Aanvulling 1979 op Struktuurschema Almere-Haven 1974.

ontwerp

almere-haven

Bijlage bij: Structuurschema Almere Haven aanvulling 1979

- Kaart

Klik op titelbijlage om de link te activeren

Aanvulling 1979 op struktuurschema Almere-Haven 1974.

Het struktuurschema Almere-Haven en het boekje "Ontwerp Almere-Haven" zijn gedateerd op januari 1974, en zijn sindsdien de basis geweest voor deelplannen en de uitvoering daarvan.

Nu, 5 jaar later, halverwege de geplande bouwtijd van Almere-Haven, nu voor het gehele gebied min of meer gedetailleerde plannen bestaan, nu ongeveer de helft van het gebied is gerealiseerd of in uitvoering is, nu er bijna éénvijfde deel van het uiteindelijke aantal mensen woont, is het tijd om een beeld te geven van de huidige stand van zaken in vergelijking tot het struktuurschema.

Omdat steeds vaker en in steeds breder kring over plannen gepraat en beslist moet worden en het nodig is, daarbij te verwijzen naar een aktueel totaalplan, is hiertoe een aanvulling op het struktuurschema opgesteld met een toelichting daarop.
De aanpassing heeft het karakter van een aktualisering van de gevolgen van een dalende woningbezetting, van hogere terreinquotiënten en enkele vormwijzigingen ontstaan bij de uitwerking van het schema.
Een vergelijking van de oppervlakken van de hoofdbestemmingen geeft een eerste globale indruk daarvan.

Vergelijking oppervlakken Struktuurschema dd. jan. 1974 en dd. jan. 1979.

vergelijking oppervlakken struktuurschema jan'74 jan'79

	schema 1974 ha.	%	schema 1979 ha.	%
woongebieden	250	55	253	48,5
werkgebieden	45	10	56	10,5
gebouwde voorzieningen	10	2	10	2
openlucht voorzieningen	105	23	135	26
water	25	5	25	5
verkeer (buiten woongeb.)	25	5	42	8
totaal	460	100	521	100,0

De oppervlakken van het plangebied 1974 en 1979 zijn direkt om de bebouwing en de openlucht voorzieningen bemeten.
Aan de N.-W.-zijde is het gebied verruimd met 26 ha. t.b.v. sportvoorzieningen.
De werkgebieden zijn enigszins uitgebreid, het verkeer vraagt ook meer ruimte tengevolge van de verzwaarde eisen ten aanzien van de lawaaibestrijding in de woonwijken.

Per hoofdbestemming worden hieronder de wijzigingen toegelicht voor wat betreft:
- o woongebieden
- o omvang bedrijventerreinen
- o sport- en rekreatie voorzieningen
- o tracé openbaar vervoerbaan

woongebieden

De woongebieden zijn wat betreft omvang en inhoud globaal uitgevoerd als op het Struktuurschema is aangegeven.
Aan de oostzijde zijn, waar het de situering betreft enige wijzigingen aangebracht.
Tengevolge van de vergroting van het noordelijke industriegebied "De Steiger" (zie omvang bedrijventerreinen) is het noordelijk woongebied (De Marken) in omvang beperkt. Ter kompensatie hiervan is het oostelijk woongebied uitgebreid.
Door de uitbuiging van de openbaar vervoerbaan in oostelijke richting (zie tracé openbaar vervoerbaan) was het mogelijk nu 2 haltes in dit vergrootte gebied (De Meenten en De Grienden) te lokaliseren, i.p.v. één halte in de oostelijke tak.

In het woningbouwprogramma zijn enkele verschuivingen te konstateren, die niet tot uiting komen op het Struktuurschema.

De woningbezetting is van 1974 tot 1979 gedaald van 3,5 tot 2,7. Deze landelijke tendens naar kleinere huishoudens is het gevolg van het versterken van de mogelijkheden om steeds meer zelfstandig te gaan wonen en het gevolg van de daling van de huwelijks-vruchtbaarheid.
De gevolgen hiervan voor het woningbouwprogramma zijn

- Een vergroting van het aandeel kleine woningen met 1, 2 en 3 kamers van 27 naar 34 procent.
- Een verhoging van het aantal woningen van 7.000 tot 7.750.
- Een geringe verhoging van de dichtheden, vooral in de middelste categorie dichtheid van 30 naar 33 woningen per hectare, waardoor een iets egaler dichtheids kaartbeeld is ontstaan.
- Het geplande aantal inwoners is nu 20.000 i.p.v. 20-25.000, met enige uitgroeimogelijkheden door het bestaan van reservegebiedjes.
- Het aantal koopwoningen is verhoogd van 22% tot 25%. Daarnaast is ook gebruik gemaakt van de stimulerende maatregelen van de regering in de vorm van grotere subsidies voor goedkopere koopwoningen. 10% wordt n.l. gerealiseerd als "beschutte eigen woningen" ofwel "premie A-woningen". Het totaal aan koopwoningen komt daarmee op ± 35%.

Omvang bedrijventerrein

In het "Ontwerp Almere-Haven" is uitgegaan van 5.000 arbeidsplaatsen buiten het centrum, grotendeels gepland op 41 ha. bruto bedrijventerrein, en 2.000 arbeidsplaatsen in het centrum.
De omvang van het aantal arbeidsplaatsen is enerzijds groter geworden door een stijgend beroeps deelnemings percentage, ten gevolge van vln. meer werkende vrouwen, anderzijds is een afname te zien ten gevolge van het dalend aantal inwoners.

In 1974 is uitgegaan van een deelnemingspercentage van 32%. Op grond van de thans bekende ontwikkelingen in de bevolkingssamenstelling en de deelnemingspercentages moet rekening worden gehouden, dat dit percentage zal stijgen tot 40%.
Het resultaat is een iets groter aantal arbeidsplaatsen nl. 8.000 (40% van 20.000 inwoners), waarvan 15% à 20% elders in Almere wordt gevestigd.

Het aantal arbeidsplaatsen in Almere-Haven is gedaald met 10% tot 6.300.
Om twee redenen is de benodigde hoeveelheid bedrijventerrein nl. aanvankelijk te laag geschat (a en b) èn door planningsfricties (c) is er ook enig verschil.

a. Om een zekere verblijfskwaliteit aan de terreinen te geven is bij de uitwerking meer groengebied ingevoerd, waardoor de netto/bruto verhouding kleiner is dan aanvankelijk werd aangenomen: 0,6 i.p.v. 0,8.
b. De produktiviteit is over het algemeen de laatste tijd gestegen, gepaard gaande met een toenemend ruimtebeslag per arbeidsplaats: een toenemende terreinquotiënt.
c. Aanvankelijk (vanaf 1974) zijn bedrijven op de Steiger gesitueerd, die w.b. hun tamelijk hoge terreinquotiënt beter op hun plaats op de Vaart zouden zijn geweest, maar daar nog niet terecht konden vanaf 1975.

Het oppervlak van het bedrijfsterrein is daarom zoveel mogelijk uitgebreid, nl. van 41 tot 56 ha., om aan het gebleken tekort aan ruimte zoveel mogelijk tegemoet te komen.
De 15 à 20% arbeidsplaatsen (1.200 à 1.600), die niet in Almere-Haven worden gerealiseerd zullen voor

een deel op de grote bedrijvenparken buiten de kernen (zoals de Vaart) en voor een deel in het centrum van Almere-Stad een plaats vinden.

	oud				nieuw			
	arb.pl.	%	ha.	%	arb.pl.	%	ha.	%
bedrijventerrein	2650	38	26	52	1550	25	34	56
centrum	2050	29	7	16	2000	32	5	8
gespreid	2300	33	15	32	2750	43	22	36
totaal Almere-Haven	7000	100	48	100	6300	100	61	100
de Vaart en elders ±	700	10%			1700	20	pm	pm
totaal t.b.v Almere-Haven±	7700				8000			

De lagere terreinquotiënt op de gespreid liggende terreinen is te danken aan een toename van de kantoor-arbeidsplaatsen daar, door het aanleggen van enkele "kantorenparken".
Ongeveer 1/3 van de arbeidsplaatsen in Almere-Haven zijn kantoor-arbeidsplaatsen, voor 50% gelokaliseerd in het centrum, voor 40% op de verspreide terreinen en voor 10% in de woongebouwing.

De differentiatie naar sektoren, zoals genoemd in het "Ontwerp Almere-Haven"-rapport, blz. 36, is aangepast aan ontwikkelingen in de afgelopen periode, nl. een toename van de tertiaire sektor (tot ca. 60%) ten koste van de secundaire sektor.

	schema '74	schema '79
industrie	40%	25%
dienstensektor	45%	63%
bouw	15%	12%

Sport en rekreatie voorzieningen

In het gewijzigde Struktuurschema is een deel van de sport- en rekreatieve voorzieningen (26 ha.) gesitueerd op het reserveterrein ten westen van Almere-Haven, i.p.v. uitsluitend in de groene wiggen.

De sportgebieden zijn namelijk uitgewerkt tot parkachtige gebieden, waarin ook op andere wijzen dan uitsluitend sportief gerekreëerd kan worden.
Zodoende vragen zij meer oppervlak, dan aanvankelijk was aangenomen.
Het komplex aan de westzijde zou ruimtelijk gezien dichter tegen de rand van Almere-Haven hebben kunnen liggen, maar om kultuur-technische redenen (ongeschikte bodem) is het komplex geheel op het reserveterrein gesitueerd.

Een tweetal voorzieningen hebben een centrale ligging gekregen, nl. de begraafplaats (direkt ten oosten van het centrum) en een plant- en diercentrum met schooltuinen in de westelijke groene wig.

Tracé openbaar vervoerbaan

In het Struktuurschema 1974 is voor het openbaar vervoer een vrije baan geprojekteerd, als onderdeel van een systeem voor geheel Almere, nl. radiale banen vanuit de centrale kern (Almere-Stad) met N.S.-station, naar de omliggende kernen, die onderling met een ringbaan verbonden zijn.

Almere-Haven heeft zodoende volgens het Struktuurschema 1974 een centrale lus met een noordelijke tak naar het centrum Almere-Stad (met N.S.-station), een westelijke tak naar het westen van Almere-Stad en een oostelijke tak naar de oostelijke kernen.
De lus is in het schema 1979 in oostelijke richting uitgebogen om het mogelijk te maken het enigszins vergrootte woongebied aan de oostzijde goed te bedienen met 2 haltes.
Ook is een oostelijke tak voorlopig niet te realiseren met het oog op de latere ontwikkeling van Almere aan die zijde. Er zijn wel 2 reserveringen voor een oostelijke tak opgenomen.
Aan de westzijde wordt een tracé gereserveerd voor de uitbuiging van de lus als aan de oostzijde, teneinde het westelijk woongebied goed te ontsluiten zonder heen en weer rijden over een stukje westelijke tak.
Het is echter niet onwaarschijnlijk, dat een westelijke tak over niet al te lange tijd aangelegd wordt, gezien de bouw van de ZW-zijde van Almere-Stad en mogelijke ontwikkelingen ten westen van Almere-Haven. Met het benutten van de reservering van de uitbuiging van de lus zal dan ook gewacht worden tot een beslissing over de westelijke tak is genomen.

De uitgevoerde kleine lus volgens het Struktuurschema Almere-Haven 1974 funktioneert voorlopig als snelle verbinding tijdens de eerste bouwfase van Almere-Haven, zolang de oostelijke- en westelijke woongebieden nog niet gerealiseerd zijn.

Juni 1979

structuurschema almere - haven

- woongebieden netto < 25 won./ha
- netto 25 - 35 won./ha
- netto > 35 won./ha
- centrumgebied
- bedrijventerrein perifeer
- bedrijventerrein in de bebouwing
- P parkeerconcentratie
- S onderwijsvoorziening
- W solitaire winkelvestiging
- groen
- sportvoorzieningen
- water
- vrije openbaar vervoerbaan + halte
- hoofdontsluiting
- primaire fiets- en voetgangersroute
- waterkering, sluis
- jachthaven
- begraafplaats

gooimeer

rijksdienst voor de ijsselmeerpolders
structuurschema almere-haven

projektburo almere
januari 1974
wijziging januari 1979

0 500 m

tekenkamer almere-haven