden of, en zo ja wanneer, er nog volgende kernen zouden worden gebouwd.
 Zo'n ontwikkeling lijkt niet gewenst, zowel omdat dit schade zou doen aan de om vele redenen gekozen meerkernige opzet van de stad, als omdat het zwaartepunt van Almere beter elders ligt, centraler in het hele gebied, ten noordwesten van het tracé van Rijksweg 6.

Groei (1) - hoeveel ?

tot 50.000 inwoners
 en verder



Groei (2) - hoeveel ?

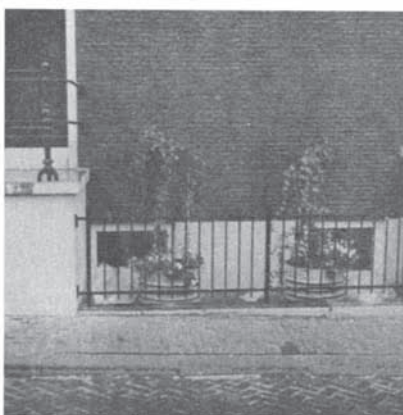
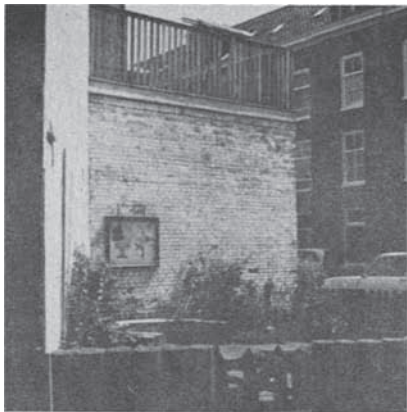
tot 30.000 over 50 jaar

Almere-Haven 30.000 inwoners.

Wanneer de autonome groei van de bevolking over enige tientallen jaren een verdere groei van Almere-Haven gewenst zou maken, moet daarvoor ruimte zijn. Die ruimte kan op drie manieren worden gevonden, namelijk door:

- . uitbreiding door bebouwing van een deel van het parklandschap om de bebouwde kom
- . verdichting door bebouwing van (een deel van) de groene ruimten binnen de bebouwde kom
- . vernieuwing van de bebouwing door vervanging van de oude.

Het is niet onwaarschijnlijk dat van alle mogelijkheden gebruik gemaakt zou moeten worden. Bovenstaande kaart geeft daar - uitsluitend bij wijze van voorbeeld - een beeld van.

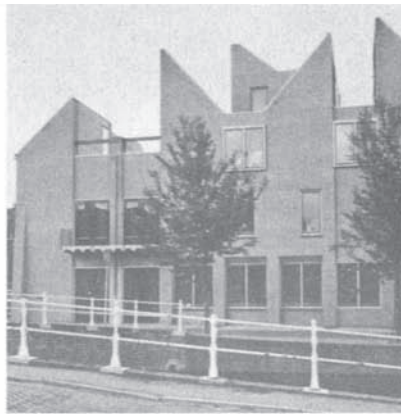


Het openhouden van mogelijkheden tot veranderingen en aanpassingen, nodig als gevolg van groei of andere onvoorziene ontwikkelingen is belangrijk in ieder plan (doelstelling 2). Daarom lijkt het ons verstandig om tot circa 1985:

- . een terrein van circa 10% van de oppervlakte nog niet te bestemmen (in het westen van Almere-Haven)
- . in het centrumgebied een bouwwijze toe te passen die het eenvoudig maakt wijzigingen aan te brengen
- . in de woongebieden circa 15% van de oppervlakte (nog) niet te bebouwen
- . uitbreiding van de oppervlakte van een aantal woningen met circa 25% mogelijk te maken.

Groei (3) - wat ?

marges op alle nivo's



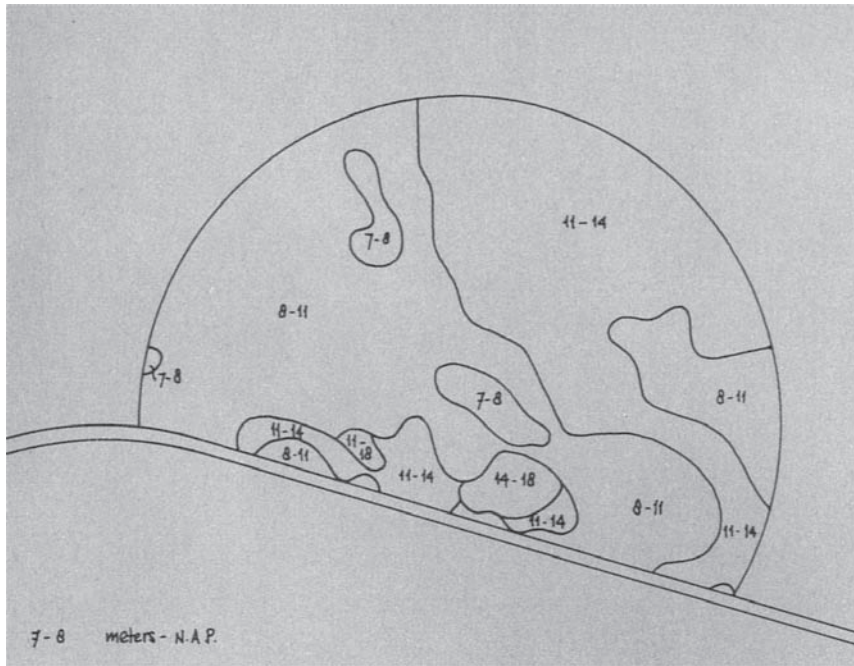
Groei (4) - hoe ?

verandering, overlapping,
vervanging

Niet altijd zal een nieuwe ruimtebehoefte elders, als uitbreiding, hoeven te worden gerealiseerd. Het is zelfs denkbaar dat het bij voorkeur situeren van deze nieuwe ruimten in de bestaande bebouwing bijdraagt aan een geleidelijk, en als het ware, "natuurlijk" proces van permanente vernieuwing en vervanging van stedelijke bebouwing. Een proces van slijtage en verval zoals nu op vele plaatsen in bestaande steden en dorpen optreedt, is niet onafwendbaar.

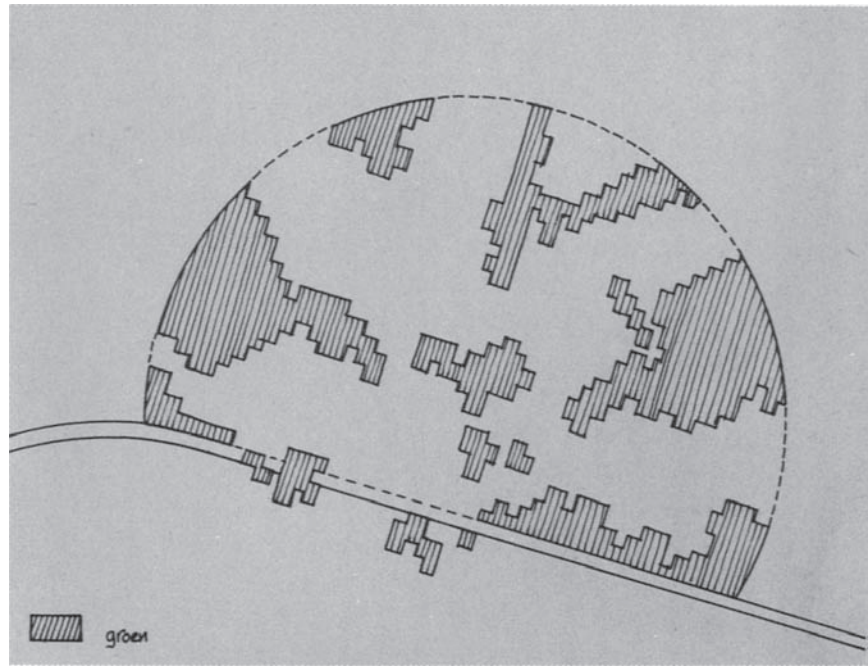
Nog beter dan woorden kunnen foto's een beeld geven van hoe de bebouwing in een stad kan worden uitgebreid, vernieuwd en aangepast aan latere ontwikkelingen.

plan in onderdelen.



De oorspronkelijke polderbodem ligt in Almere-Haven circa drie meter beneden N.A.P. Die bodem bestaat uit slappe klei- en veenlagen, samen in dit gebied ongeveer drie tot zes meter dik. Op die diepte begint het vaste zand, waarin een funderingsnivo voor heipalen moet worden gevonden op basis van sonderingen. Het kaartje laat zien, op welke diepte globaal eengezinshuizen gefundeerd moeten worden. Zwaardere bouwwerken vergen veel langere palen, soms tot twintig meter en meer.

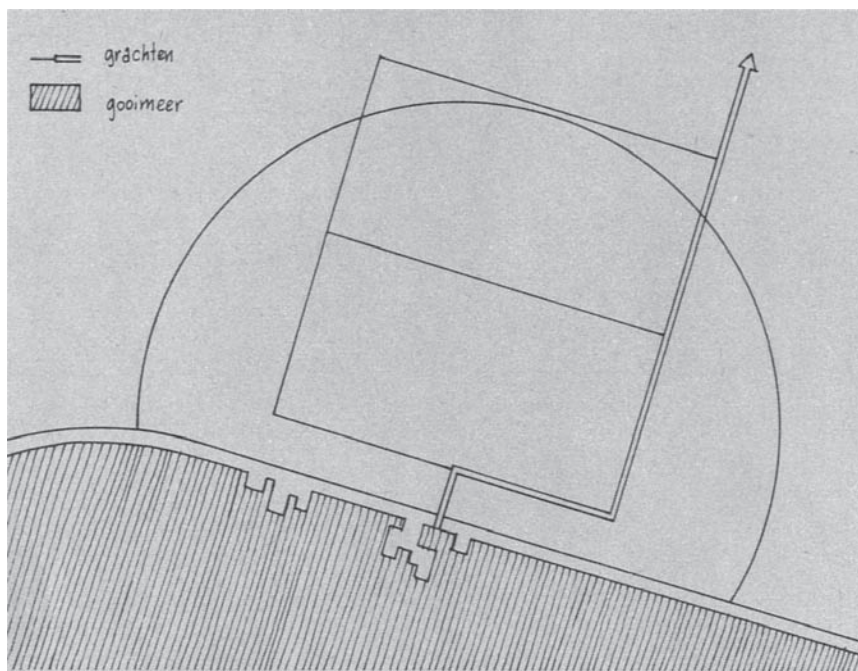
Bodem



Groen

51

De grootschalige groenelementen binnen Almere-Haven worden gevormd door uitlopers van het omringende park-andschap. Deze uitlopers zijn zodanig gesitueerd dat binnen 5 minuten lopen van de woning kontakt met de natuur mogelijk is. In of aan deze groene "lobben" zullen verschillende stedelijke elementen een plaats krijgen, zoals bijvoorbeeld sportvelden, scholen en volks-tuinkomplexen (doelstelling 4: bereikbaarheid).



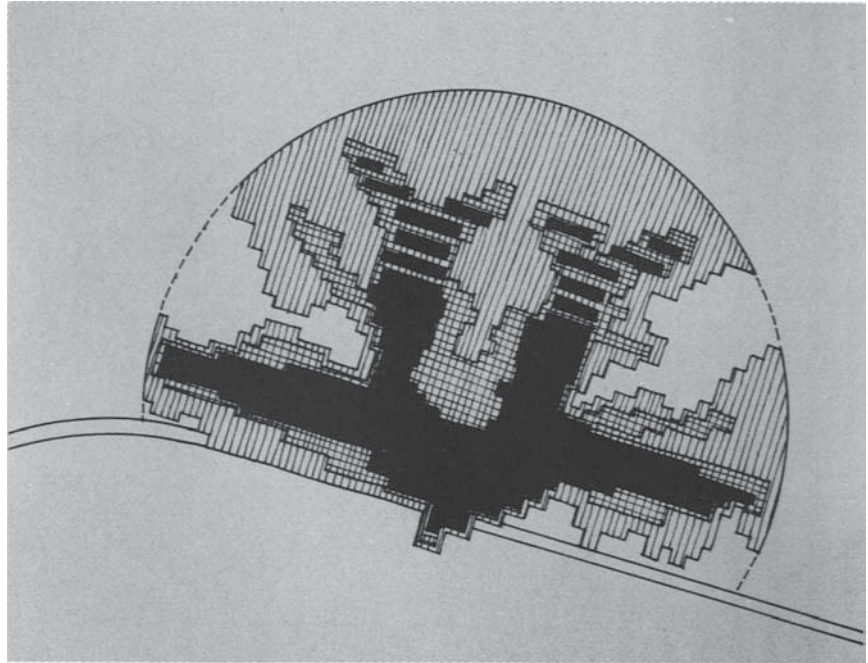
De ligging aan het Gooimeer biedt vele rekreatieve mogelijkheden voor de bewoners van Almere-Haven en van geheel Almere. Om deze mogelijkheden te benutten zijn er enige ingrepen noodzakelijk, bij en aan de dijk (die als waterkering fungeert). Ter plaatse van het centrumgebied zijn twee ingrepen gedacht:

- . buitendijks een stuk land opspuiten
- . binnendijks een gedeelte water inlaten.

Dit maakt het noodzakelijk om de dijk te verleggen achter de geplande haven, en te voorzien van een sluis. Hierdoor worden de watergangen van Zuidelijk Flevoland bereikbaar vanuit het Gooimeer. De buitendijkse op- puiting is nodig om als:

- . verzachtend element de harde kustlijn te breken
- . stadspark verpozen aan het water mogelijk te maken
- . aanlegplaats voor boten te dienen
- . windkering tegen de heersende zuid-west winden te dienen om hinderlijke luchtwervelingen ("kurketrekker- effect") achter de dijk te voorkomen
- . werkhaven voor de bouwactiviteiten-te dienen.

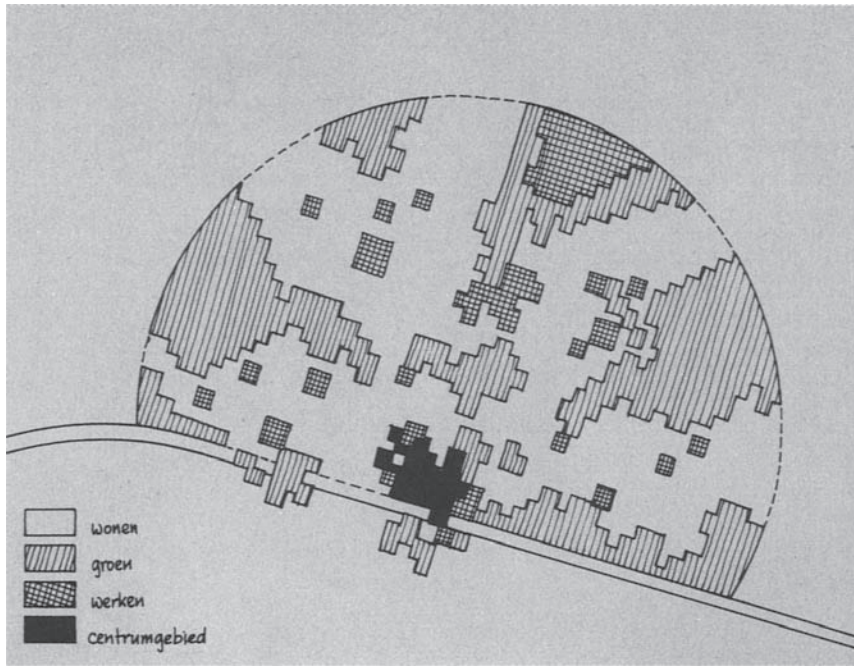
Water



Stedelijk landschap

- verdichting

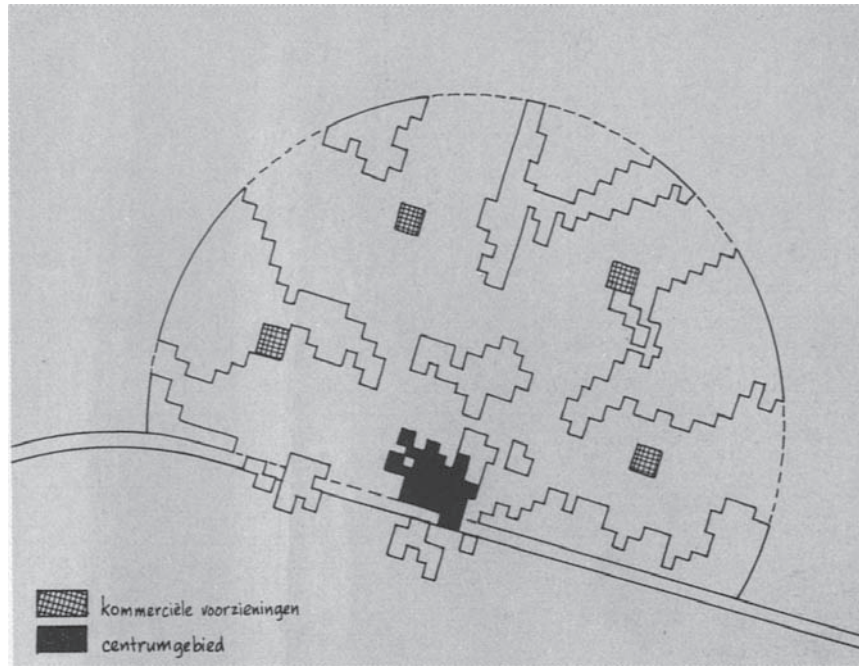
Belangrijk uitgangspunt bij de opzet van Almere-Haven is de prioriteit die wordt gegeven aan de voetganger en de fietser. Dit vraagt om een stedelijk landschap dat in overeenstemming is met deze wijze van verplaatsen. Enerzijds moeten de verplaatsingsafstanden zo kort mogelijk gehouden worden (doelstelling 4), wat een concentratie van inwoners rondom het centrum en de voorzieningensteunpunten betekent; anderzijds zal degene die zich verplaatst zoveel mogelijk beschutting tegen weer en wind moeten kunnen vinden. Dit geeft aanleiding tot het voeren van hoofdroutes voor fietsers en voetgangers langs gesloten bebouwing of groenschermen.



Medebepalend voor het beleven van het stedelijk landschap is de mate van vervlechting van de verschillende functies. Niet alleen kan door die vervlechting een bijdrage worden geleverd aan het afwisselend beeld voor degene die zich door Almere-Haven verplaatst, maar tevens kan hierdoor een veelzijdiger activiteitenpatroon binnen de woonkern in zijn totaliteit en in de directe woonomgeving worden bevorderd. Spreiding van de werkgelegenheid en van de mogelijkheden voor actieve en passieve rekreatie over de woongebieden zijn hiertoe een middel (doelstelling 4), evenals het bevorderen van het wonen in het centrumgebied.

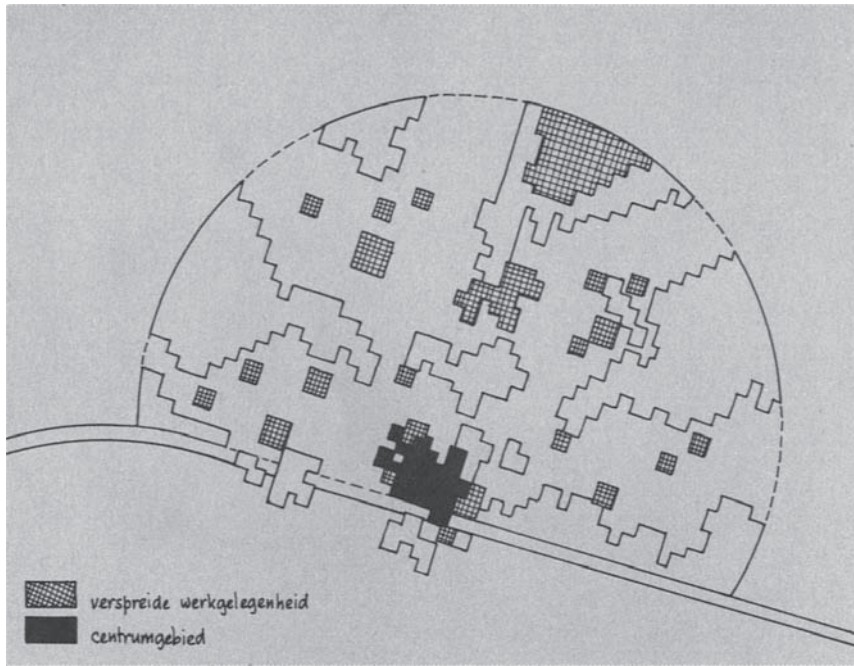
Stedelijk landschap

- vervlechting



Centrum + commerciële voorzieningen + werken

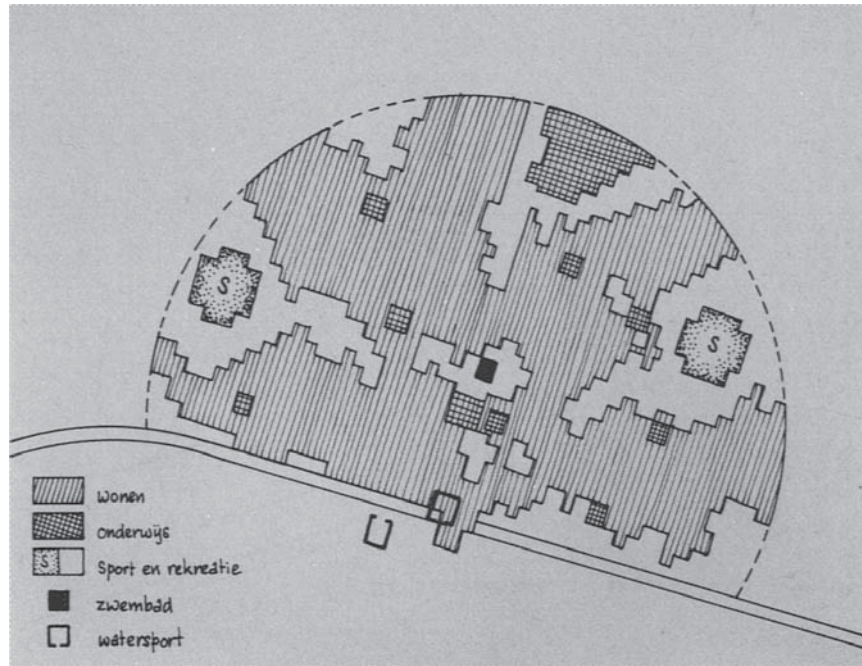
Medebepalend voor het beleven van het stedelijk landschap is de mate van vervlechting van de verschillende functies. Niet alleen kan door die vervlechting een bijdrage worden geleverd aan het afwisselend beeld voor degene die zich door Almere-Haven verplaatst, maar tevens kan hierdoor een veelzijdiger activiteitenpatroon binnen de woonkern in zijn totaliteit en in de directe woonomgeving worden bevorderd. Spreiding van de werkgelegenheid en van de mogelijkheden voor actieve en passieve recreatie over de woongebieden zijn hiertoe een middel (doelstelling 4), evenals het bevorderen van het wonen in het centrumgebied.



In het centrum is ook circa 25% van de werkgelegenheid gelokaliseerd. Daarnaast is circa 35% gelokaliseerd op een industrieterrein aan de periferie van Almere-Haven. Langs de hoofdontsluitingswegen zijn op meerdere plaatsen terreintjes van 1 à 2 ha gepland voor bedrijven, terwijl de overige werkgelegenheid een plaats zal vinden binnen de woongebieden (doelstelling 4), en wel speciaalbedrijven en kantoren die vooral vrouwen als arbeidskrachten hebben.

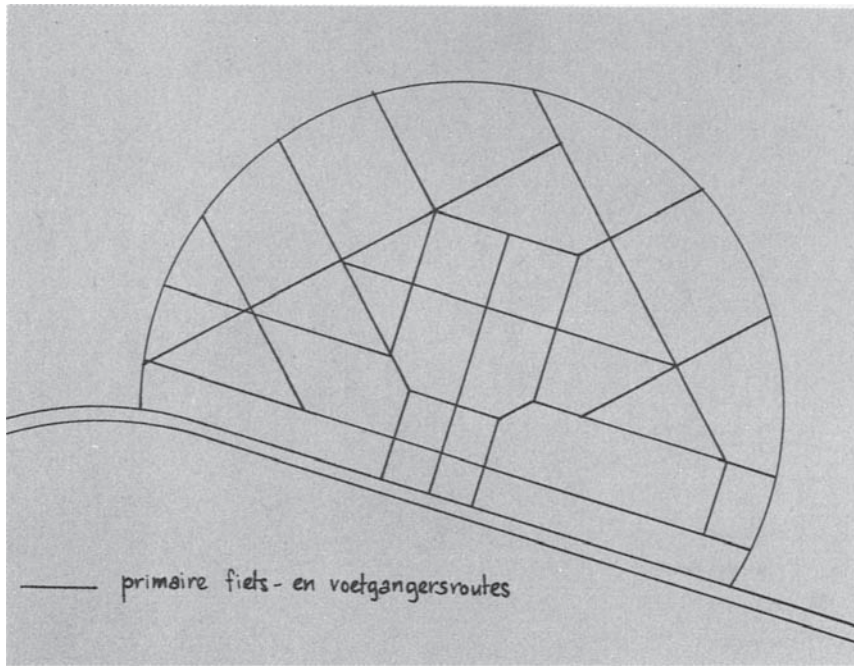
Minimaal 75% van alle arbeidsplaatsen ligt binnen 400 m van een halte van het openbaar vervoer.

Werkgelegenheid



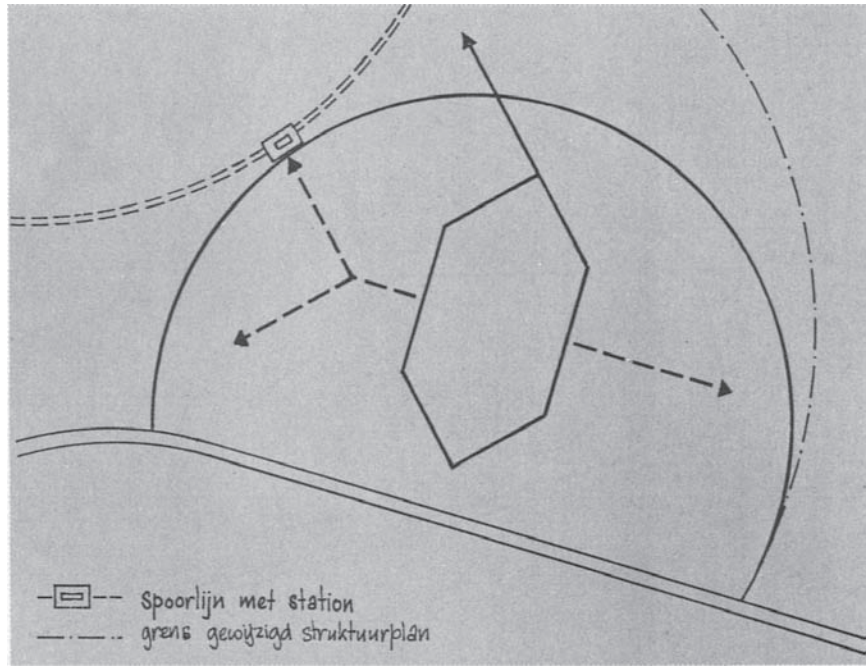
Wonen + overige voorzieningen

Door de regel dat in de woonomgeving rondom een woning (gebied met een straal van ≈ 100 m) altijd een ander functiegebied of een ander soort woongebied voor moet komen, wordt variatie verkregen. Door een keuzemogelijkheid te bieden uit verschillende soorten woongebieden met bijvoorbeeld gesloten of open karakter, af en onaf etc., kunnen mensen met een zelfde voorkeur voor een bepaalde woonvorm bij elkaar komen wonen. Zo kan een zekere homogeniteit in leefstijl ontstaan. De vervlechting met andere functies draagt bij aan de veelzijdigheid in het woongebied. Zo zal praktisch iedere inwoner binnen 5 minuten lopen een peuterspeelzaal, een kleuterschool en een lagere school vinden, evenals mogelijkheden voor actieve of passieve recreatie en werkgelegenheid (doelstelling 4).



Een goede bereikbaarheid (doelstelling 4) van alle onderdelen van Almere-Haven, en de prioriteit die in dit opzicht wordt gegeven aan de fietser en de voetganger, vraagt een uitgebreid net van fiets- en looproutes. Deze moeten zo lopen dat voor iedere verplaatsing een zo kort mogelijke route en een zo optimaal mogelijke veiligheid is gegarandeerd. De voetganger en de fietser bewegen zich in principe op het maaiveld en hun routes vallen niet samen met, en kruisen niet gelijkvloers, die autowegen waar meer dan 300 auto's per uur worden verwacht.

Fiets- en voetpaden

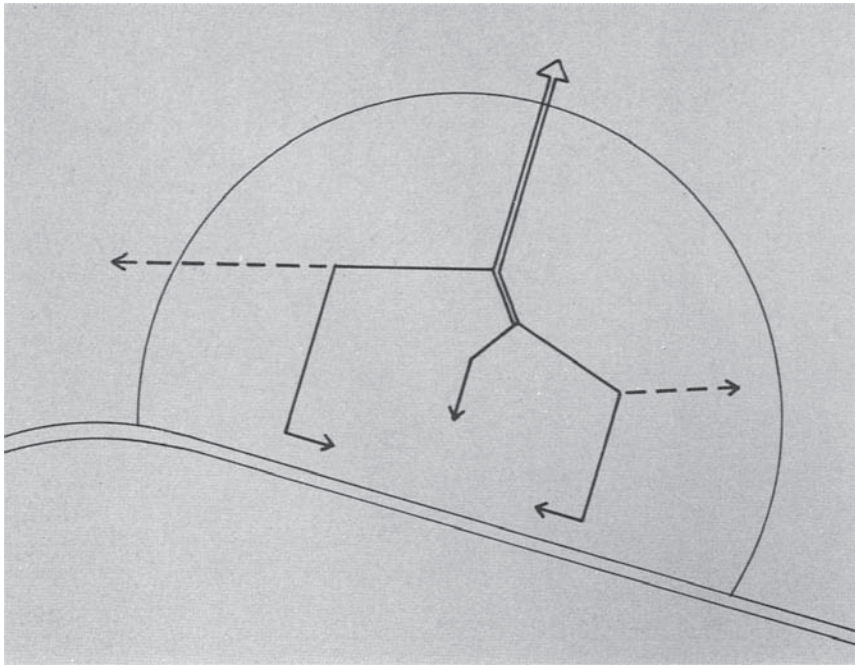


Openbaar vervoer

Het lokaal openbaar vervoer zal gebruik maken van een eigen baan. De haltes van het lokaal openbaar vervoer zijn zodanig gesitueerd, dat 90 % van de inwoners binnen 400 m en 60 % binnen 200 m van een halteplaats zal wonen (doelstelling 4).

Of Almere-Haven een direkte aansluiting op de toekomstige spoorlijn Amsterdam-Lelystad krijgt is op dit moment nog niet bekend. In dit plan is er geen rekening mee gehouden. Bij een verdere groei van Almere-Haven tot 50.000 inwoners en meer (zie blz. 44) is een direkte aansluiting noodzakelijk.

Aangezien in het oostelijk deel met de bouwwerkzaamheden zal worden begonnen (zie blz. 69) blijft de mogelijkheid voor een station aan de westkant van Almere-Haven nog een aantal jaren aanwezig. Als deze mogelijkheid wordt benut dient het structuurplan uiteraard te worden gewijzigd.

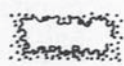


De hoofdontsluitingswegen zijn zo getraceerd dat er geen doorgaand verkeer door of langs het centrum gaat. Tevens ontmoet die bevolking die voor haar dagelijkse verzorging afhankelijk is van het centrum (wonende binnen 800 m daarvan) geen hoofdontsluitingsweg als barrière op weg naar het centrum.

De hoofdontsluitingswegen zijn uitsluitend bestemd voor het gemotoriseerde verkeer, inclusief de bromfiets. Daar waar minder dan 300 auto's per uur te verwachten zijn zal geen scheiding van verkeerssoorten plaatsvinden (in de woonstraten).

Autowegen

het plan



woongebieden



bedrijfsgebieden



centrumvoorzieningen



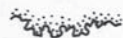
solitaire winkelvestigingen



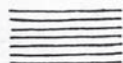
onderwijsvoorzieningen



sport- en recreatieve voorzieningen



groenvoorzieningen



reservering toekomstige bestemming



vrije openbaar vervoersbaan met halte



hoofdontsluitingswegen



waterlopen



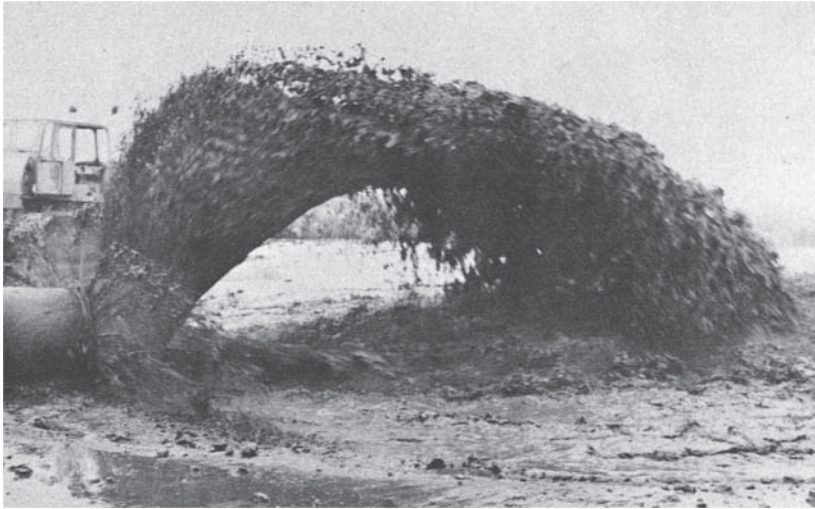
buitendijks water



reservering tracee rijksweg 6



wat moet er nog gebeuren?



Werken gereed of in uitvoering

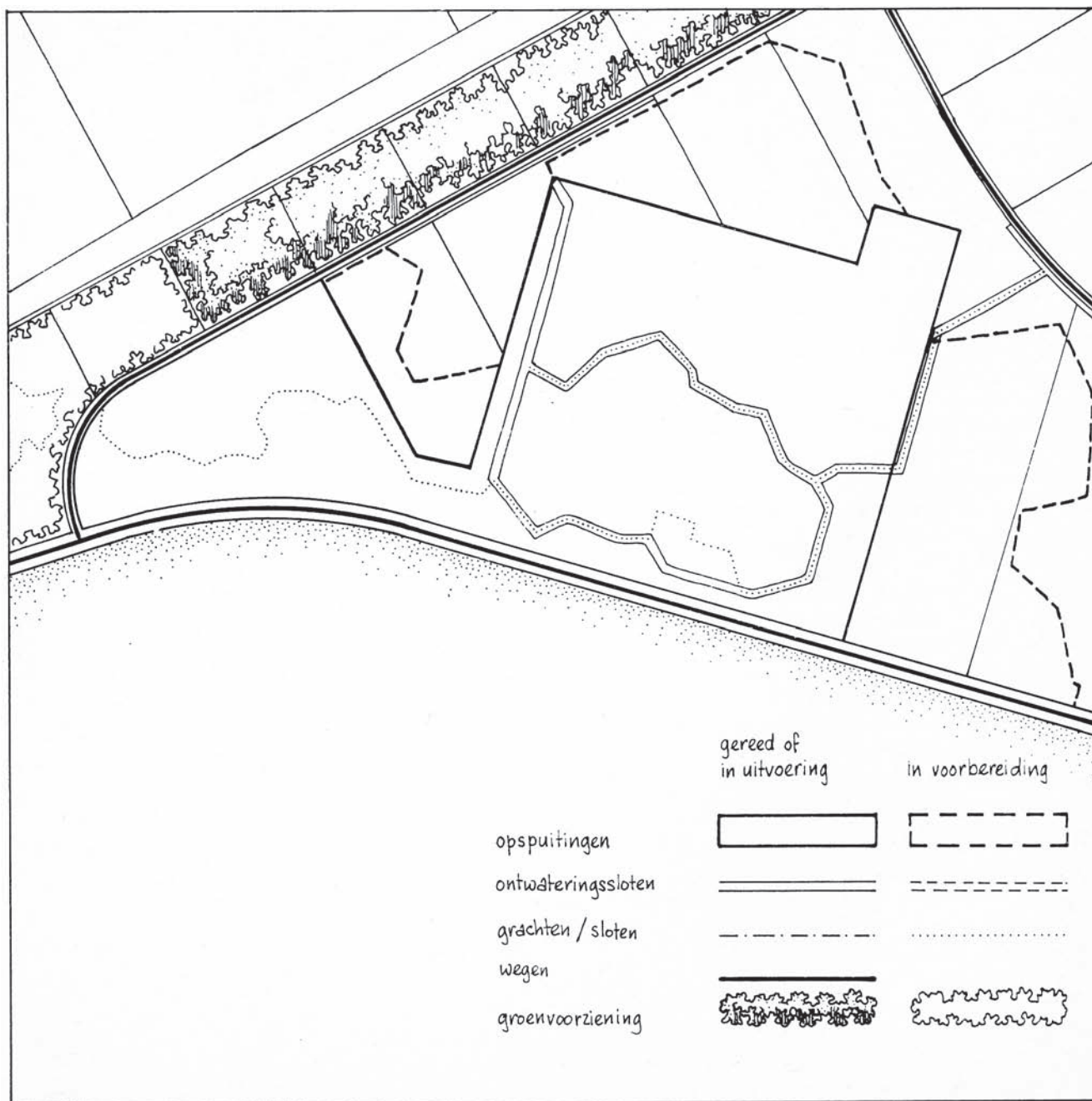
- eerste fase van de opspuiting van het terrein (nodig voor begaanbaarheid); zo vroeg mogelijk omdat de zandlast grote zettingen veroorzaakt
- zandpalen in een gedeelte van het gebied om het zettingsproces te versnellen
- drainage om het bouwterrein te ontwateren
- tijdelijke sloten voor afvoer van het drainwater
- groenaanplant, aaneengesloten en verspreid (om ook in de beginfase al groen te hebben)
- informatiekantoor iets ten oosten van de brug bij Muiderberg
- enkele polderwegen en een weg over Gooimeerdijk.

Werken in voorbereiding

- tweede fase van de opspuiting; vorm aangepast aan de stedenbouwkundige opzet
- stadsgrachten (aanleg in vroeg stadium i.v.m. bodemgesteldheid, bouw bruggen en afwatering)
- telefooncentrale.

Overzicht 1-7-1973

wat deden we - wat doen we
- wat moeten we doen ?



Als alles loopt zoals we hopen, mogen de eerste bewoners in april 1976 de volgende stand van zaken verwachten:

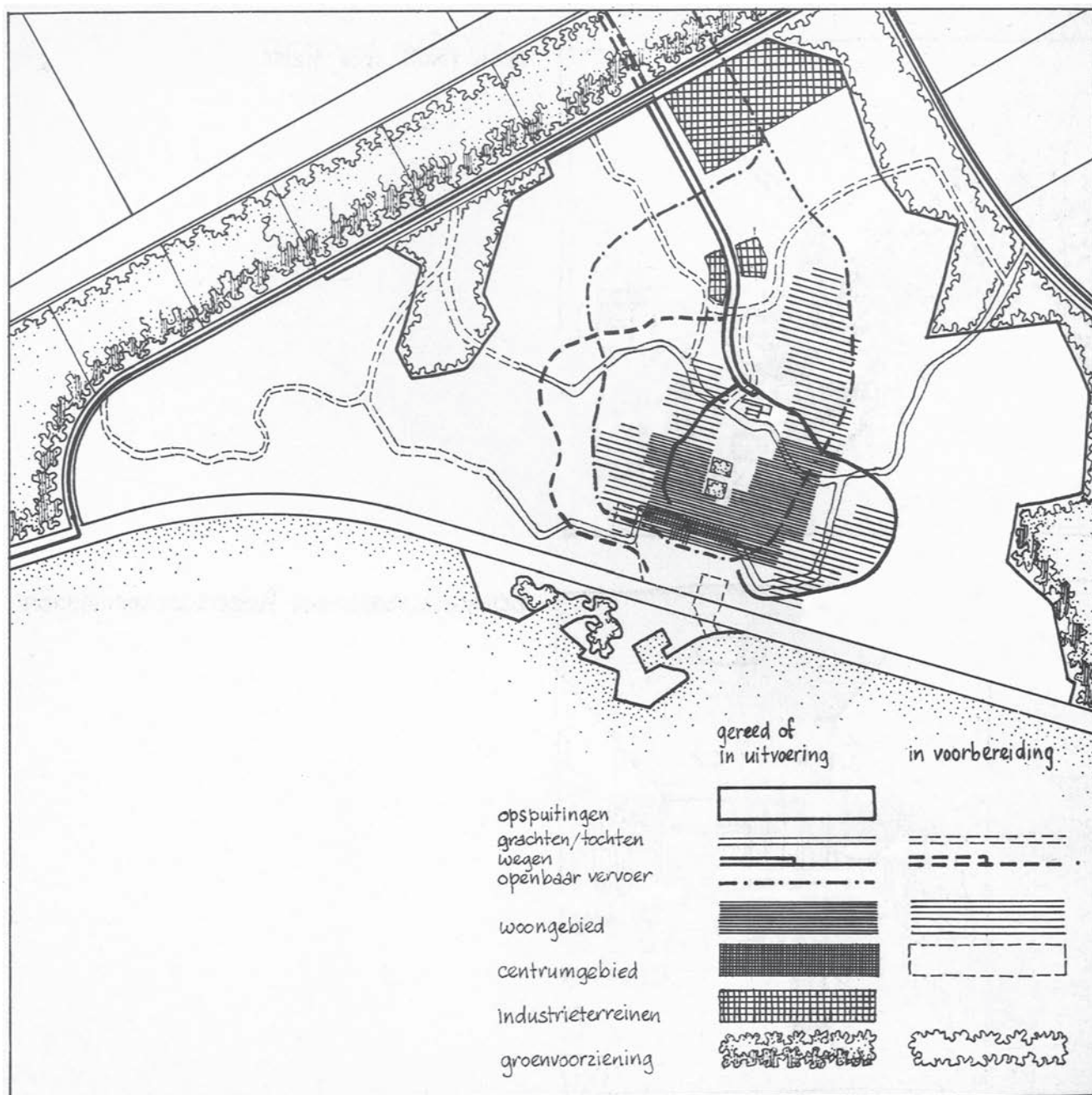
Overzicht 15-4-1976

Werken gereed of in uitvoering

- alle opspuitingen en werkzaamheden om het terrein bouwrijp te maken
- grote gedeelten van de stadsgrachten afgewerkt
- de centrale lus van de vrije baan voor het openbaar vervoer
- de centrale en oostelijke autoweg, compleet met bruggen, verlichting, beplanting, enz.
- alle noodzakelijke hoofdleidingen voor de riolering en de nutsvoorzieningen, met toebehoren
- een tijdelijke rioolwaterzuivering
- woongebieden met circa 600 woningen, compleet met terreinafwerking, speelplaatsen e.d., andere woongebieden in aanbouw
- een deel van het centrum met winkels, medische en horecavoorzieningen, sociaal-kulturele voorzieningen en openbare diensten
- het noordelijk gelegen industrieterrein en enkele kleine bedrijventerreinen
- een basisscholenkompleks, bestaande uit peuterspeelzaal, kleuter- en lagere scholen
- buitendijkse recreatievoorzieningen
- sportvelden en verdere groenvoorziening
- een deel van het zwembad

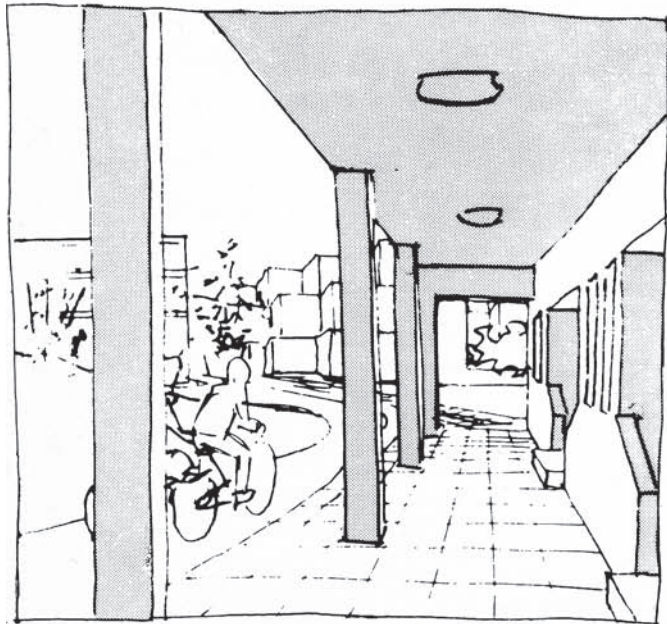
Werken in voorbereiding

- woongebieden met ca. 1.000 woningen, compleet
- meerdere basisschoolkompleksen
- scholengemeenschap voor voortgezet onderwijs
- uitbreiding van het centrum
- aanleg haven en sluis e.d.
- uitbreiding zwembad
- tweede sportveldenkompleks
- de westelijke autoweg
- definitieve rioolwaterzuivering
- industrieterrein aan bevaarbaar water



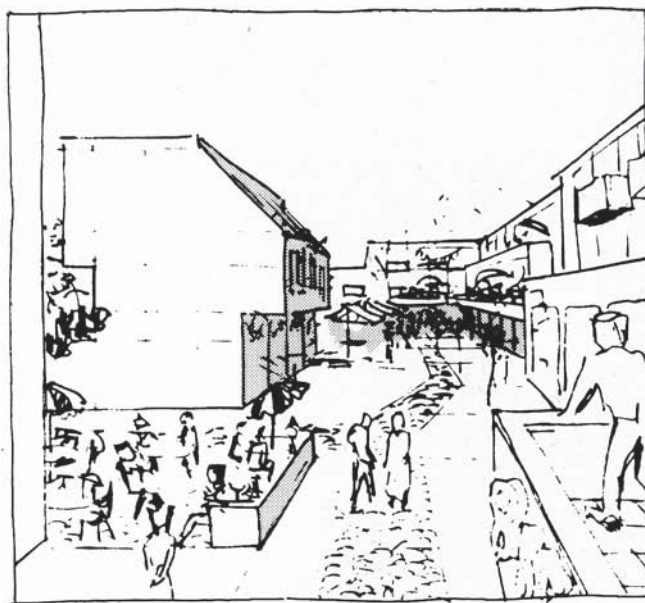


open route voor fietsers en voetgangers.

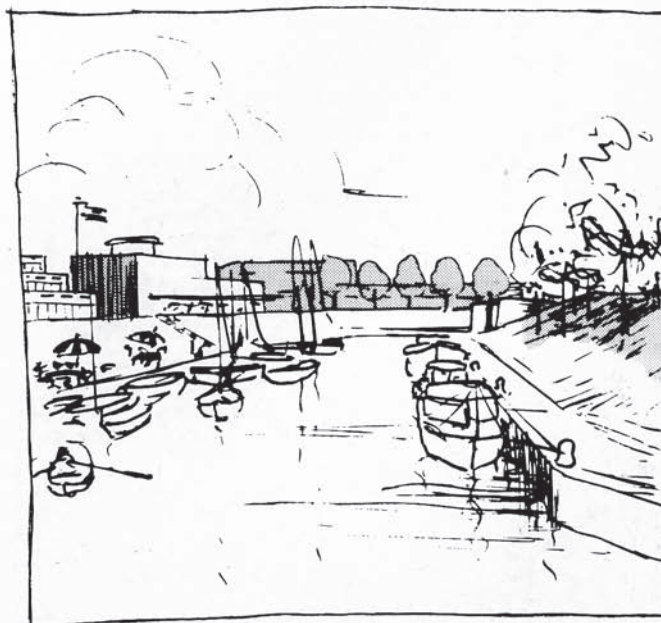


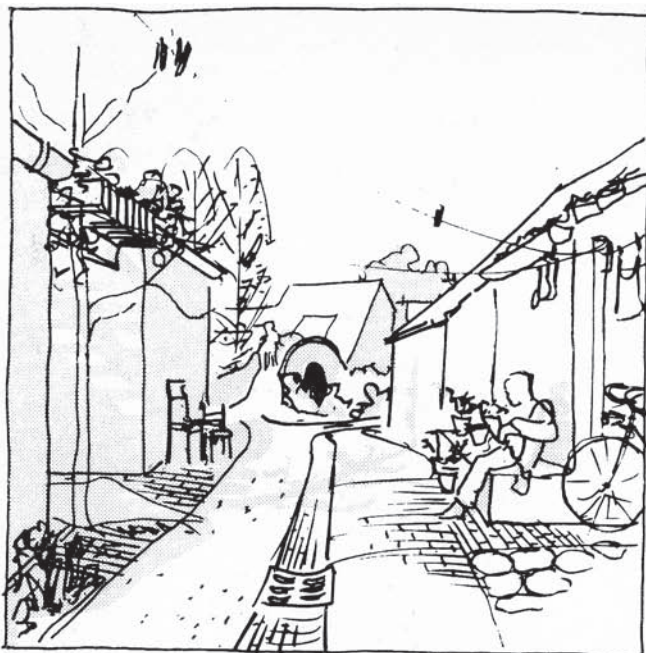
beschutte route voor fietsers en voetgangers.

centrumstraat als verbijzonderd woonmilieu.

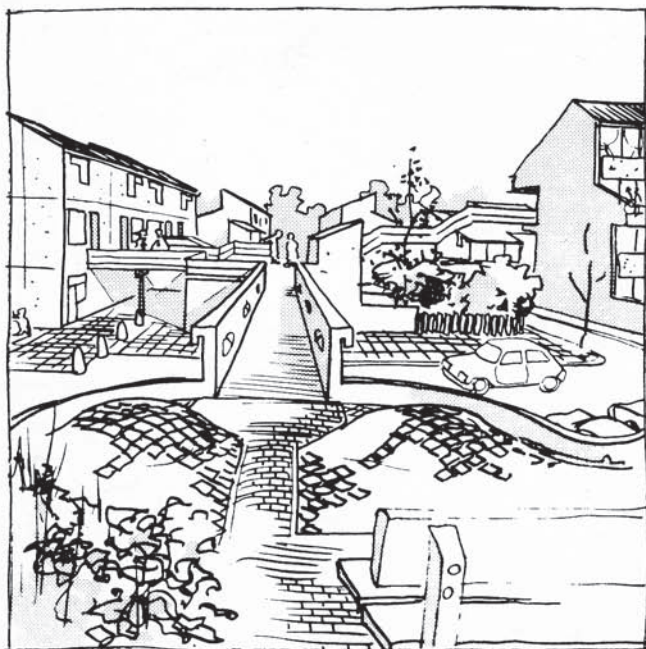


uitlopers centrum rond haven en sluis.





smalle straatjes zonder auto's.



wandelnivo vanaf de dijk gezien.

Bij de in 1971 genomen bestuurlijke beslissingen over de opzet van Almere en de plaats van de eerste aanzet, is van vele kanten uitgesproken dat de woningbouw moest worden gestart "zo gauw" de grond het dragen kan". Voor ons betekent dit dat in 1975 een aanvang met de bouw zal worden genomen.

In het voorjaar van 1976 moeten de eerste bewoners zich kunnen vestigen in Almere-Haven. Met die datum als - voorlopig - einddoel is een planning van de werkzaamheden opgezet.

globaal planschema				
	1973	1974	1975	1976
voorlopig struktuurschema	—			
matenplan eerste fase	—			
voorbereiding hoofdontsluitingen		—		
aanleg hoofdontsluitingen		—		
voorbereiding openbaar vervoersbaan		—		
aanleg openbaar vervoersbaan			—	
voorbereiding riolering en verharding		—		
aanleg riolering en verharding			—	
voorbereiding groen	—	—	—	—
aanleg groen	—	—	—	—
voorbereiding eerste woningen		—		
uitvoering woningbouw			—	
voorbereiding centrum eerste fase		—		
uitvoering centrum eerste fase			—	
komst eerste bewoners				—

De beschikbare tijd is, zoals altijd, krap. Met name zal het moeite kosten om de eerste fase van het centrum tijdig - dus voor de eerste bewoners arriveren - gereed te hebben. Het centrum ligt, om in het vakjargon van de organisatiemensen te spreken, op het "kritieke pad".

Op het einde van dit boekje rijst bij de lezer vast en zeker de vraag: wat zal er allemaal van terecht komen ? De toekomst is onzeker, ook voor Almere. Juist daarom leek het in dit stadium niet zinvol een compleet en gedetailleerd plan te publiceren, zo dat al op deze termijn klaar zou zijn geweest.

De toekomst van Almere is daarom niet alleen onzeker, maar ligt ook nog open. Deze open werkwijze bergt ook gevaren in zich. Omdat veel nog niet nader is uitgewerkt, zijn er in het plan nog onduidelijkheden en op sommige punten ook tegenstrijdigheden.

Het is wel zeker dat later zal blijken dat sommige zaken mooier zijn voorgesteld dan ze uiteindelijk worden. Er zullen tegenvallers zijn, sommige dingen zullen niet of pas veel later gereedkomen dan was voorzien. Maar ook zullen er meevallers zijn. Kritiek en commentaar zullen kunnen leiden tot aanpassing en verandering van het plan. Bepaalde versoeringen kunnen later blijken verbeteringen te zijn. In dit licht bezien vormen de plannen in ,dit boekje een tussenfase, een eerste ronde na het startsein in 1971.

Het zal nog enige jaren duren voor de eerste woningen in Almere-Haven worden opgeleverd. Hopelijk bevat dit boekje op dit tijdstip en in deze vorm de informatie die de mensen die overwegen zich in Almere te vestigen nodig hebben. Hopelijk draagt dit boekje ook bij aan de benodigde besluitvorming en biedt het een basis voor de samenwerking van allen die bij de bouw en verdere ontwikkeling van Almere-Haven zijn betrokken.

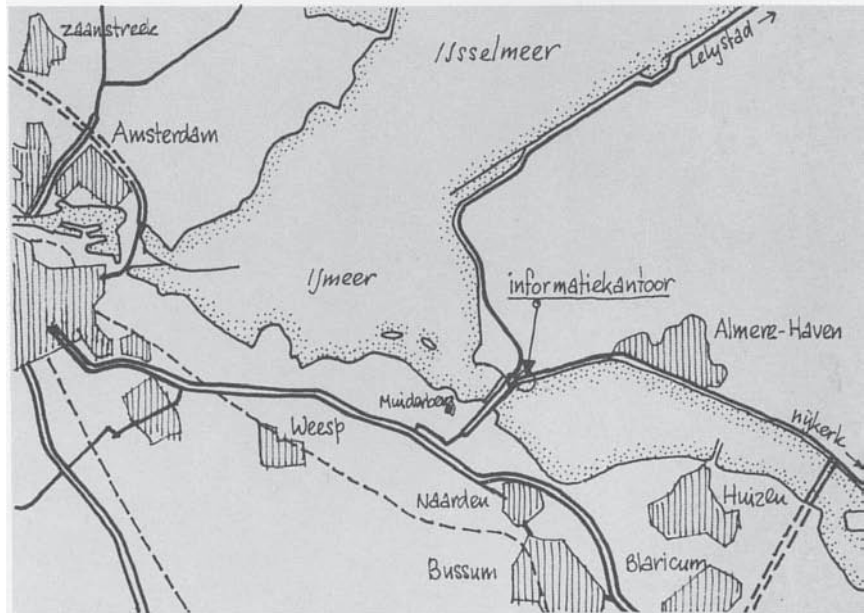
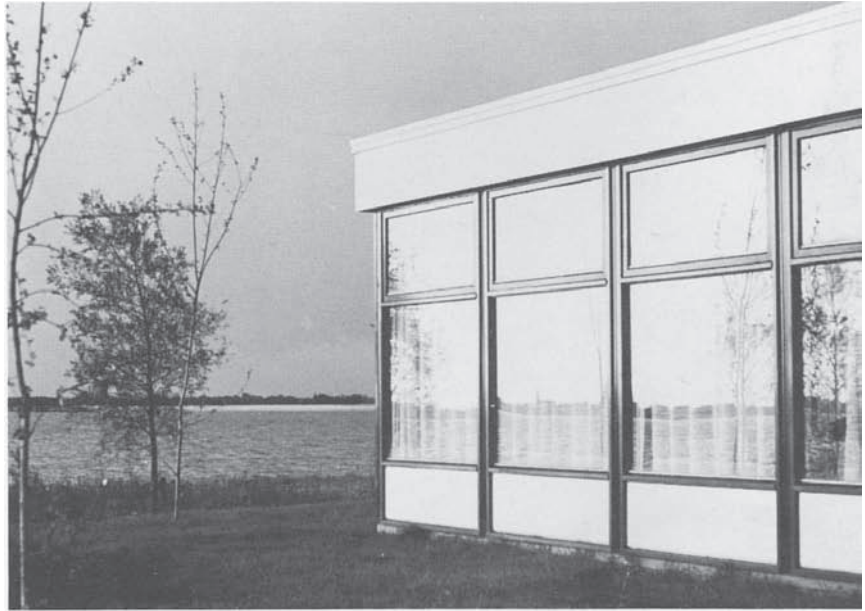
Er wordt gezocht naar een goede werkwijze om allen die zich in Almere willen vestigen met een zekere regemaat op de hoogte te stellen van de stand van zaken. Vooruitlopend daarop staan wij open voor aanmeldingen, voor vragen en suggesties.

Schriftelijke reacties verzenden aan:

DE DIREKTEUR VAN DE RIJKSDIENST VOOR DE IJSELMEERPOLDERS

ZUIDERWAGENPLEIN 2

LELYSTAD



bijlagen.

Bijlage I,1

Programma eindfase Almere-Haven (20.000 inwoners)

Centrum		Aantal vestigingen	Totaal vloer-oppervlak in m²
Winkels	supermarkt	2	1.500
	voedselsektor	18	2.350
	niet-voedsel-sektor	47	11.000
	warenhuis	1	1.500
	diversen	10	1.500
	totaal	78	17.850
Semi-winkels	herenkapper	2	200
	dameskapper	2	300
	autorijsschool	1	100
	reisburo	1	75
	assurantiën	1	100
	apotheek	1	200
	totaal	8	975
Kantoren	baken	5	750
	kleine kantoren	30	4.500
	middelgrote kantoren	5	2.500
	grote kantoren	2	2.000
	totaal	42	9.750
Sociaal-kulturele voorzieningen	bibliotheek (mediatheek)	1	600
	gemeenschapscentrum	1	1.500
	jeugdcentrum	1	400
	bioskoop	1	750
	medisch centrum	1	750
	informatiekantoor	1	150
	kerk + nevenruimten	1	1.000
	totaal	7	5.150
Horeca	hotel-restaurant	1	1.000
	café-restaurant-bar	1	500
	café (evt. dancing)	4	600
	cafetaria-snackbar	2	200
	ijssalon	2	100
	koffiebar	2	200
	chinees-indisch restaurant	1	250
	totaal	13	2.850
Sport	sporthal	1	2.000
	sportvelden	3	7.260
	gymnastieklokaal	1	750
	openluchtwembad	1	20.000
	diverse recreatievoorzieningen		21.000
	totaal		51.010
Overheid en	overheidsgebouw	1	4.000
Semi-overheid	postkantoor	1	500
	politieburo	1	750
	sociale werkplaats	1	500
	totaal	4	5.750
Onderwijs	scholengemeenschap	1	15.000
	k.o. en l.o.-scholencomplex	1	5.300
	totaal	2	20.300

		Aantal vestigingen	Totaal vloer-oppervlak in m²
Garages e.d.	dealers	1	2.250
	servicestations	1	1.750
	totaal	2	
Diversen	verkeer		5.000
	parkeerplaatsen	1.000	25.000
	expeditie		3.500
	openbare toiletten		P.M.
	totaal		32.500
	marktpllein	1	2.000
	woongebied	500	125.000
	bedrijfsterrein	1	10.000
	totaal opp. centrum		287.085
Overig gebied			
Winkels	superette	4	1.000
	buurtwinkel	10	1.500
	totaal	14	2.500
Onderwijs	scholencomplex (i.k.o.-3 kl.	7	37.100
	i.l.o.-4 kl., krèche)		
	school voor b.l.o.	1	4.000
	totaal	8	37.100
Sport (gebouwen),	gymnastieklokaal	4	2.000
Nutsvoorzieningen	gasverdeelstation	1	200
	elektriciteitsverdeelstation	1	-
	telefooncentrale	1	500
	rioolgemaal	1	200
	totaal	4	900
Garages etc.	dealer	1	2.350
	tankstation	1	1.250
	servicestation	1	1.750
	totaal	3	5.250
Sociaal-kulturele voorzieningen	kerk + nevenruimten	3	1.000
	jeugdhuis	3	1.500
	bejaardendienstencentrum	1	750
	totaal	5	3.250
Sportvoorzieningen	sportvelden		130.000
	tennisvelden	8	5.600
	recreatievoorzieningen		471.750
	totaal		607.350
	industrieterrein		260.000
	gespreide werkgelegenheid		150.000
	woongebied	6.500	2.400.000
	water		210.000
	groen		391.150
	begraafplaats		20.000
	verkeer		210.000
	totaal-generaal ALMERE-HAVEN		4.610.585
Reservering voor uitgroei tot 25.000 inwoners			450.000

			Vloeroppervlak (netto) in m2
Centrum			
Winkels	1	supermarkt	1.000
	5	vestigingen food-sektor	600
	3	vestigingen textiel en konfektie	450
	2	vestigingen woninginrichting	400
	2	vestigingen huishoudelijke en luxe artikelen	250
	3	vestigingen overige branches	300
Mobiel materieel	1	cafetaria	P.M.
	1	viskraam	P.M.
	1	bloemenkraam	P.M.
Sociaal-kulturele voorzieningen	1	bibliotheek (mediatheek)	600
	1	gemeenschapshuis (later jeugdcentrum)	750
	1	kerk + nevenruimten	1.000
	1	ruimte voor medische voorzieningen	550
	1	café-restaurant-bar	1.000
Overheids- bestuurlijke en openbare instellingen	1	P.T.T.-kantoor	400
	1	informatiekantoor	100
	1	overheidsgebouw (politie, brandweer, bestuur)	1.000
	1	(nood)gebouw Projektburo Almere	1.500
Sportvoorzieningen	1	sportakkommodatie (indoor)	900
	2	kleine speel(trap)velden	500
	3	grote speel(trap)velden	2.500
	1	grasveld (lawn)	4.000
Overige centrum-voorzieningen	4	banken (in winkelpanden of woningen)	600
	1	kapper	100
	1	dealer	2.250
		ruimte voor markt	1.200
		diverse kantoren	2.500
		telefooncellen	P.M.
		bushaltes	P.M.
		openbare toiletten	P.M.
Overige voorzieningen			
Onderwijsvoorzieningen	1	kleuterschool (inkl. krèche) 3-klassig	1.500
	1	basisschool 12-kl. (of 2 x 6 kl.)	4.000
Sportvoorzieningen	1	openluchtwembad	20.000
	1	verhard plateau	1.800
	4	kleine speelterreinen	2.000
	1	groot speelterrein	2.500
	6	voetbalvelden	18.500
	1	gemeenschappelijk veldencomplex	20.000
	2	tennisvelden	1.500
Nutsvoorzieningen	1	gasverdeelstation	P.M.
	1	watervdeelstation	P.M.
	1	rioolwaterzuiveringsinstallatie	P.M.
	1	elektriciteitsverdeelstation	P.M.
	1	gemaal	P.M.
Overige voorzieningen	1	begraafplaats	10.000
	1	servicestation (benzine)	1.750
	1	vuilstortplaats	P.M.
	1	volkstuintencomplex	P.M.

Het volgende bevat richtlijnen voor het ontwerp van Almere-Haven. Deze richtlijnen zijn afgeleid van de doelstellingen voor Almere in zijn geheel, zowel als van de eigen funktie en situatie in plaats en tijd van deze eerste kern van Almere.

De doelstellingen zijn in eerste en laatste instantie maatschappelijk van aard. Het stedenbouwkundig plan is slechts één van de middelen om deze doelstellingen te realiseren. Naar de aard van dit middel zullen de daarbij behorende richtlijnen moeten worden uitgedrukt in ruimtelijke eenheden: plaats en maat.

De reden om ze hier zo uitvoerig op te nemen is om deze richtlijnen controleerbaar te maken. De aldus gekonkretiseerde richtlijnen dienen dan tevens als toetsingskriteria voor de ontwikkelde plannen. Het zal overigens duidelijk zijn dat niet aan alle richtlijnen op alle plaatsen kan worden voldaan. We hopen er alleen mee te bereiken dat we beter weten wat we doen, juist als we tussen het voldoen aan verschillende richtlijnen moeten kiezen:

Doelstellingen

1. De doelstellingen voor Almere gelden ook voor de eerste kern:

- . Almere moet een direkte bijdrage leveren tot het oplossen van de regionale problemen van vandaag
- . Almere moet mogelijkheden openhouden voor morgen
- . Almere moet plaats bieden aan een ieder
- . Almere moet de ontplooiing van ieder individu stimuleren
- . Almere moet een bijdrage leveren aan het ontstaan en behoud van een gezond natuurlijk milieu
- . Almere moet een bijdrage leveren aan het voortbestaan van een stedelijke cultuur.

2. De funktie van Almere-Haven is:

- . bieden van een goed leefmilieu voor zijn bewoners
- . scheppen van werfkracht voor een voorspoedige ontwikkeling van een nieuwe grote stad
- . verbinding zijn van Almere met de randmeren:
Almere's waterfront

3. De omvang van Almere-Haven is:
- . groot genoeg om een goed voorzieningennivo te kunnen scheppen: 20 à 25.000 inwoners
 - . klein genoeg om niet bij voorbaat een dominante functie ten opzichte van geheel Almere te vervullen: niet meer dan 30 à 40.000 inwoners

4. De situering van Almere-Haven leidt tot:
- . een bescheiden omvang in ruimtelijke zin
 - . het benutten van de ligging aan het Gooimeer door het waterfront een passende vorm te geven
 - . het scheppen van een verbinding voor de pleziervaart tussen de randmeren en de wateren in Almere.

1. De omvang van Almere-Haven wordt gesteld op 20 à 25.000 inwoners, met latere uitgroeimogelijkheden tot maximaal 30 à 40.000. Richtlijnen
2. Het te realiseren complete onderdeel van Almere leidt bij een omvang van circa 25.000 inwoners tot een programma van functies met bijbehorende oppervlakten dat samengevat uit:

	ha	%
woongebieden	250	55
werken	45	10
gebouwde voorzieningen	10	2
openlucht voorzieningen	105	23
water	25	5
verkeer (buiten de woongebieden)	25	5
totaal	460	100

voor een nadere specificatie wordt verwezen naar het gedetailleerde programma (bijlage I)

3. Hoofdstructuur Almere-Haven radiaal
- . centrum aan het water
 - . centrum starten op de plek waar het ook later zal liggen, eist:

- dat centrum van meet af aan van verschillende zijden op bebouwing aansluit (direkte funktie)
 - reserveruimten in maar vooral rondom het centrum (toekomstige funktie) (doelstelling 2)
- dit pleit tegen een konsentrische ontwikkeling
- . ligging van het centrum aan het water benutten door de gewenste scheiding van verkeerssoorten bij voorkeur via vermijden vankruisingen op te lossen: radiale ontwikkelingsassen
 - . differentiatie van bebouwing ook op mikroschaal en de faktor tijd mede benutten als middel tot differentiatie: geen konsentrische maar radiale ontwikkeling.
4. Relatie tussen Almere-Haven en struktuurbepalende elementen (vnl. in het kader van doelstelling 2)
- . scheppen van waterfront door direkte relatie tussen (centrum)bebouwing en (haven) Gooimeer onderlinge afstand kleiner dan 100 m
 - . reserveren van situatie voor sluis in Gooimeerdijk en daarop aansluitend vaarwater voor de pleziervaart in Zuidelijk Flevoland
 - . reserveren van het tracé RW 6
 - . reserveren van een tracé voor de spoorlijn Amsterdam-Lelystad met mogelijkheid van station binnen 2 km van centrum Almere-Haven
 - . reserveren van tracé voor lokaal openbaar vervoer in Almere in de richting van en volgens de kortst mogelijke route naar Almere centraal station en naar de overige kernen
 - . inrichten van de eerste internukleaire ruimte tussen de eerste en tweede kern in het bijzonder en de andere kernen in het algemeen
 - . voorkomen van dichtslibben van het gebied tussen de eerste en tweede kern bijvoorbeeld door het scheppen van waterpartij van formaat in dit parklandschap.
5. Woongebieden (zie doelstellingen 1, 3 en 4)
- . wonen op de begane grond: minimaal 80% van de woningen
 - . differentiatie van woongebieden te bewerkstelligen door:

- vervlechting van kleine - 50 à 100 woningen - naar leefstijl homogene woongebiedjes tot een sociaal gedifferentieerd woonmilieu
- gebruik maken van specifieke situeringen (bij het centrum, aan de rand, rondom de halte van het openbaar vervoer, aan het water, e.d.)
- gebruik maken van duidelijke verschillen in inrichtingsmogelijkheden (dichtheid, verhouding openbaar
- privé groen, ontsluiting, parkeeroplossing)
- mogelijkheid bieden tot bijzondere woonvormen (woonboten, bejaardenwoningen, stadsboerderijen, huisvesting Voor werkende jongeren, "centraal wonen", mobiele woningen, etc.) tot een maximum van 20%
- . differentiatie naar grootte te bewerkstelligen door:
 - differentiatie naar grootte in overeenstemming met berekende leeftijdsopbouw tot 1980

tot 4 kamers	1475	47%
5 kamers	1050	34%
6 en meer kamers	575	19%
totaal	3100	100%

- differentiatie naar huur in overeenstemming met berekende inkomensverdeling (doelstelling 1 en 3)

inkomen	huren	percent
tot 12.000 gld.	tot 150 gld.	40
12.000 - 18.000 gld.	150 - 240 gld.	30
18.000 - 24.000 gld.	240 - 340 gld	15
24.000 en meer	340 gld. en meer	15

inkomensnivo 1972

Dit wijst op huurkwoten van rond 20%. Een dergelijke hoge huurkwote is alleen reëel als het brutohuren betreft, inclusief stookkosten en exclusief eventuele parkeerkosten

- differentiatie naar woonvorm
 - 60% eengezinshuizen
 - 20% wonen op begane grond onder andere woningen
 - 20% meergezinshuizen, niet op de begane grond

etagebouw tot 7 bouwlagen mogelijk tot een maximum van 5%

- differentiatie naar woningtype
 - open en gesloten plattegrond
 - veel en weinig kontakt met de straat
 - produktief en konsumptief
 - al of niet veranderbaar
 - voorzieningen per gezin en per groep van gezinnen
 - horizontaal en vertikaal (binnenhof) georganiseerd
- differentiatie naar eigendom

inkomens	percentages	huren	kopen
tot 12.000 gld.	40	40	-
12.000 - 18.000 gld.	30	25	5
18.000 - 24.000 gld.	15	10	5
24.000 en meer	15	3	12
	100	78	22

6. Werkgebieden

- . vervlechten van wonen en werken
- . scheppen van goede lokaties voor bedrijfsvestigingen, mede in verband met bereikbaarheid
- . voorkomen van (verkeers)hinder voor woongebieden, dit leidt tot een verdeling in drie categorieën van lokaties

	arbeidsplaatsen	%	ha	%
centrum	2050	29	7	16
industrieterrein	2650	38	26	52
gespreid	2300	33	15	32

alle bedrijfsterreinen dienen goed te zijn ontsloten voor de auto (vrachtvervoer). Voorts geldt: 75% van de arbeidsplaatsen binnen 400 m van een halte van openbaar vervoer.

7. Voorzieningen (doelstelling 4)

Winkels

Konsentratie van alle benodigde winkelvoorzieningen voor 20 à 25.000 inwoners in het centrum. Per 1.000 à 2.500 inwoners, wonende op meer dan 800 m van het centrum 1 superette (evt. mobiel), in de onmiddellijke nabijheid van basisscholenkompleks, halte openbaar vervoer en kruispunten. Fiets- en looproutes op radiale routes naar het centrum.

Scholen

- . per 3000 inwoners een basisscholenkompleks.
Maximale loopafstand tot het scholenkompleks 400 m, de scholen te situeren op max. 250 m van groene lobben en op max. 400 m van halte openbaar vervoer
- . scholengemeenschap (MAVO, HAVO, VWO, LHNO, LTO) situeren nabij sporthal, sociaal-kulturele voorzieningen, sportvelden, zwembad, halte openbaar vervoer
- . BLO-school situeren op max. 200 m van halte openbaar vervoer.

Sportvoorzieningen

- . sporthal en zwembad centraal, goed bereikbaar, zo mogelijk in of in de nabijheid van het centrum
- . sportvelden voor georganiseerde en ongeorganiseerde sport vervlechten met woongebieden en groene lobben. Situering zo veel mogelijk bij een halte van het openbaar vervoer.

Recreatievoorzieningen

- . elke woning moet over minimaal 10 m² buitenruimte beschikken Daarnaast moet in beginsel per woning ± 50-150 m² privé-oppervlakte beschikbaar zijn op de begane grond. Deze laatste buitenruimte hoeft niet voor alle gevallen aan de woning gekoppeld te worden.
- . naast voet- en fietspaden aanleggen van zgn. "speelpaden" (evt. in combinatie met voetpaden). Speelpaden zijn voor de leeftijdsgroep van 6 t/m 12 jaar en bestaan uit kleine speelelementen die zo zijn opgesteld dat vanuit het ene element het volgende te zien is en zo een route door het gebied creëren.

- . binnen een strook van 200 m vanuit de woning moeten 3 specifieke en/of niet-specifieke recreatievoorzieningen aanwezig zijn.

Overige voorzieningen

- . sociaal-kulturele en medisch-hygiënische voorzieningen in het centrum terwille van een goede bereikbaarheid
- . bij de welzijnsvoorzieningen moet het verschil tussen de totale omvang van die voorzieningen en het beslag, dat de minimaal noodzakelijke voorzieningen daarop leggen minstens 25% bedragen
- . begraafplaats op maximaal 800 m van het centrum.

8. Groen

- . Het realiseren en behouden van een groenstructuur tot 1980, bestaande uit 50-, 30- en 10 meterstroken, om Almere "in de luwte te leggen". "Hierbij dienen met name dan de 50-meterstroken optimaal gehandhaafd te worden ook na 1980, omdat deze "het groen van de toekomst" vertegenwoordigen (doelstelling 5).

9. Verkeer en vervoer

- . goede onderlinge bereikbaarheid van alle onderdelen van de stad en maximale keuzevrijheid ten aanzien van wijze van voortbewegen bewerkstelligen door voor elk type van transport een primair net van wegen te realiseren met de volgende maaswijdten (doelstelling 4).

voetpaden 200 à 400 m

fietspaden 200 à 400 m

openbaar vervoer 800 m

(reservering voor het net van 400 m maaswijdte)

3 hoofdontsluitingswegen voor auto en bromfiets, zo getraceerd dat geen doorgaand verkeer binnen 800 m van het centrum mogelijk is

Het sekundaire net zal bestaan uit de ontsluitingswegen en paden, dat binnen de mazen van 250 x 250 à 500 x 500 gericht zal zijn op diverse voorzieningen, zoals voor winkels, scholen en sport.

- . bij voorkeur alle verkeer op het maaiveld in verband

- met flexibiliteit en aanpasbaarheid
 - . openbaar vervoer op eigen vrije baan
 - . bundeling gewenst van looproutes en sommige fietsroutes, open water en loop- en fietsroutes
 - . bromfietsen op autowegen
 - . bundeling mogelijk van alle verkeer bij autofrekwentie van minder dan 300 personenauto-eenheden per uur
 - . bij het traceren van de verschillende verkeers- en vervoersnetten geldt:
 - voet- en fietspaden: verhouding af te leggen weg tot afstand hemelsbreed nadert tot 1
 - openbaar vervoer: maximale bereik binnen Almere-Haven, kortste route naar andere kernen
 - . kruisingen tussen voetgangers en fietsers en auto-verkeer ongelijkvloers bij frekwentie van 300 personenauto-eenheden per uur
- voetgangers en fietsers houden het maaiveld (max. 1 m klimmen of dalen) in verband met:
- minimaliseren vrije doorgang van bruggen, viadukten en tunnels
 - de meest flexibele verkeersdeelnemers op het maaiveld
 - zij die zich op eigen kracht voortbewegen de kleinste hoogteverschillen laten overwinnen
 - zij die zich op eigen kracht voortbewegen maximaal beschutten tegen wind
- . kruisingen tussen autowegen en banen voor openbaar vervoer met mogelijkheid van ongelijkvloerse kruising met voorrang voor het openbaar vervoer
 - . verhouding afstand van centrum le kern tot centra overige kernen t.o.v. deze afstand hemelsbreed nadert tot 1.

Openbaar vervoer

- . halte in het centrum
- . max. halte-afstand in bebouwde kom 800 m
- . van alle inwoners van Almere-Haven woont 60% binnen 200 m van een halte, 90% binnen 400 m van een halte
- . van alle arbeidsplaatsen in Almere-Haven is > 5% binnen 400 m van een halte.
- . max. halte-afstand in bebouwde kom 800 m

- . van alle inwoners van Almere-Haven woont 60% binnen 200 m van een halte, 90% binnen 400 m van een halte
- . van alle arbeidsplaatsen in Almere-Haven is 75% binnen 400 m van een halte.

Hoofdwegen

- . buiten het bebouwde gebied zoveel mogelijk loodrecht op hoofdrichting van de internukleaire ruimte
 - . binnen het bebouwde gebied zoveel mogelijk loodrecht op de radiale' structuur van'bebouwing en groenzones
 - . geen doorgaande wegen binnen 800 m van het centrum
 - . minimaliseren van geluidshinder door:
 - langs de hoofdwegen situeren van geluidsongevoelige bebouwing
 - verdiept leggen van de weg
 - maken van geluidskerende wallen
 - aanhouden van minimale afstand tussen as van de weg en woonbebouwing van 100 m
 - bouwkundige maatregelen (blinde muren bijv.)
 - . afslagen (geluidslekken) steeds op 100 m van de woonbebouwing
 - . voorkomen van overlast van het parkeren door voldoende parkeerruimte te scheppen, en tegelijkertijd vermijden van eenodeloze overmaat aan parkeerplaatsen.
- De ontwikkeling van het autobezit in Almere-Haven zou in belangrijke mate beïnvloed kunnen worden door het inruimen van een ruime plaats voor het lokaal openbaar vervoer en door het kreëren van geheel auto-vrije gebiedjes voor hen die dat wensen (doelstelling 3 en 4).

Het is onder deze voorwaarden niet uitgesloten dat niet alleen in de aanvang maar ook op' langere termijn met minder parkeerplaatsen kan worden volstaan dan tot nu toe gebruikelijk is in nieuwe stedelijke uitbreidingen.

10. Algemene ontwerpeisen

- . maximale vervlechting van stedelijke functies zonder de specifieke condities per functie aan te tasten
- . bewerkstelligen van luwte door:

- voorafgaande aan de bebouwing een (neutraal) groen-raster aan te brengen
 - de bebouwing in de aanvangsfase een gesloten karakter te geven
- een "open" plan, d.w.z. mogelijk maken van veranderingen en aanpassing door
- in Almere-Haven een gebied van ca. 20% van de totale oppervlakte nog niet te bestemmen
 - in het centrumgebied (gebied met straal van 400 m rond centrale halte o.v.) bestemmingswijziging van de bebouwing mogelijk te maken door verticale bouwstructuur
 - in de gebieden rond het centrumgebied 10% van de oppervlakte niet te bebouwen voor 1985
 - uitbreiding van het oppervlak van een aantal woningen met ca. 25% mogelijk te maken.

Gewenste huuropbouw in relatie tot te verwachten inkomensverdeling

Uitgangspunten:

1. Almere moet een direkte bijdrage leveren aan de oplossing van de problemen van de regio (d.w.z. het Gooi en de agglomeratie Amsterdam) (doelstelling 1).
2. Almere moet mogelijkheden openhouden voor de toekomst (doelstelling 2).
3. Almere moet plaats bieden aan een ieder (d.w.z. er mogen geen bevolkingsgroepen uitgesloten worden en de verhouding van de bevolkingsgroepen dient niet uitzonderlijk te zijn ten opzichte van de algemene situatie in Nederland) (doelstelling 3).

Bewoners

Een bijdrage aan de oplossing van het huisvestingsprobleem wordt geleverd wanneer de volgende mensen in Almere kunnen gaan wonen:

- a. zij die slecht wonen, in te verouderde, te kleine, te grote woningen in een te slechte woonomgeving, zodat er of gesaneerd of verbeterd moet worden. Vaak zijn dit mensen met lage inkomens, waaronder veel bejaarden.
- b. zij die een eigen woning nodig hebben of zouden willen hebben: inwonenden, ongehuwden en jongere alleenstaanden, gastarbeiders en rijksgenoten.
- c. zij die een bijdrage leveren aan de doorstroming d.w.z. een te grote woning bewonen (oudere echtparen en bejaarden) of een woning bewonen met een huurkwote van minder dan 10%).

Zowel op het oude land als in Almere dienen geen bevolkingsgroepen oververtegenwoordigd te zijn. Een evenwichtige bevolkingssamenstelling, in de zin van gelijk aan die in de regio, is gewenst zowel wat betreft leeftijd, inkomen en beroep. Ook minderheidsgroepen moeten een plaats kunnen vinden. Tevens moet plaats worden ingeruimd voor bijzondere woonvormen.

Wat betreft de leeftijden is voor de eerste kern Almere-Haven het gemiddelde aangehouden tussen het algemene beeld in nieuwbouwgebieden en in Nederland (zie blz. 31).

Wat betreft de inkomens worden de volgende verdelingen met elkaar vergeleken (blz. 32):

- I. volgens de woningzoekenden uit de Amsterdamse stadsvernieuwingsgebieden tot 1976.
- II. volgens de inkomensverdeling in 52 forensengemeenten in Noord-Holland en Utrecht.
- III. volgens inkomensverdeling in Amsterdam.
- IV. volgens de nieuwbouwgebieden in Noord-Holland.
- V. volgens de inkomensverdeling in het Gooi.

Als streefcijfer is het volgende model gekozen met de bijbehorende huren:

%	Inkomen / jaar	Te betalen huur	huurkwote
40	< 12.000 gld.	< 150 gld.	15%
30	12.000 - 18.000 gld.	150-240 gld.	15 à 16,5%
20	18.000 - 24.000 gld.	240-340 gld.	17%
10	24.000 en meer	>340 gld.	17%

Dit programma levert een bijdrage aan de oplossing van de huisvestingsproblemen van de regio. Voor het woningbouwprogramma is het van belang om juist in een compleet nieuwe stad zonder oude en goedkope woningen ernstig rekening te houden met de lagere inkomensgroepen.

Woningen en woonomgeving

De woninggrootte is afgestemd op de gezinsgrootte (zie tabel 111.2). De woning en de woonomgeving dienen te voldoen aan zekere kwaliteitsnormen zoals bijv. zijn vastgesteld in Wenken en Voorschriften en in de algemene bouwverordening. Mogelijkheden voor de toekomst (doelstelling 2) zijn vooral te vinden in aanvullende kwaliteitseisen zoals bijv. ten aanzien van de duurzaamheid van materialen om de onderhoudskosten te beperken; ten aanzien van warmte-isolatiewaarden om het energieverbruik te beperken (dubbel glas). Ook ten aanzien van de woonomgeving zijn dergelijke voorbeelden te geven. Bovendien zal deze doelstelling tot uitdrukking moeten komen in de mogelijkheden om woningen te

verbouwen, her in te delen, uit te bouwen, te voorzien van andere installaties of inrichting etc. en voor wat betreft de woonomgeving door het gebruik van bepaalde gebieden of gebouwde ruimten open te laten en ze bij duidelijk gevoelde behoefte te bestemmen. Deze mogelijkheden moeten vooral gerealiseerd worden door een beheersvorm waarin de bewoner een duidelijke plaats krijgt.

Realisering van het programma

Om die bevolkingsgroepen die in de regel in nieuwbouwgebieden zijn ondervertegenwoordigd te stimuleren zich toch in de nieuwbouw te vestigen zijn verschillende maatregelen nodig. Tot die maatregelen behoren onder meer het scheppen van goede verbindingen, het aantrekken van werkgelegenheid, het treffen van voorzieningen voor bejaarden, het bieden van onderwijsmogelijkheden voor de oudere jeugd. Dergelijke maatregelen vallen buiten het bestek van deze bijlage.

Stimulerende maatregelen op het gebied van de woningbouw en huisvesting zijn:

- scheppen van aantrekkelijke woonvormen (80% van de woningen op de begane grond, bereikbaarheid van voorzieningen enerzijds en directe toegang tot parken en landschap anderzijds door meerkernige opzet).
- afstemming van de huurwaarde van de woningen op de inkomens van hen voor wie de woningen zijn bestemd (of deze huurwaarde wordt bereikt door objektsubsidie, subjektsubsidie, een dynamische kostprijsuur, het stimuleren van het eigen woningbezit of een combinatie van deze middelen is om het even. De enige eis die eraan moet worden gesteld is dat de gekozen methode niet alleen op papier maar ook in de praktijk het gewenste effect sorteert.

Vooraf voor de lagere inkomensgroepen blijkt het aanvragen van een individuele huursubsidie of het sluiten van een hypotheekaire lening bijv. veelal een onoverwinbare drempel te vormen.

- coördineren van het toewijzingsbeleid van woningen, op basis van de woonruimtetwet, op regionale schaal (een gemeenschappelijk toewijzingsbeleid van Almere, Amsterdam en het Gooi zou hiervoor een begin kunnen zijn).

Gezinsgrootte op 1 januari 1980 in Almere-Haven bij de taakstellende leeftijdsopbouw

Gezinsfase	gezinsgrootte									Totaal
	1	2	3	4	5	6	7	8	9+	
GroEIFase	107	397	365,7	338,9	84,9	16,8	3,6	-	-	1.313,9
Stationaire fase	30,5	48,7	105,5	345,9	216,5	132,3	50,5	23,3	3,7	956,9
Afnemende fase	20	299,4	157,5	123,7	76,9	27,8	22,6	-	10,3	738,2
Totaal	157,5	745,1	628,7	807,9	378,3	176,9	76,7	23,3	14	3.009
Personen	157	1.490	1.886	3.232	1.891	1.061	537	186	126	10.559

10.559
woningbezetting ----- = 3,5
3.009

Tabel III, 1

Verdeling woninggrootte uit huishoudensverdeling

Personen	Fase	Verdeling	Kamers	Aantal kamers					
				2	3	4	5	6	7
1			2	160					
2	groei	50%	3		210				
		50%	4			210			
	stat.	100%	3		55				
	afn.	50%	2	160					
		50%	3		155				
3	groei	50%	4			185			
		50%	5				200		
	stat.	100%	4			110			
	afn.	50%	4			83			
		50%	3		85				
4	groei	50%	5				180		
		50%	6					130	
	stat.	100%	5				355		
	afn.	50%	5				65		
		50%	4			62			
5	groei	75%	5				65		
		25%	6					25	
	stat.	50%	5				115		
		50%	6					120	
	afn.	100%	5				80		
6 of meer		100%	6/7					275	25
totaal abs.				320	505	650	1.050	550	25
in %				10	17	21	33	18	1

Tabel III, 2

Inkomensverdeling (in guldens 1972)

Bijlage III, 3

Gebieden		>f 12.000	f 12.000- f 18.000	f 18.000- f 24.000	>f 24.000
1	Forensengemeenten in Utrecht (19) en Noord-Holland (33)	42 %	24 %	15 %	19 %
2	Nieuwbouwgebieden in Noord-Holland	12 %	26 %	34 %	28 %
3	't Gooi (gewest Gooiland)	40 %	21 %	13 %	26 %
4	Woningzoekenden uit stadsvernieuwingsgebieden Amsterdam	55 %	45 %	-	-
5	Amsterdam	41 %	21 %	16 %	16 %
6	Nederland	11 %	29 %	15 %	15 %
7	Richtcijfers Almere-Haven	40 %	30 %	15 %	15 %

- Bronnen :
1. C.B.S.: Inkomensverdeling 1965, regionale gegevens. Het betreft gemeenten uit meer dan 30 % woonforensisme in 1960. Verondersteld is - in overleg met C.B.S. - dat sinds 1965 de inkomens verdubbeld zijn en dat de regionale inkomensverdeling hetzelfde is gebleven.
 2. Werkgroep regionaal en lokaal woningmarktonderzoek in Noord-Holland : "De verhuisbeweging naar de nieuwbouw in Noord-Holland 1-1-1972 - 31-6-1972
 3. C.B.S.: Inkomensverdeling 1965, regionale gegevens
 4. Nota Holendrecht aan wethouder voor de Volkshuisvesting te Amsterdam 17 mei 1973.
 5. C.B.S.: inkomensverdeling 1965. regionale gegevens
 6. Centraal Planbureau, afd. Inkomens- en Vermogensvraagstukken, prognose februari 1972
 7. Taakstelling op basis eigen doelstellingen en regionale gegevens.

Algemene opmerkingen:

1. Bij de C.B.S.-tellingen zijn het aantal belastingplichtigen geteld, terwijl het gehanteerde inkomen is opgebouwd uit verschillende bestanddelen (dus niet alleen netto inkomen uit arbeid)
2. Recente inkomensverdelingen zijn niet beschikbaar.
3. Vergelijking alleen met grootste voorzichtigheid.

bijlage IV

tijdstip van gereedkomen van
 bedrijfsterreinen.

(gereed = aangesloten op:
 wegen
 nutsvoorzieningen
 riolering

industrieterrein (cumulatief)

 april '76 : 12 ha.

 '77 of later : 26 ha.

bedrijfsterreinen (cumulatief)

 juli '75 : : 5.5 ha.

 april '76 : 9 ha.
 bedrijfshallen 10.000 m²

 '77 of later : 12 ha.
 bedrijfshallen 20.000 m²

verspreide terreinen in woongebied
 (cumulatief).

 juli '75 : 0.5 ha.

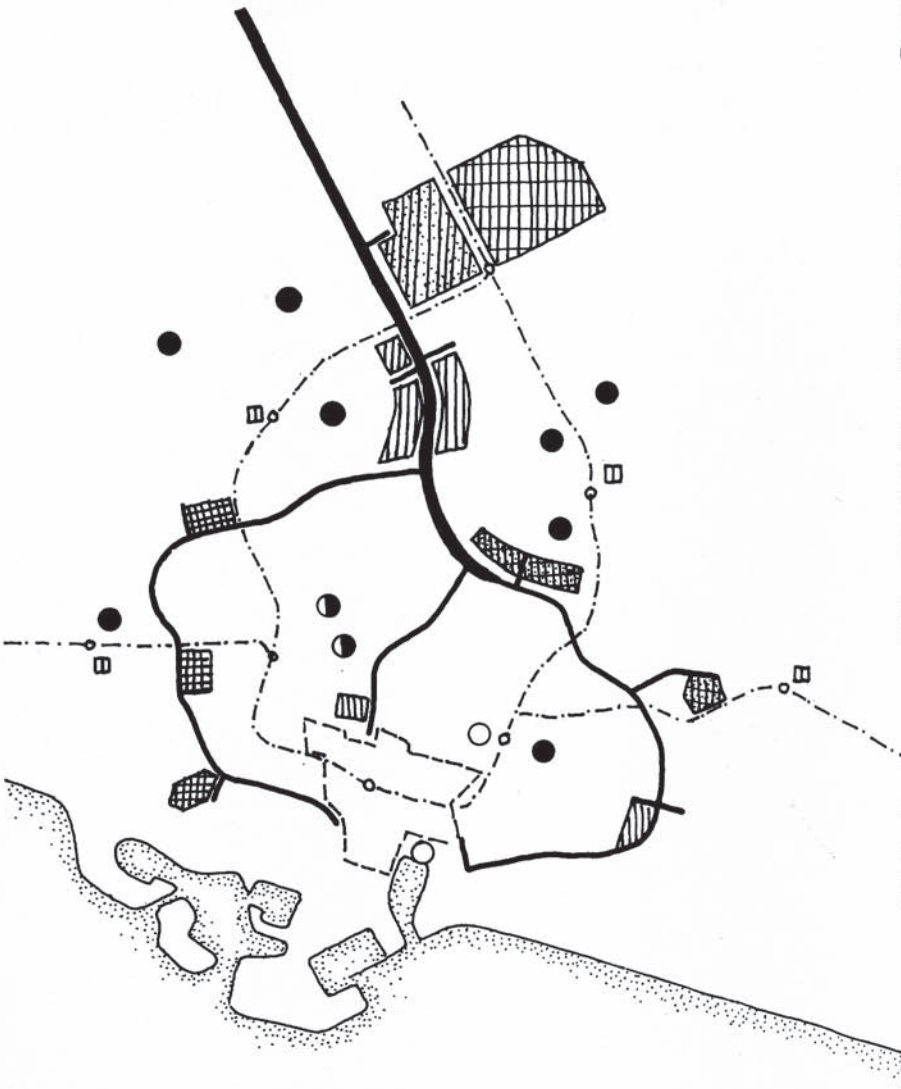
 april '76 : 1 ha.

 '77 of later : 3 ha.

 wegen

 openbaar vervoersbaan

 centrum



Bijlage V

Lokaal openbaar vervoer

In Almere zal hoge prioriteit worden gegeven aan het openbaar vervoer, ook in de beginfase van de ontwikkeling van de nieuwe stad, en wel om de volgende redenen:

- . bereikbaarheid van alle voorzieningen voor iedere inwoner van Almere
- . gering ruimtebeslag in vergelijking met het particulier vervoer
- . minder energie- en materiaalverbruik
- . geen milieuverontreiniging
- . grote verkeersveiligheid.

Voor het lokaal openbaar vervoer zal in Almere-Haven een eigen, vrije baan worden gemaakt, die te zijner tijd zal aansluiten op de overige kernen van Almere. Vooruitlopend op het toekomstig openbaar vervoerssysteem voor geheel Almere, waarvan de verschillende mogelijkheden nog in studie zijn (railsysteem of niet, automatisch of niet, etc.) zijn er een tweetal mogelijke systemen voor de beginfase 1976-1981) in Almere-Haven:

- a. een systeem van kleine, middelgrote of grote bussen, die zeer frekwent rijden, zodat er geen wachttijden zijn
- b. een systeem van taxi's (in overheidsbeheer of in partikulier beheer met subsidieregeling).

De voordelen van een bussysteem zijn:

- . geen of korte wachttijden in het spitsuur
- . goedkoper dan elk ander systeem (dit blijkt uit grondig onderzoek in binnen- en buitenland)
- . goede integratiemogelijkheden met regionale busvervoer.

De nadelen zijn:

- . loopafstanden naar de haltes, hoewel deze juist in een nieuwe stad minimaal gehouden kunnen worden
- . geen privacy.

De voordelen van een taxisysteem zijn:

- . deur tot deur vervoer . meer privacy.

De nadelen zijn:

- . mensen die geen auto hebben (dus vooral de potentiële klanten) hebben meestal ook geen telefoon

- (dit is uit onderzoek o.a. in Emmen gebleken)
- . vooral in spitsuur kans op lange wachttijden, tenzij enorme aantallen taxi's worden ingezet. Dit is echter veel te duur door vooral personeelslasten
 - . kinderwagens kunnen niet worden meegenomen.

Voorlopig lijkt het ons daarom verstandig te kiezen voor het bussysteem. De bussen zullen gebruik maken van de vrije baan, omdat de structuur van Almere-Haven al vanaf het begin is afgestemd op deze vrije baan (woondichtheden rond haltes, voorzieningen bij haltes, voetpadenstructuur gericht op haltes). De vrije baan heeft een centrale halte in het centrum van Almere-Haven, waar tevens het regionale busvervoer aankomt en vertrekt. Vooral in de eerste jaren zullen de kosten de baten in bedrijfseconomische zin overtreffen, hoewel hier tegenover staat dat door de hierdoor mogelijke lagere parkeernormen en minder benodigde ruimte voor autowegen de kosten voor het particulier vervoer lager zullen zijn.

In onderstaande tabel wordt een indicatieve exploitatie-opzet voor de jaren 1976-1981 gegeven.

Kostenraming van een voorlopig lokaal openbaar vervoer in de beginfase van Almere-haven (preijspeil 1973).

jaar	Aantal inwoners	10 % van het aantal werknemers	Lengte traject (in km)	Aantal bussen* 35 zit, 35 st.pl.)	Frekwentie (in min.)*	Totale kosten personeel en materieel (inkl. indir. kosten)*	Kosten per inwoner/jaar (afgerond)
1976	1.500	50	2.5	1	7.5	f 170.000	f 115.-
1977	3.900	130	2.5	1	7.5	f 170.000	f 45.-
1978	6.600	220	2.5	2	4.5	f 350.000	f 55.-
1979	9.300	310	2.5	2	4.5	f 350.000	f 40.-
1980	11.700	390	4	3	4.5	f 515.000	f 45.-
1981	14.100	470	4	4	4.5	f 700.000	f 50.-

* Bron: N.V. Flevodienst, Apeldoorn

Bijlage VI

Verdeling van bedrijven > 10 werknemers en van daarin werkzame personen

		Lelystad	Taakstelling		Lelystad	Taakstelling
Bedrijven met meer dan 10 werknemers	28 gemeenten* rond Amsterdam 1971	1973	Almere-Haven	28 gemeenten* rond Amsterdam 1971	1973	Almere-Haven
Voedingsmiddelen, nijverheid, dranken, tabak	5	2,5	5	10	4	10
Textiel-schoennijverheid, textielwaren	2,5	-	-	3	-	-
Hout- en meubelnijverheid	2	-	5	3	-	5
Papier- en grafische nijverheid, uitgeverijen	5	11	5	4	3	5
Leder- en rubbernijverheid, chemische ind.	3	-	-	5	-	-
Metaalnijverheid, installatiebedrijven	17	16	15	16	7	10
Overige nijverheid	2,5	5,5	5	1,5	2	5
Openbare nutsbedrijven	1	2,5	5	1	8	5
Totaal industriële sektor	38	37,5	40	43,5	24	40
Detailhandel	7	2,5	5	3	1	5
Groothandel en tussenpersonen	14	-	-	9	-	-
Banken, verzekeringswezen, onroerend goed	3	-	5	1	-	5
Verkeer	8	5,5	10	17	3	10
Overheidsdiensten, onderwijs	7	22	10	3	53	15
Zakelijke dienstverlening	4	2,5	5	6	-	5
Hotels, cafe's, restaurants	1	-	-	1	-	-
Overige dienstverlening	7	8	5	6	7	5
Totaal dienstensektor	51	40,5	40	48	64	45
Bouwnijverheid	11	22	20	8,5	12	15

* Betreft de gemeenten: Aalsmeer, Abcoude, Amstelveen, Assendelft, Broek in Waterland, Diemen,Edam, 's-Gravenland, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Haarlemmermeer, Ilpendam, Jisp, Koog a.d. Zaan, Krommenie, Landsmeer, Monnickendam, Muiden, Nederhorst den Berg, Oostzaan, Ouder-Amstel, Purmerend, Weesp, Westzaan, Wormer, Wormerveer, Zaandam, en Zaandijk.

Bron: Jaarboek 1972 Bureau voor de Statistiek, Amsterdam
Gegevens Sociaal-Economische Hoofdafdeling Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders. Lelystad

Uitgave : Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders
projektburo Almere
januari 1974

STRUCTUURSCHEMA ALMERE-HAVEN

schaal 1 : 5000

- woongebieden
 - netto 20 won./ha
 - netto 30 won./ha
 - netto 45 won./ha
- centrumgebied
- industrieterrein
- bedrijventerrein
- onderwijsvoorziening
- solitaire winkelvestiging
- sport- en recreatieve voorzieningen
- groen
- water
- nader te bestemmen reservering
- vrije openbaar vervoersbaan + halte
- hoofdontsluiting
- mogelijke externe verbinding
- primaire fiets- en voetgangersroute
- waterkering, sluis

