

structuurplan almere-stad

I
I

flevobericht nr. 208

april 1982

Aldus vastgesteld door de directeur van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders
d.d. 2 april 1981 nr. A 16345

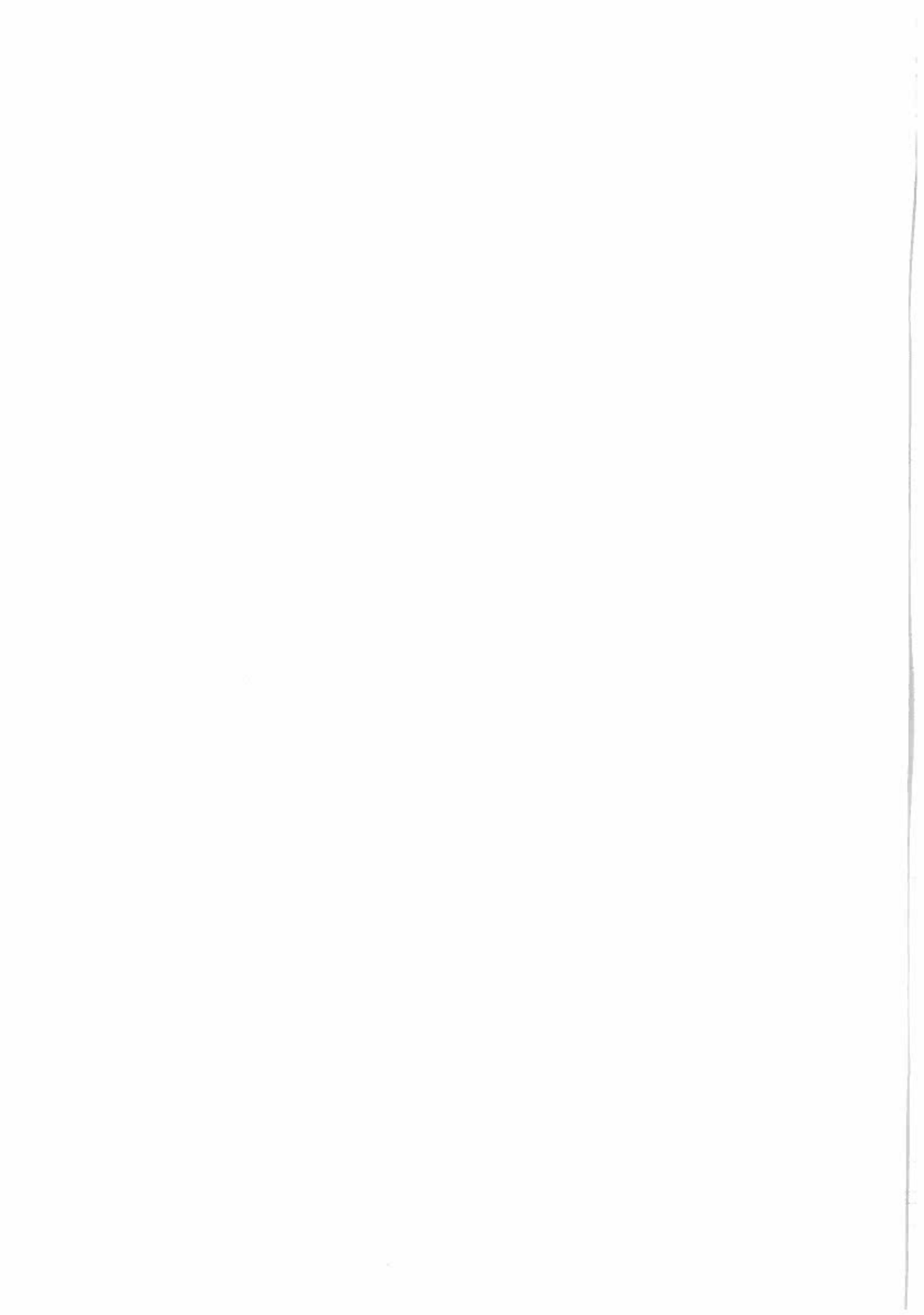


Goedgekeurd door de minister van Verkeer en Waterstaat
d.d. 11 mei 1982 nr. A 18757

de minister van Verkeer en Waterstaat,



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



MINISTERIE VAN VERKEER
EN WATERSTAAT

RIJKSDIENST VOOR DE IJsselMEERPOLDERS

Nr. A 18757

11 mei 1982



DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

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

gezien het bij nota van 2 april 1981 nr. A 16345 van de Directeur van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders overgelegde ontwerp "Structuurplan Almere-Stad" gelegen in het gebied van het openbaar lichaam "Zuidelijke IJsselmeerpolders";

gezien het bij schrijven van 7 april 1982 uitgebrachte advies van de Raad van de Waterstaat;

gezien de ingekomen ambtsberichten;

B e s l u i t :

goed te keuren het door de Directeur van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders op 2 april 1981 vastgestelde "Structuurplan Almere-Stad", vervat in:

Flevobericht nr. 147, gedateerd april 1982 met bijbehorende kaart en bijbehorende delen IV, V en VI gedateerd april 1982.

's-Gravenhage, 11 mei 1982

DE MINISTER VOORNOEMD,

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'M. J.' or similar, written over a faint horizontal line.

Inhoudsopgave structuurplan Almere-Stad

Voorwoord	7
Samenvatting	9

Deel I: Ontwerp Almere-Stad

1. Ontwikkelingsbeleid	15
1.1. Inleiding	15
1.2. Almere in het nationaal en regionaal beleid	15
1.3. Voortzetting van het ontwikkelingsbeleid	17
1.4. Taken voor het ontwikkelingsbeleid in Almere	17
2. Ontwikkelingsplannen	19
2.1. Randvoorwaarden en uitgangspunten	19
2.2. Werkwijze bij de planontwikkeling	20
2.3. Ontwerp Almere-Stad	27
3. Ontwikkelingsprogramma	33
3.1. Bewoners en bedrijven	33
3.2. Ontwikkelingsinstrumenten	35
3.3. Ontwikkelingsprogramma	36
Verwijzingen	41

Deel II: Aanvullende nota

1. Stand van zaken besluitvormingsprocedure Almere-Stad	49
2. Aanvullende opmerkingen bij het rapport „ontwerp Almere-Stad” (deel I van dit structuurplan)	51
2.1. Algemeen	51
2.2. Woondichtheden en afstanden	51
2.3. Verkeer en vervoer	52
2.4. Ruimtelijke fasering	54
2.5. Hoofdcentrum en nevencentra	55
2.6. Taakstellingen	56
2.7. Overige opmerkingen	57
3. Milieuhygiënische overwegingen en maatregelen	59
3.1. Algemeen	59
3.2. Verplaatsingsmilieus	59
3.3. Woonmilieus	61
3.4. Werkmilieus	61
4. Procedure structuurplan Almere-Stad	63

Deel III: Structuurplan Almere-Stad (kaart)

Deel IV: Uitkomsten van de ambtelijke commentaarronde

1. Inleiding	71
2. Reactie van het openbaar lichaam „Zuidelijke IJsselmeerpolders”	73
3. Reactie van de gemeente Amsterdam	77

4. Reacties van aangrenzende provincies	79
4.1. Reactie van de Provinciale Planologische Dienst van Noord-Holland	79
4.2. Overige reacties	83
5. Reacties van overige instanties	85
5.1. Reactie van de Centrale Directie van de Volkshuisvesting	85
5.2. Reactie van de Rijks Planologische Dienst	88
5.3. Reactie van de Directie Zuiderzeewerken van Rijkswaterstaat	91
5.4. Reactie van het Directoraat-Generaal van het Verkeer	91
5.5. Reactie van het Rijksconsulentschap voor Handel, Ambacht en Diensten in Noord-Holland van het Ministerie van Economische Zaken	93
5.6. Reactie van het Ministerie van Binnenlandse Zaken	95
5.7. Reactie van de Inspectie van de Volksgezondheid voor de Hygiëne van het Milieu voor Overijssel, de Zuidelijke IJsselmeerpolders en Dronten	96
5.8. Reactie van de Samenwerkende Elektriciteits-Productiebedrijven	97
5.9. Reactie van de Nederlandse Spoorwegen	98
5.10. Overige reacties	100
6. Bijlagen	101
6.1. Lijst van organen en instanties die het Ontwerp-Structuurplan Almere-Stad voor ambtelijk commentaar ontvingen	101

Deel V: Uitkomsten van de bestuurlijke commentaarronde

1. Inleiding	105
2. Reactie van de landdrost van het openbaar lichaam „Zuidelijke IJsselmeerpolders“	107
3. Reactie van het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amsterdam	111
4. Reactie van het dagelijks bestuur van het Gewest Gooi- en Vechtstreek	113

Deel VI: Nota inzake het ruimtegebruik en de dichtheden in het structuurplan Almere-Stad

1. Voorgeschiedenis	117
2. Ruimtegebruik en dichtheden	119
3. Conclusie	119
4. Bijlagen	121
1a. Minimum-capaciteit ruimtegebruik structuurplan Almere-Stad 35.700 woningen/100.000 inwoners	121
1b. Maximum-capaciteit ruimtegebruik structuurplan Almere-Stad 40.000 woningen/112.000 inwoners	122
1c. Toelichting op de minimum- en maximum-capaciteitsberekening	123
2. Het zuiver woongebied in Almere-Stad, omschrijving en richtlijnen	124
3. Overzicht netto-woningdichtheden Almere-Stad	125

Dit structuurplan heeft betrekking op de ontwikkeling van Almere-Stad, de tweede kern van Almere, gelegen in Zuidelijk Flevoland. In dit plan zijn tevens de resultaten verwerkt van het ambtelijk en bestuurlijk overleg, dat plaats vond op basis van het in 1977 door de Minister van Verkeer en Waterstaat goedgekeurde Structuurschema Almere-Stad, zijnde deel I van dit plan.

In feite geeft dit Structuurplan niet enkel een beeld van de ruimtelijke plannen voor deze tweede kern van Almere, maar wordt tevens inzicht verschaft hoe de besluitvorming tot nu toe dit beeld verder heeft bijgeschaafd. Alhoewel reeds een flink begin is gemaakt met de realisering van de plannen, zullen de komende jaren van bouw, ontwikkeling en uitwerking van deelplannen ongetwijfeld dit proces van bijstelling, verandering en aanpassing verder voortzetten.

Moge dit structuurplan een goede basis vormen voor dit proces en moge Almere-Stad zich volwaardig ontwikkelen overeenkomstig de in dit plan voorziene centrale rol binnen het meerkernige Almere.

De directeur van de
Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders



Prof. Dr. R.H.A. van Duin

Samenvatting

Almere vormt al sinds de jaren vijftig een onderdeel van het nationale en regionale ruimtelijke ordeningsbeleid. Het nationale beleid inzake de ontwikkeling van Almere wordt in de Verstedelijkingsnota omschreven: in Almere moeten tussen 1980 en 1990 nog eens 20.000 woningen extra (boven de ruim 7.000 woningen in Almere-Haven) worden gebouwd in ten minste een tweede en een derde kern. Na 1990 kunnen er dan nog eens 30.000 woningen in Almere worden gebouwd. In het jaar 2000 moeten hier minimaal 125.000 en maximaal 250.000 mensen kunnen wonen en werken, voor het grootste deel afkomstig uit Amsterdam en het Gooi.

Uit Amsterdam, waar op grote schaal stadsvernieuwing plaatsvindt. Uit het Gooi dat moet worden beschermd tegen verdere aantasting van waardevolle natuur- en recreatiegebieden. De nationale overheid heeft op basis van rapporten en nota's van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders besloten dat Almere een meerkernige opzet dient te krijgen.

Het stedelijk gebied van Almere moet bestaan uit een samenhangend stelsel van kernen van verschillende omvang, nauw op elkaar betrokken in economisch, cultureel, sociaal en politiek opzicht. Ruimtelijk en functioneel worden deze kernen met elkaar verbonden door de tussenliggende buitenruimte, waarin allerlei landschappelijke en recreatieve elementen worden aangelegd voor gemeenschappelijk gebruik door alle toekomstige bewoners van Almere. Almere-Stad zal centraal in het Almere-gebied liggen in het geografisch, sociaal en economisch zwaartepunt, verbonden met de overige kernen van Almere en de buitenruimte door middel van speciale fiets- en voetgangersroutes, busbanen en wegen. Tevens zal Almere-Stad een poortfunctie voor Almere met de regio kunnen vervullen, door de toekomstige rechtstreekse spoorverbinding met Amsterdam, het Gooi en Utrecht.

Almere-Haven is als eerste kern tot ontwikkeling gebracht en moet in 1985 huisvesting kunnen bieden aan 20.000-25.000 mensen.

Vervolgens is Almere-Stad aangevat met uiteindelijk minimaal 100.000 inwoners en daarnaast bestaan uitgewerkte plannen voor de derde kern Almere-Buiten met ca. 50.000 inwoners. Het structuurplan Almere-Stad geeft niet enkel een beeld van de ruimtelijke plannen voor deze tweede kern van Almere, maar laat in 6 delen tevens zien hoe de besluitvorming tot nu toe dit beeld heeft bijgeschaafd.

In deel I "Ontwerp Almere-Stad" gaan de ontwikkelingsplannen er van uit dat de start van de bouw van Almere-Stad plaatsvindt vanuit het toekomstige centrum naar het zuiden in de richting van Almere-Haven en naar het noorden in de richting van het bedrijventerrein "De Vaart" en Almere-Buiten. Vervolgens wordt een beschrijving gegeven van het ontwikkelingsplan 2000; achtereenvolgens komen benodigde oppervlakten, begrenzingen, het centrum, de groengebieden, de fasering, dichtheid en voorzieningen, woonmilieus, werkmilieus en verplaatsingsmilieus ter sprake.

De plannen gaan uit van een ruimtegebrek van ca. 2.500 ha, dat als volgt is onderverdeeld:

woongebieden	ca. 1.000 ha
werkgebieden	ca. 335 ha
groengebieden	ca. 500 ha
water	ca. 300 ha
centrumgebied	ca. 65 ha
verbindingen	ca. 250 ha
bijzondere bestemmingen	ca. 50 ha

In het ontwikkelingsprogramma wordt aangegeven dat – wil de taakstelling betreffende een evenwichtig samengestelde bevolking en dito werkgelegenheidspakket vanaf het begin gestalte krijgen – de plannen

moeten voorzien in ruime en gevarieerde vestigingsmogelijkheden voor bewoners en bedrijven. Er moet gewoond kunnen worden in of buiten het centrum, in een eengezinswoning of in een flat, aan een gracht of aan een plein of aan een straat.

En voor bedrijven moeten verschillende terreinen op uiteenlopende locaties beschikbaar zijn.

In deel II "Aanvullende nota" wordt een overzicht gegeven van de stand van zaken op dat moment inzake de besluitvormingsprocedure, de aanvullende opmerkingen bij het rapport "ontwerp Almere-Stad", de milieuhygiënische overwegingen en maatregelen en de procedure van het structuurplan Almere-Stad. De aanvullende opmerkingen hebben betrekking op commentaren en adviezen van derden en een verslag van de daaruit voortgevloeide resultaten. In overleg met de Inspectie van Volksgezondheid en Milieuhygiëne van de provincie Overijssel is een apart hoofdstuk opgesteld over de milieuhygiënische overwegingen en maatregelen. Belangrijkste uitgangspunt van de Nederlandse milieuhygiënische wetgeving is de "bestrijding bij de bron". Daarnaast kan het "standstill" beginsel worden gehanteerd, dat erop is gericht niet of weinig belaste gebieden zoveel mogelijk te behouden. Maatregelen die uit beide principes voortvloeien, kunnen bij voorbeeld zijn:

- bij het opzetten van structuur- en bestemmingsplannen rekening houden met een zekere scheiding van wonen-werken-verkeer;
- minder geluidsgevoelige bestemmingen langs de spoorlijn situeren;
- het opzetten van een fijnmazige buurtontsluiting zodat verkeersluwe woongebieden ontstaan;
- het betrekken van milieu-technische aspecten bij de vestiging van bedrijven.

Tenslotte wordt in dit deel uiteengezet de procedure die moet leiden tot de vaststelling van het structuurplan. Tot die procedure behoort onder andere het toezenden voor ambtelijk en bestuurlijk commentaar aan de gemeente Amsterdam, het gewest Gooi en Vechtstreek, het openbaar lichaam "Zuidelijke IJsselmeerpolders" en de in de Wet R.O. en het Besluit R.O. ter zake van overleg betreffende structuurplannen genoemde organen en instanties. Voorts wordt het ontwerp-structuurplan gedurende een maand ter inzage gelegd.

Deel III van het structuurplan geeft in kaart aan tot welk ruimtelijk beeld het vorenstaande heeft geleid.

In deel IV zijn de uitkomsten van de ambtelijke commentaarronde opgenomen. Instanties waarvan op de één of andere wijze inhoudelijk commentaar werd ontvangen waren: het openbaar lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders, de gemeente Amsterdam, de Provinciale Planologische Dienst van Noord-Holland, de Centrale Directie van de Volkshuisvesting, de Rijks Planologische Dienst, het Directoraat-Generaal van het Verkeer, het Rijksconsulentschap voor Handel, Ambacht en Diensten in Noord-Holland van het Ministerie van Economische Zaken, het Ministerie van Binnenlandse Zaken, de Inspectie van de Volksgezondheid voor de Hygiëne van het Milieu voor Overijssel, de Zuidelijke IJsselmeerpolders en de gemeente Dronten, de samenwerkende Elektriciteits Produktiebedrijven en de Nederlandse Spoorwegen.

Deel V geeft de uitkomsten van de bestuurlijke commentaarronde weer. De landdrost van het openbaar lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders deelt, onder verwijzing naar de beraadslagingen in de Adviesraad mede, in te kunnen stemmen met een wijziging van het grondgebruik.

Deze wijziging omvat het opnemen van 100 hectare extra woongebied ten koste van het groen, hetgeen de bouw van 3.500 extra woningen naast de reeds geplande 30.000 woningen mogelijk maakt.

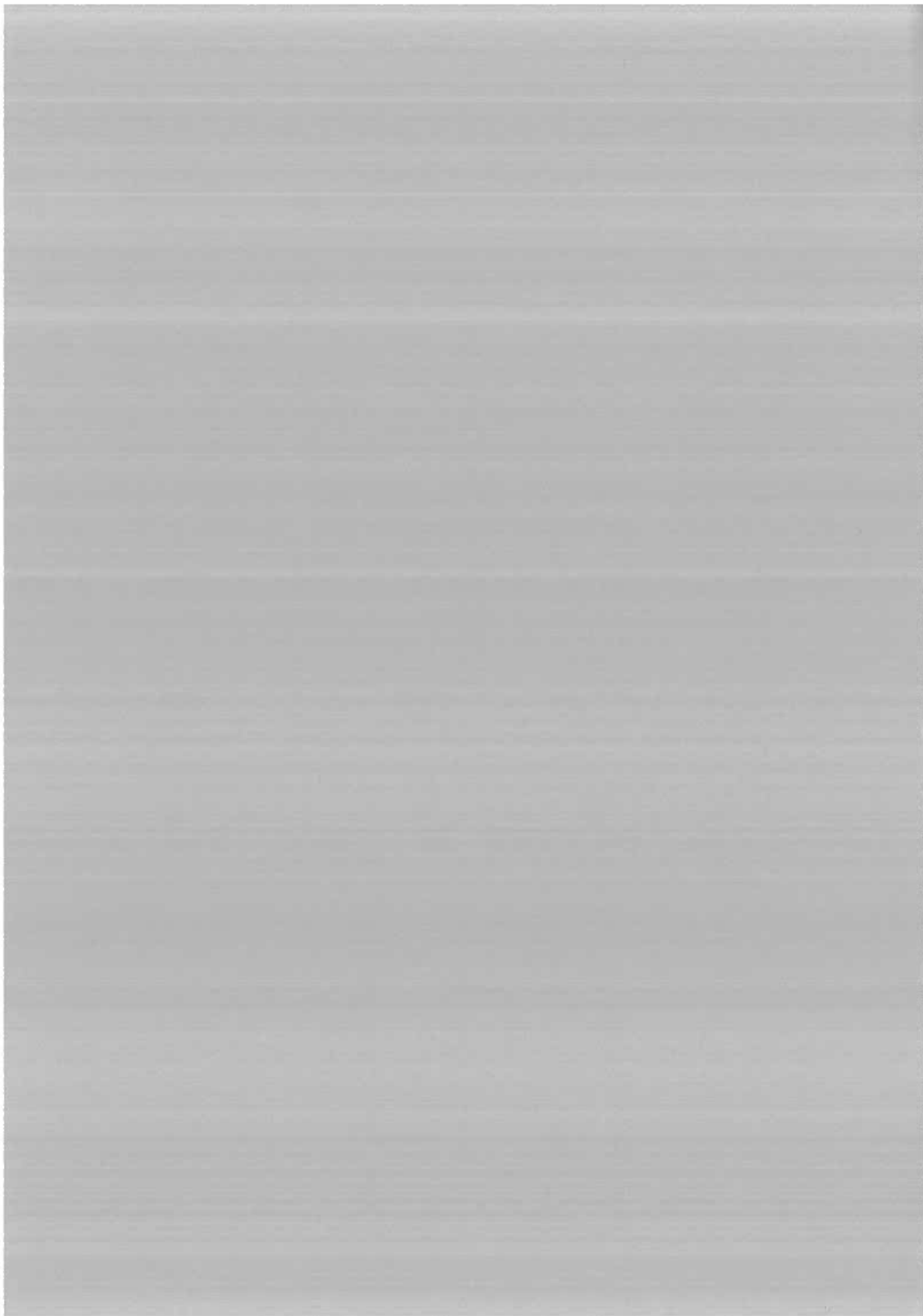
Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amsterdam benadrukt in haar commentaar het belang van een zo maximaal mogelijke woningproductie in Almere en men acht het een goede zaak dat uit een oogpunt van zuinig ruimtegebruik een herwaardering van de groenvoorzieningen op gang is gekomen. De suggestie voor een heroverweging van de noodzaak om 75% van de woningen op de begane grond te situeren wordt door de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders in deze fase niet opportuun geacht. Met name ook omdat de woonwensen van de te huisvesten bevolkingsgroepen niet te kennen geven dat wijziging van dit percentage wenselijk zou zijn.

Het dagelijks bestuur van het Gewest Gooi en Vechtstreek pleit voor toename en optimale spreiding van de woningproductie. Voorts is men van mening dat de kwalitatieve invulling van het bouwprogramma sterk beïnvloed c.q. bepaald dient te worden door de donorgebieden.

Deel VI tenslotte behelst een nota inzake het ruimtegebruik en de dichtheden in het structuurplan Almere-Stad. Oorspronkelijk werd voor het bruto woongebied in totaal ca. 1.000 hectare opgenomen bij een inwonertal van 80.000 à 100.000. Door een daling van de gemiddelde woningbezetting moeten er 33.500 woningen in plaats van de tot dan toe gehanteerde 30.000 gebouwd worden. Hiertoe werd 100 hectare extra aan het bruto woongebied toegevoegd. Deze 100 hectare is onttrokken aan het groen. De bij dit plan behorende kaart (deel III) heeft in deze zin reeds een bijstelling ondergaan.

Bij de verdere besluitvorming bleek dat vertegenwoordigers van D.G.V., de R.P.D. en van het D.G.V.H. niet konden instemmen met de te realiseren dichtheden en de oppervlakten voor de diverse bestemmingen. Aanvullend overleg resulteerde in de bovengenoemde nota, waarin de minimum capaciteit van het structuurplan werd bepaald op 100.000 inwoners (35.700 woningen) en de maximum-capaciteit op 112.000 inwoners (40.000 woningen). Mede op basis van de uiteindelijke conclusie, dat er in het structuurplan voldoende flexibiliteit is voor nadere invulling, verdichting en functie-omzetting van bestemmingen heeft de Zuiderzeecommissie van de Raad van de Waterstaat het structuurplan positief beoordeeld. Dit positief advies heeft uiteindelijk geleid tot het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat het structuurplan Almere-Stad goed te keuren.

deel I: ontwerp almere-stad



1. Het ontwikkelingsbeleid

1.1. Inleiding

De ontwikkeling van de nieuwe samenleving in Almere is begonnen. De eerste gezinnen en bedrijven hebben zich in Almere-Haven, de eerste kern van dit nieuwe stedelijk gebied, gevestigd. De voorbereidingen die nodig waren om dit mogelijk te maken, werden in de afgelopen jaren getroffen. De werkzaamheden zijn in volle gang om de duizenden mensen die deze eerste bedrijven en gezinnen zullen volgen, van een leefbare omgeving te voorzien. Deze werkzaamheden betroffen tot nu toe hoofdzakelijk deze eerste kern, gelegen aan het Gooimeer. Over een jaar of tien zal Almere-Haven haar vermoedelijke eindomvang hebben bereikt en ongeveer 20 à 25.000 inwoners met bijbehorende werkgelegenheid en voorzieningen herbergen.

Dit ontwikkelingsproces is niet het gevolg van een toevallige samenloop van omstandigheden, maar vloeit regelrecht voort uit een bewust ontwikkelingsbeleid. Eén van de onderdelen van dit beleid was om de nieuwe stad te laten bestaan uit meerdere kernen van verschillende omvang, die gezamenlijk een nauw op elkaar betrokken stedelijk geheel zouden moeten gaan vormen. De tijd is nu aangebroken om een volgende kern tot ontwikkeling te brengen. Dit rapport probeert aan te geven wat de mogelijkheden zijn voor een verdere ontwikkeling van Almere en met name van de tweede, centrale kern daarvan. In het vervolg van dit hoofdstuk wordt kort verslag gedaan van het ontwikkelingsbeleid zoals dat door opeenvolgende regeringen is gevoerd met betrekking tot Almere. Daarna wordt ingegaan op enkele uitgangspunten voor het te voeren ontwikkelingsbeleid, toegespitst op Almere-Stad, de tweede kern van Almere.

Een kern, die moet kunnen uitgroeien tot het centrum, het hart van Almere. Alleen met dit hart kan het toekomstige Almere zich een volwaardige positie veroveren als een krachtige stedelijke groeipool in de noordvleugel van de Randstad. Een groeipool die, gelegen nabij Amsterdam en het Gooi tesamen met Lelystad en de groeikernen in Noord-Holland, een beter woon- en werkmilieu in de noordvleugel van de Randstad - als één onafscheidelijk geheel - zal kunnen bewerkstelligen.

Hoofdstuk 2 geeft een uiteenzetting van de ontwikkelingsplannen voor Almere-Stad, terwijl tevens een overzicht wordt gegeven van de werkwijze die is gevolgd bij het tot stand komen ervan. Na een beschrijving van de verschillende randvoorwaarden en uitgangspunten wordt ingegaan op de volgorde van de planontwikkeling. Vervolgens worden de voornaamste kenmerken van het plan beschreven en toegelicht.

In hoofdstuk 3 wordt een zo concreet mogelijk beeld opgeroepen van de eerste fase van Almere-Stad. Welke mogelijkheden kunnen bewoners en bedrijven dan verwachten? Door een zo gevarieerd mogelijk aanbod van mogelijkheden reeds vanaf het begin (het ontwikkelingsprogramma) wordt gepoogd een zo gevarieerd mogelijke vraag van verschillende bevolkingscategorieën en bedrijven op te roepen. Een evenwichtige samenstelling van bevolking en werkgelegenheid is immers van groot belang voor Almere en voor de regio.

1.2. Almere in het nationaal en regionaal beleid

De nieuwe steden Lelystad en Almere vormen al sinds de vijftiger jaren een onderdeel van het nationale en regionale ruimtelijke ordeningsbeleid. Naarmate de in te polderen gebieden dichter bij het westen des lands kwamen te liggen, werden ze meer en meer betrokken bij de verstedelijkingsproblemen aldaar. Evenals een aantal al bestaande kernen, zoals in Noord-Holland Purmerend, Hoorn en Alkmaar, zouden de polders grote aantallen mensen uit de Randstad Holland moeten

opnemen (vooral uit Amsterdam en het Gooi).

Dit beleidsdoel werd genoemd in een aantal beleidsrapporten (1), o.a. in de Tweede Nota over de Ruimtelijke Ordening in Nederland (1966), waarin de Zuidelijke IJsselmeerpolders in het jaar 2000 een bevolking van een half miljoen werd toegedacht. Lelystad moest een middelgrote stad worden van 100.000 of nog meer inwoners. Tussen Lelystad en het noordelijk deel van de Randstad werd in Zuidelijk Flevoland (drooggevallen in 1968) nog meer gebied bestemd voor stedelijke ontwikkelingen. Almere was geboren. Er werd aan Almere een belangrijke en omvangrijke taak toebedeeld zoals o.a. een directe hulpverlening aan Amsterdam en het Gooi: het opvangen van tienduizenden mensen tot het jaar 2000. Alleen als dit beleid slaagt, kan Amsterdam de vernieuwing van zijn verouderde stadsdelen ter hand nemen.

Al meer dan tien jaar doet zich in de samenstelling van de Amsterdamse bevolking een ontwikkeling voor in de richting van een sterke oververtegenwoordiging van maatschappelijk minder draagkrachtige groepen, zoals ouden van dagen en jongeren, beide categorieën met lage inkomens, hoewel de besteding van dit inkomen door genoemde groepen uiteraard aanzienlijk kan verschillen. Deze ontwikkeling kan grotendeels worden toegeschreven aan het sinds die tijd permanent bestaande vertrekoverschot en aan het feit dat bij vertrek een sterke selectie optreedt. Deze selectie is mede gebaseerd op de financiële mogelijkheden tot verhuizen. De ouderen zijn ook om andere redenen minder mobiel en blijven in de stad achter. De jongeren trekken om verschillende redenen naar de stad toe: onderwijs, aard van de werkgelegenheid, huwelijksmarkt, grootstedelijk milieu etc. Het gevolg is dat de minder draagkrachtigen in de stad blijven of komen en de meer draagkrachtigen groepen onder de vertrekkers oververtegenwoordigd zijn; zij kunnen het zich veroorloven zich te vestigen in de nieuwe koop- en premie-koop/huurwoningen in de kleinere kernen op grotere afstand rond Amsterdam. Stadsvernieuwing in maatschappelijk opzicht houdt dan ook voor Amsterdam gelijktijdig in: het weer aantrekkelijk maken van de stad als woonplaats voor alle bevolkingsgroepen en het vergroten van vestigingsmogelijkheden voor financieel en maatschappelijk minder draagkrachtige bevolkingsgroepen in de regio.

Ook op het Gooi bestaat al decennia lang een zware druk, waardoor al vele belangrijke en waardevolle natuur- en recreatiegebieden zijn verloren gegaan. De laatste resten worden nu bedreigd door nieuwe woningbouwprojecten, bedrijventerreinen en wegen.

Door het bouwen van nieuwe steden in Flevoland en door uitbreiding van bestaande, daartoe aangewezen kernen in Noord-Holland, wordt getracht de druk op het groene middengebied van de Randstad en op het Gooi te verlichten. In allerlei rapporten en artikelen zijn de voor- en nadelen van dit beleid de jaren door van alle kanten belicht. Op basis van genoemde nationale taakstelling werden er door de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders een aantal verkenningen gedaan naar de ontwikkelingsmogelijkheden van Almere (2). Tevens werden er concrete voorstellen gedaan over de inrichting van het gebied, met name over de inrichting van de eerste kern, Almere-Haven (3). Dit alles resulteerde uiteindelijk in een voortzetting van het nationaal beleid in de vorm van een aantal besluiten. Deze besluitvorming vond plaats nadat uitgebreid overleg was gevoerd met verschillende rijksinstanties en besturen in de regio (4).

De genomen besluiten zijn de volgende:

- Almere moet worden gebouwd in de zuid-westhoek van Zuidelijk Flevoland;
- Almere dient in het jaar 2000 minimaal 125.000 en maximaal 250.000 inwoners te herbergen;
- Almere zal bestaan uit meerdere kernen, met elkaar verbonden door

recreatief en landschappelijk aantrekkelijke open ruimten;

- Almere's eerste kern, Almere-Haven, moet worden gesitueerd aan het Gooimeer (tegenover Naarden en Huizen);
- het rapport "Ontwerp Almere-Haven" is uitgangspunt voor de start van de bouw van Almere-Haven, en ten slotte;
- Almere's tweede, tevens centrale kern, moet liggen op de plaats, zoals deze werd voorgesteld in het rapport: "Almere 1985", dit wil zeggen centraal in het Almere gebied, ten noorden van Almere-Haven.

Onlangs (februari 1977) heeft de regering tevens besloten de aanleg van de IJsselmeer-spoorlijn over het tracé Weesp - Almere te realiseren in de periode tot 1985 en het tracé Almere - Lelystad in de periode tot 1990.

1.3. Voortzetting van het ontwikkelingsbeleid

De verdere ontwikkeling van Almere (en Lelystad) kan niet los worden gezien van andere ontwikkelingen in het noordelijk deel van de Randstad. Ten behoeve van een betere afstemming tussen de verschillende bestuurslagen in dit deel van de Randstad is in 1972 een speciale ontwikkelingsorganisatie ingesteld, de Stuurgroep Noordelijk Deel Randstad. De bedoeling is langs deze weg te komen tot een integrale aanpak van de overlooppromblematiek. Tevens wordt een gerichte werkwijze bevorderd door de samenwerking van de betrokken ministeries in de zogeheten interdepartementale Werkgroep Knelpunten Woningbouw.

Het ontwikkelingsbeleid inzake Almere vormt dan ook een integraal onderdeel van het nationaal beleid inzake de ontwikkelingen in het noordelijk deel van de Randstad.

In de onlangs gepubliceerde Verstedelijkingsnota (5) wordt dit opnieuw benadrukt. De stadsvernieuwing van de verouderde delen van Amsterdam en andere steden krijgt in deze nota nog een extra accent. Zo wordt o.a. een hoge prioriteit toegekend aan de voltooiing en verdere voortzetting van de ontwikkeling van de groeikernen, waartoe ook Almere behoort. Deze prioriteit wordt het beste weergegeven in de getalsmatige uitwerking, waarin staat dat in Almere 20.000 woningen extra (boven de ruim 7.000 woningen in Almere-Haven) zullen moeten worden gebouwd. Dit zal dan moeten gebeuren in tenminste een tweede en derde kern tussen 1980 en 1990. Na 1990 kunnen er dan nog eens ca. 30.000 woningen worden gebouwd. Vergeleken met de aantallen woningen die in de groeikernen op het oude land (Purmerend, Hoorn en Alkmaar) moeten worden gebouwd, betekent dit dat tussen 1980 en 1990 meer dan de helft van het totale aantal woningen, die in het noordelijk deel van de Randstad moeten worden gebouwd, terecht moeten komen in Flevoland (Almere 23.500 en Lelystad 14.000 woningen).

De regering beperkt zich in haar beleidsvoornemens niet enkel tot ruimtelijke problematieken, integendeel: met name het (groei) tempo waarin aan de oplossing van deze problemen dient te worden gewerkt, krijgt in de nota volle aandacht. Dat het hier niet enkel een kwantitatieve produktie van duizenden woningen betreft, spreekt voor zich. In het specifieke ontwikkelingsbeleid voor Almere dient dit duidelijk tot uiting te komen.

1.4. Taken voor het ontwikkelingsbeleid in Almere

Het ontwikkelingsbeleid voor Almere is grofweg samengesteld uit twee hoofdbestanddelen, namelijk zorgdragen voor de vestiging van personen, bedrijven en instellingen, én een op deze vestiging afgestemd

inrichtingsbeleid. Dit beleid dient dan wederom te passen in het nationale en regionale ruimtelijke ordeningsbeleid, zoals dat in de vorige paragrafen is weergegeven.

Dit behelst dus zowel het bouwen van duizenden woningen in de komende jaren met alles wat daar verder bij hoort als het zorgen voor een goed leef- en werkmilieu voor tienduizenden mensen in een goed toegeruste nieuwe stad. Een stad waarin niet alleen kan worden gewoond maar waar ook kan worden gewerkt en waar men zich kan ontwikkelen en ontspannen. Kortom: waar zo volledig mogelijk kan worden geleefd.

Deze taken kunnen niet los van elkaar worden gezien. Problemen elders helpen oplossen (Amsterdam en het Gooi) en tegelijkertijd in Almere problemen scheppen, is weinig zinvol. Ook in de Verstedelijkingsnota wordt gewezen op deze samenhangende taak, namelijk stadsvernieuwing in oude steden samen met een evenwichtige ontwikkeling van de groeikernen. Een dergelijke evenwichtige ontwikkeling van Almere betekent natuurlijk meer dan uitsluitend een groei in inwonertallen. Een daarmee gepaard gaande groei van het aantal arbeidsplaatsen, het aantal en de soort voorzieningen, het verenigings- en clubleven hoort hier ook bij. Een evenwichtige samenstelling van de bevolking qua inkomen, leeftijd, beroep en leefstijl in alle fasen van de ontwikkeling, is eveneens een belangrijke voorwaarde. Deze samenstelling van de toekomstige bevolking in Almere is in eerdere rapporten al uitvoerig aan de orde gekomen (6). In het kort komt het erop neer dat direct vanaf het begin zal worden gestreefd naar een samenstelling waarin sterke onder- respectievelijk oververtegenwoordiging van categorieën, vergeleken met de totale Nederlandse bevolking, zo veel mogelijk wordt voorkomen. Dat houdt in dat de al eerder genoemde selectie naar leeftijd en inkomen die gewoonlijk bij migratie optreedt, moet worden tegengegaan. Door bij de oprichting van de eerste woon-, werk- en centrumgebieden rekening te houden met wensen van alle bevolkingsgroepen - gecombineerd met een zorgvuldig vestigingsbeleid - kan een bijdrage worden geleverd aan de realisering van genoemde taakstelling.

In vorige rapporten en publicaties over Almere (7) zijn de belangrijkste doelstellingen, die leidraad zijn bij de ontwikkeling van Almere, verder uitgewerkt in concrete ruimtelijke en maatschappelijke voorstellen en maatregelen. In de ontwikkelingsplannen voor Almere-Stad zal hierop worden voortgebouwd.

2. De ontwikkelingsplannen

2.1. Randvoorwaarden en uitgangspunten

In een nog bijna leeg en onbewoond gebied zijn de mogelijkheden groot om in te spelen op wensen en verlangens van bedrijven en bewoners ten aanzien van hun eventuele nieuwe vestigings- of woonplaats. Toch zijn er bij het maken van ontwikkelingsplannen voor een dergelijk gebied wel een aantal beperkingen waarmee rekening moet worden gehouden. Zo zijn er een aantal technische voorzieningen aanwezig (de hoogspanningsleiding Diemen-Lelystad) of in voorbereiding en uitvoering, met name voor het verkeer (Rijksweg 6). Voorts is een stelsel van doorgaande wegen en (tijdelijke) wegen voor ontginning en bouwverkeer aanwezig. Ook moet bij de planontwikkeling rekening worden gehouden met een aantal landschappelijke en bodemkundige gegevens die van invloed kunnen zijn op de bouw- en inrichtingsmogelijkheden. Zo ligt er een stelsel van afwateringskanalen in het gebied en een plas, ontstaan door een vroegere zandwinning uit de (pleistocene) ondergrond. Inpassen van dergelijke gegevens in de ruimtelijke plannen kunnen tot aantrekkelijke oplossingen leiden. Ook de bodemsamenstelling kan soms aanknopingspunten opleveren voor de planontwikkeling.

Tenslotte moet rekening worden gehouden met de al genoemde besluiten over Almere. Zo vormen de ontwikkelingen in en rond Almere-Haven een gegeven voor de plannen van de tweede kern, evenals het bedrijventerrein "De Vaart", en enkele bosaanplantingen. Ondanks deze technische, bodemkundige, landschappelijke en ruimtelijke randvoorwaarden, zijn er in het Almere-gebied meer dan waar ook in Nederland volop mogelijkheden om ruimtelijke plannen zo goed mogelijk te doen aansluiten op de eisen des tijd.

De regering heeft besloten dat de tweede kern van Almere centraal in het Almere-gebied moet liggen. Centraal ten opzichte van Almere-Haven en de later te ontwikkelen kernen, gunstig gelegen aan de toekomstige railverbinding dwars door het gebied. Deze ligging schept tevens de mogelijkheid om spoedig de open ruimte tussen de eerste en de tweede kern in te richten als een aantrekkelijke stedelijke open ruimte, waarin tal van recreatieve en landschappelijke elementen een plaats zullen kunnen vinden. Het ligt voor de hand op deze centrale plaats de toekomstige grootste kern van Almere te situeren. De belangrijkste reden hiervoor is dat het centrum van de tweede kern zich tegelijkertijd tot het hoofdcentrum van geheel Almere zal kunnen ontwikkelen. Om een dergelijk centrum voldoende draagkracht en ondersteuning te geven, wordt gedacht aan een uiteindelijk inwonertal van 80.000 à 100.000. Afhankelijk van allerlei maatschappelijke en ruimtelijke ontwikkelingen in Nederland en met name in het noordelijk deel van de Randstad, zou een dergelijk inwonertal rond de eeuwwisseling bereikt moeten kunnen worden met een tussenfase van 40.000 à 45.000 inwoners in het jaar 1990. (8)

Om, in overeenstemming met de nationale taakstellingen, zo spoedig mogelijk te gaan voorzien in de woningbehoefte van mensen uit Amsterdam en het Gooi, moet zo snel mogelijk worden begonnen met de bouw van deze kern, Almere-Stad. Zo kan het nogal hoge groeitempo van geheel Almere worden gespreid over Almere-Haven en Almere-Stad. De maatschappelijke gevolgen van een dergelijk hoog groeitempo kwamen aan de orde in een onlangs verschenen rapport (9), waarin tevens enkele suggesties werden gedaan om deze waarschijnlijke gevolgen te verzachten. Afgezien van de voordelen om een dergelijk groeitempo te kunnen spreiden over meerdere bouwfronten c.q. kernen is het ook belangrijk om zo spoedig mogelijk te starten met het centrum van Almere. Het belangrijkste oriëntatiepunt in de beleving van toekomstige bedrijven en bewoners van Almere ligt en blijft dan

liggen op één en dezelfde plaats, onafhankelijk van welke ontwikkelingsfase dan ook. Rekening houdend met de noodzakelijke tijd van planvorming en technische voorbereiding, is het mogelijk in 1978 te starten met bouwwerkzaamheden. In 1980 kunnen dan vervolgens de eerste bedrijven en bewoners worden ontvangen in de tweede kern van Almere.

2.2. Werkwijze bij de planontwikkeling

In het voorjaar van 1975 werd begonnen met het ontwikkelen van plannen voor de start van de tweede kern van Almere, voor als nog Almere-Stad genoemd, op basis van een aantal programmatische, technische- en ruimtelijke randvoorwaarden en richtlijnen die in hoofdzaak voortvloeiden uit reeds verrichte verkenningen omtrent de inrichtingsmogelijkheden en -wenselijkheden van het gebied, zoals uiteengezet in "Verkenningen" en "Almere 1985".

Eén der belangrijkste kenmerken van de werkwijze is, tegelijkertijd en in samenhang met elkaar, zowel ontwikkelingsplannen voor de eerste fase van Almere-Stad op te stellen (dus voor de eerste twee à drie jaren) als voor de langere termijn (bij een eindstadium van geheel Almere van 125 à 250.000 inwoners). Hierdoor wordt de aandacht niet uitsluitend gericht op ruimtelijke structuren ten behoeve van een nog ver verwijderde toekomst, maar ook op processen die beginnen zodra de eerste bewoners en bedrijven zich in Almere-Stad hebben gevestigd.

Op basis van deze korte en lange termijnverkenningen van structuren en processen ontstond tenslotte een plan en ontwerp voor het jaar 2000, het jaar waarin Almere-Stad 80.000 à 100.000 inwoners zal kunnen herbergen met bijbehorende aantallen arbeidsplaatsen en voorzieningen. Een aantal dat voldoende mag worden geacht voor het uitoefenen van een centrale functie, nl. de functie van hoofdkern voor het stedelijk gebied Almere, bestaande uit meerdere kernen van verschillende omvang. Een eerste fase (ca. 2.500 woningen) met bijbehorende arbeidsplaatsen en voorzieningen past in deze plannen.

Evenals alle plannen vertoont ook dit plan de kenmerken van a) de tijd waarin het tot stand kwam (het midden van de jaren zeventig), b) de plaats waar de plannen gerealiseerd moeten worden (in een bijna "leeg" gebied centraal in het uiteindelijke meerkernige Almere, op relatief korte afstand van Amsterdam en het Gooi en met als "achterland" Lelystad en de akkers, moerassen, bossen en stranden van Flevoland) en c) de mensen en hun specialisaties die dit plan ontwikkeld hebben (medewerkers van het in 1972 ingestelde Projektburo Almere als onderdeel van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, de dienst die al ettelijke decennia lang doende is van een drooggevalen, moerassige zeebodem een volwaardig leefmilieu voor mens, dier en plant te maken. In een andere tijd, op een andere plaats of door andere mensen, zou er zeker een ander plan tot stand zijn gekomen, bij voorbaat niet beter of niet slechter dan dit plan.

Het is wellicht zinvol de ontwikkeling van het plan stapvoets te beschrijven. Een plan ontstaat niet zomaar, maar groeit met horten en stoten. Iedere stap heeft rekening te houden met voorgaande stappen, terwijl voortdurend bijstelling of zelfs richtingsverandering moet kunnen plaatsvinden. Het ontwerp is dan ook geen "eindbeeld", maar veeleer een bepaalde fase, waarop nog vele anderen zullen volgen. Het is echter wel een fase, een basis, waarop een aantal noodzakelijke beslissingen moeten worden genomen, wil men van de voortgang van de ontwikkeling verzekerd zijn, in welke richting dan ook.

De ontwikkeling van de plannen voor Almere-Stad, verliep als volgt:

a. Richtlijnen

Op basis van een nadere uitwerking van de in "Almere 1985" ontwikkelde visie op het kernenpatroon en de plaats, functie en omvang van de centrale kern daarin kunnen als richtlijnen voor het ontwerp van Almere-Stad gelden:

- ruimte scheppen voor:
 - 80.000 à 100.000 inwoners;
 - 30.000 à 40.000 arbeidsplaatsen;
 - de bij deze inwoner- en arbeidsplaatsenaantallen behorende voorzieningen;
 - voorzieningen voor geheel Almere, voorzover situering daarvan in de tweede kern nodig of gewenst is;
 - regionale en/of nationale voorzieningen, waarvoor Almere-Stad de meest geschikte vestigingsplaats moet worden geacht, zoals bijvoorbeeld nieuwe akkomodaties voor de radio- en T.V.-wereld, waarvoor in het Gooi geen plaats meer is. Ook een dependance van de Amsterdamse universiteit staat nog steeds op het verlanglijstje. Eventueel nieuw te stichten organen van de rijksoverheid, research-instituten en musea, als ook Nederlandse hoofdkantoren van buitenlandse ondernemingen kunnen in dit kader worden genoemd;
- rekening houden met de volgende indicatie voor de te realiseren bebouwingsdichtheden:
 - 60% eengezinswoningen;
 - 20% meergezinswoningen;
 - 20% overige woningen;
- bij het ontwerp van wegennetten in volgorde van belangrijkheid aandacht besteden aan:
 - voetganger, fietser, openbaar vervoerreiziger, automobilist;
- ten aanzien van nationale en regionale vervoersverbindingen rekening houden met:
 - de Zuiderzeespoorlijn, met in Almere-Stad drie stations, tevens knooppunten van het lokaal openbaar vervoer en het centraal station tevens als knooppunt van het regionaal openbaar vervoer;
 - de eventuele aanleg in de toekomst van een regionale railverbinding door het IJmeer (in west-oost richting door het Almere-gebied);
 - een openbaar vervoerssysteem per bus via routes met prioriteit voor de bus, eventueel in een later stadium geschikt voor de tram of eventueel een meer geavanceerde openbaar vervoerstechniek;
- als ruimtelijke randvoorwaarden aanhouden:
 - het tracé en de hoogteligging van de omringende stads-autowegen, de situering van de eerste fase, de reeds genoemde richting van het spoorlijntracé en tenslotte een aantal rapporten, op basis waarvan reeds belangrijke beslissingen zijn genomen;
- de sociaal-ruimtelijke conceptie van Almere namelijk van een uit meerdere kernen op te bouwen stad, gelegen in een uiteindelijk parkachtig landschap, o.a. tot uitdrukking brengen in de relatie tussen het centrum van Almere-Stad en de centrale open ruimte tussen Almere-Haven en Almere-Stad.

b. De ruimte

Op basis van deze richtlijnen werden allereerst een aantal alternatieven opgesteld ten aanzien van het ruimtegebruik van de verschillende bestemmingen bij een omvang van ca. 90.000 inwoners, te weten a) een alternatief waarin het stedelijk gebied een gemiddelde netto dichtheid heeft van ca. 125 inw./ha en b) een alternatief waarin deze gemiddelde dichtheid ca. 60 inw./ha bedraagt. Enkele belangrijke kenmerken van het alternatief met de hoogste dichtheid zijn:

- kortere afstanden binnen de stad;
- grotere hoeveelheid aaneengesloten open ruimte;
- minder aanleiding tot vorming subcentra;

- vergroting van draagvlakken van allerlei voorzieningen binnen loopafstanden;
- meer collectief groen in plaats van ieder huis een eigen privé tuin;
- meer collectieve parkeeroplossingen;
- meer middelhoge bebouwing en hoogbouw etc.

De belangrijkste kenmerken van het alternatief met de laagste dichtheid zijn min of meer tegengesteld aan die van het eerstgenoemde alternatief. Zo zouden de afstanden tussen de verschillende bestemmingen groter zijn. Wel zou in dit alternatief beter worden tegemoet gekomen aan de belangrijkste woonwens van de meerderheid van de bevolking, namelijk het eengezinshuis met tuin. Het belangrijkste nadeel van dit alternatief was wel dat er in het Almere-gebied te weinig buitenruimte, tussen de verschillende kernen, zou overblijven. Een buitenruimte die nu juist als één der meest grote voordelen van de meerkernige opzet van Almere wordt gezien: een ruimte om te recreëren, te verpozen en te ontmoeten ten dienste van alle toekomstige bewoners van Almere en voor bewoners van de regio. Een en ander resulteerde in een derde alternatief, hetwelk de belangrijkste voordelen van beide vorige modellen combineert. In dit model is sprake van een gemiddelde netto dichtheid van ca. 90 inw./ha. De overwegingen om uiteindelijk met dit model verder te gaan, werden mede beïnvloed door een gedetailleerde verkenning van het ruimtegebruik van het gebied, bestemd voor de eerste paar duizend inwoners van Almere-Stad. Uit deze verkenning bleek o.a. dat de dichtheden bij bovengenoemd ruimtegebruik voldoende waren om allerlei dagelijks benodigde voorzieningen (zowel de gebouwde als de openluchtvoorzieningen) binnen loopafstand van de meerderheid van de toekomstige bevolking te plaatsen, zonder dat aan de woonwensen te veel afbreuk wordt gedaan. De verdeling eengezinswoningen - meergezinswoningen - andere woningen van 60-20-20 (zie opdracht) blijft bij dit ruimtegebruik haalbaar. Het aangeven van de dichtheid in inwoners per hectare is verkozen boven het aangeven van de dichtheid in woningen per hectare. Voor het bepalen van loopafstanden naar voorzieningen e.d. zijn aantallen inwoners meer relevant dan aantallen woningen. De gemiddelde woningbezetting kan per onderdeel van de stad namelijk nogal variëren, bijvoorbeeld van 2,2 inwoners per woning in het centrum tot 3,5 elders in de stad. Globaal geldt dan ook dat bij de genoemde gemiddelde dichtheid van 90 inwoners per hectare de woningdichtheid kan uiteenlopen van bijvoorbeeld 50 woningen per hectare in en rond het centrum tot ca. 20 woningen per hectare elders in de stad.

c. Kwantitatieve verkenning ruimtegebruik eerste fase Almere-Stad
 Bij deze kwantitatieve verkenning van de eerste fase zijn de doelstellingen voor Almere (10) en hun uitwerking in concrete maatregelen leidraad geweest bij de beantwoording van belangrijke vragen, zoals: "Voor wie is deze eerste fase eigenlijk bestemd?" en "Hoe moet de beschikbare ruimte worden verdeeld over de verschillende bestemmingen?". In feite vragen die rechtstreeks gaan in de richting van het vestigings- en inrichtingsbeleid.

Gezien de bijzondere plaats van de eerste fase, namelijk in en vlakbij het toekomstige hoofdcentrum Almere, is te pleiten voor een bevolking die qua samenstelling enigszins af zou moeten wijken van de taakstelling voor geheel Almere (11). Wat hogere percentages alleenstaanden, kleine gezinnen en ouderen zouden hier op hun plaats zijn, indien tenminste tevens kan worden zorggedragen voor specifieke voorzieningen voor deze groepen. Aangezien realisering van dit type voorzieningen en voorwaarden in een zo pril stadium niet erg waarschijnlijk lijkt, kan er vanuit worden gegaan dat de belangstelling van genoemde bevolkingsgroepen (de "centrumbevolking") voor deze plaats (in en bij het hoofdcentrum) er wel zal zijn, maar niet al direct vanaf het begin.

Uiteindelijk is dan ook gekozen voor een bevolkingssamenstelling die slechts in geringe mate af zal wijken van de taakstelling voor geheel Almere. Het woningaanbod in deze eerste fase zal dan echter wel mede moeten worden afgestemd op een bevolkingssamenstelling in de toekomst, waarin de typische centrumbewoners een nog hoger aandeel hebben. Zo zal een iets hoger percentage kleine woningen in deze eerste fase moeten worden gebouwd. Kleine woningen, in de zin van 2- en 3-kamerwoningen, zowel in de woningwetsektor als in de premie- en vrije sektor, zodat het aantal m² per (kleine) woning nog aanzienlijk kan variëren. Ook wordt voorgesteld met een waarschijnlijke centrumdynamiek rekening te houden, door de begane grond-bebouwing zodanig op te zetten dat verandering van bestemming zonder al te ingrijpende maatregelen mogelijk is en blijft in de toekomst (12).

Bij de raming van het ruimtegebruik van deze eerste fase (benodigd voor de eerste jaren, waarin volgens de taakstelling ca. 2.500 woningen in Almere-Stad moeten worden gebouwd), is tevens rekening gehouden met bestemmingen die niet direct noodzakelijk zijn voor deze eerste bewoners, maar die vooruitlopen op een latere functie voor een meer omvangrijke bevolking. Met name betreft het hier bestemmingen als openluchtrecreatieve voorzieningen, een deel van de verbindingswegen en van de bedrijventerreinen.

In totaal wordt uitgegaan van een ruimtegebruik voor de eerste fase van ca. 240 ha, als volgt onderverdeeld:

Ruimtegebruik hoofdbestemmingen eerste fase Almere-Stad

Type bestemming	aantal ha (1)	aantal ha (2)
wonen	70	10
werken	25	45
openluchtsport en recreatie (excl. openbaar grootschalig groen)	10	25
onderwijs (k.b.o. en v.o.)	3	3
centrumvoorzieningen	2	2
weg-, rail- en waterverbindingen	20	10
overige elementen	5	10
Totaal	135	105

(1) het ruimtebeslag van de bestemmingen nodig voor de eerste fase;
(2) het ruimtebeslag van bestemmingen die vooruitlopen op hun latere functie in Almere-Stad.

Vervolgens ontstond de behoefte aan een nader inzicht in mogelijke oplossingen voor de inpassing van de eerste fase in een groter geheel, nl. in Almere-Stad bij 40.000 à 45.000 inwoners, te bereiken in het jaar 1990.

d. Faseringsalternatieven

De ruimtelijke ontwikkeling van Almere-Stad tot het jaar 1990 en daarna, kan op velerlei manieren plaatsvinden, vooral omdat het startpunt centraal in het uiteindelijk stadsgebied ligt. Na afweging van de voor- en nadelen van de verschillende mogelijkheden is gekozen voor een ontwikkeling die vanuit dit startpunt "aanknopingspunten" in de op dat moment nog bijna lege polder opzoekt. Het belangrijkste punt is in het begin ongetwijfeld de eerste kern van Almere. In 1979 (startjaar van Almere-Stad) zullen er in Almere-Haven reeds ongeveer 10.000 mensen wonen en werken. Een tweede belangrijk aanknopingspunt is het grote, perifeer gelegen bedrijventerrein "de Vaart", waar in 1979 al een groot aantal hectares zijn uitgegeven aan bedrijven.

Vanaf het startpunt zal de ruimtelijke ontwikkeling van Almere-Stad vanuit het centrum dan ook plaatsvinden in zuid-oostelijke richting (Almere-Haven) en in noord-westelijke richting (bedrijventerrein "de Vaart"). Op deze wijze zullen ook de verbindingslijnen tussen deze plaatsen zoveel mogelijk worden ondersteund. Daarna kan de verdere uitbouw in westelijke of in oostelijke richting plaatsvinden. Zelfs een gelijktijdige aanpak van het westelijk en het oostelijk stadsdeel is denkbaar. De meest geschikte fasering wordt mede bepaald door het realisatietempo van de nationale infrastructuur als rijkswegen en spoorwegen en door tempo en volgorde waarin de overige kernen tot ontwikkeling worden gebracht.

e. Uitgangspunten verkeer en vervoer

Het verkeer en vervoerssysteem in Almere-Stad moet het de mensen mogelijk maken van hun woningen naar kennissen, naar school, het werk, het centrum, het zwembad en andere bestemmingen te gaan, in en buiten Almere.

In nauwe samenwerking met een verkeersadviesbureau (13) zijn studies gedaan naar het meest wenselijke stelsel van voet- en fietspaden, busbanen en autowegen, dat door iedereen moet kunnen worden gebruikt en dat zo weinig mogelijk last veroorzaakt. Allereerst werd overeenstemming bereikt over de belangrijkste uitgangspunten. Zo behoort de omgeving van de woning bestemd te zijn voor mensen en vooral voor kinderen, om er te wandelen en te spelen. In het stadscentrum moet men plezierig kunnen winkelen, flaneren, maar ook zaken doen. Dit kan alleen als het autoverkeer zoveel mogelijk uit deze gebieden wordt geweerd, anderzijds moet men er gemakkelijk kunnen komen, ook vanuit andere kernen van Almere, zo nodig ook met de auto.

Het lopen en fietsen moet de mensen zo makkelijk mogelijk worden gemaakt, d.w.z. weinig hoogteverschillen, korte routes tussen de bestemmingen en veel voorzieningen in de woongebieden, vooral in die op grote afstand van het centrum (zie vorige paragraaf). Het moet zorgdragen voor een korte en vooral snelle verbinding tussen de woongebieden met de verschillende centra en werkgebieden in Almere-Stad en Almere-Haven en later met volgende kernen van Almere alsmede met de rijk geschakeerde buitenruimte. Dit kan door vrije banen voor dit vervoer aan te leggen, een stipte dienstregeling te onderhouden en constant hoge rijsnelheden aan te houden, met haltes middenin de woongebieden, met name in die woongebieden met de hoogste dichtheid, of bij drukbezochte voorzieningen, zoals bijvoorbeeld een zwembad en een ziekenhuis en belangrijke knooppunten van het regionale en nationale openbaar vervoersnet.

De autostromen zullen voornamelijk moeten worden geconcentreerd op enkele grote wegen van waaruit men de tussengelegen verkeersluwe gebieden snel kan bereiken doch niet doorkruisen. Een dergelijke opzet biedt de mogelijkheid de hoofdverkeerswegen zo te situeren dat een snelle en veilige verkeersafwikkeling wordt bereikt, zonder dat stank en lawaai inbreuk doen op het wonen, het werken en het recreëren.

De meer specifieke richtlijnen voor het ontwerp van voet- en fietspaden, busbanen en autowegen staan vermeld in de verwijzingen (14).

f. Woondichtheden en voorzieningen

De toekomstige bevolking van Almere-Stad zal gebruik willen maken van allerlei voorzieningen, zoals winkels, scholen, dokters, sportvelden en zwembaden. Indien mogelijk zou men bovendien willen kunnen kiezen uit meerdere mogelijkheden. Hoeveel tijd, moeite en kosten zal men over hebben om de afstanden er naar toe af te leggen? Voor

iedereen en voor elke voorziening zal dit verschillend zijn, afhankelijk van karakter, leeftijd, inkomen, beschikbare vervoermiddelen etc. Bij de inrichting van een nieuw stedelijk gebied moeten deze verschillen worden onderkend bij het aanwijzen van plaatsen waar de voorzieningen tot stand moeten komen. Zo zal voor een kleuterschool een afstand van 300 m tussen woning en school aanvaardbaar zijn (vijf minuten lopen voor kleuters), terwijl voor een groot warenhuis misschien 4 km redelijk is (met het openbaar vervoer in 20 minuten te overbruggen). Deze reistijden zijn drempelwaarden die afhankelijk zijn van het type gebruikers (in deze gevallen respectievelijk kleuters en volwassenen) en het type vervoermiddel (respectievelijk hier lopen en met de bus gaan). Zo is voor alle voorzieningen een dergelijke reistijd-drempelwaarde te bepalen. Het beste kan worden uitgegaan van de meest "zwakke" gebruikers (als er meerdere gebruikers zijn, zoals kinderen en volwassenen of automobilisten en niet-automobilisten), of van de meerderheid van de gebruikers.

In de oude, dichtbevolkte steden waren deze drempelwaarden nauwelijks van toepassing, zeker niet voor de hoofdzakelijk dagelijks en wekelijks benodigde voorzieningen. In deze tijd worden ze echter steeds belangrijker door de toenemende ruimteconsumptie van de bevolking en de toenemende specialisatie en schaalvergroting van allerlei voorzieningen. Voorzieningen hebben zodoende steeds meer mensen in hun omgeving nodig om verzekerd te zijn van voldoende gebruikers. Deze benodigde aantallen mensen worden bevolkingsdrempelwaarden genoemd. Ook deze verschillen per voorziening (kleuterschool ca. 1800 inwoners, groot warenhuis 40.000 of meer inwoners).

Door het koppelen van de reistijd-drempelwaarden (vanuit de gebruikers te bepalen) en de bevolkingsdrempelwaarden (vanuit de voorzieningen te bepalen), kan worden berekend welke aantallen woningen in nieuwe woongebieden van een bepaalde omvang moeten worden gebouwd, willen de drempelwaarden worden "gehaald" (dus de minimum woningdichtheid kan worden vastgesteld). (15) Meerdere voorzieningen blijken echter een woningdichtheid in hun omgeving nodig te hebben die ver uitgaat boven het in de opdracht voorgeschreven gemiddelde van zestig inwoners (20 woningen) per hectare bruto. Plaatselijk zullen de dichtheden in Almere-Stad dus hoger moeten zijn om zowel bevolking als voorzieningen (ondernemers en exploitanten) tevreden te stemmen. Voor Almere-Stad wordt er vanuit gegaan dat juist de woongebieden op grotere afstand van het stadscentrum buurtvoorzieningen (zoveel mogelijk gekombineerd met haltes van het openbaar vervoer) hard nodig zullen hebben om hier hun dagelijks en frequent benodigde artikelen en diensten te halen. Dit betekent dat in deze "buitengebieden" de dichtheid omhoog moeten worden gebracht naar 90 à 120 inwoners per hectare bruto, pas dan liggen alle buurtvoorzieningen binnen de als norm gestelde reistijden.

Behalve in de buitengebieden zullen deze hogere dichtheden ook nodig zijn in en om het centrum (tot ca. 800 m) en langs de belangrijkste verbindingssassen tussen centrum en buitengebieden.

Lagere woondichtheden zullen in hoofdzaak niet aan de rand van de stad moeten voorkomen, maar juist ook in het middengebied, daar waar de animo ietwat geringer zou zijn om van buurtvoorzieningen gebruik te maken. Ruimte-extensieve voorzieningen, zoals sportvelden en volkstuinten kunnen ook voor een deel in deze zone worden gesitueerd, dus niet uitsluitend aan de rand van de stad.

Door deze voorgestelde woondichtheidsverdeling ontstaan er mogelijkheden voor een verdergaande en meer gevarieerde spreiding van de verschillende voorzieningen over het toekomstige stadsgebied.

Vergelijking met een model waarin van een meer traditionele verdeling werd uitgegaan (bij hetzelfde inwonertal en ruimtegebruik), dit wil zeggen waar de laagste woondichtheden aan de stadsrand en de hoogste uitsluitend rondom het centrum voorkomen, leerde dat in het beschreven model de mate van spreiding van voorzieningen aanmerkelijk groter kan zijn. Ook doorrekening van beide modellen op verkeersaspecten gaf een lichte voorkeur te zien voor het beschreven model.

De te presenteren ontwikkelingsplannen voor **Almere-Stad** zullen dan ook dit model trachten te volgen.

g. Het centrum van Almere-Stad

Het centrum van Almere-Stad, tevens toekomstig hoofdcentrum voor geheel Almere, zal in belangrijke mate het gezicht bepalen van de hoofdkern. Voor bijna alle inwoners van Almere-Stad en voor velen uit de overige kernen van Almere zal het een belangrijk gemeenschappelijk onderdeel vormen van de ruimtelijke en maatschappelijke belevingswereld. Voor de mensen die in en om het centrum zullen wonen, vervult het bovendien een buurtfunctie. Dit centrum is dan ook gesitueerd in het geografisch zwaartepunt van Almere.

Afstanden naar de centra van de andere kernen kunnen op deze manier zo beperkt mogelijk worden gehouden (ca. 5 km). Rechtstreekse fiets- en openbaarvervoers-verbindingen tussen deze centra en het hoofdcentrum zorgen voor maximale reistijden van ca. 15 à 20 minuten. Het was dan ook zinvol te trachten een globaal beeld op te roepen van mogelijke functies, vorm en inhoud van het hoofdcentrum. Een dergelijk beeld kan dan onderwerp zijn van gedachtenwisseling en discussie over de opzet van het centrum. Tevens kan het dan van invloed zijn op mogelijke inpassing in de ontwikkelingsplannen voor Almere-Stad. Allereerst werd aandacht besteed aan mogelijke functies van het toekomstige centrum. Behalve verzorging, werkgelegenheid, communicatie en ontmoeting en (voor een deel) wonen, werd de zogenaamde "meerwaarde" onderscheiden. Deze meerwaarde heeft veelal betrekking op keuzemogelijkheid, herbergzaamheid en verandering. **Keuzemogelijkheid** in activiteiten, diensten, artikelen en prijzen; **herbergzaamheid** door de relatie tussen bebouwing en open ruimte (goede schaal- en maatvoering!) en **verandering** door mogelijkheden het centrummilieu aan te passen aan wisselende maatschappelijke behoeften en nieuw verworven technische kennis. Uiterste zorg voor deze meerwaarde bij programmering en ontwerp van een centrum dat in een zo korte periode (ca. 25 jaar) tot stand moet komen, is meer dan noodzakelijk.

Vervolgens werden ramingen verricht naar het ruimtegebruik van zowel de bebouwde als de onbebouwde ruimten. Evenveel aandacht werd besteed aan benodigde aantallen m² voor winkels, sociaal-culturele-, medische- en sportvoorzieningen, onderwijs, kantoren en woningen, als aan parkeerruimten, pleinen, straten, stegen en andere onbebouwde ruimten.

Voor de interne rangschikking van het centrum kan worden uitgegaan van speciale voetgangerroutes. Hieraan zou dan de kleinschalige bebouwing een plaats kunnen vinden (kleinere winkels, kleinere kantoren en woningen). De meer grootschalige elementen, zoals warenhuizen, kantoorgebouwen e.d. kunnen voorkomen langs routes voor meerdere verkeerssoorten, op zeer korte afstand (tot maximaal 200 m) van de voetgangerroutes. Op basis van een aantal typische bezoekskenmerken (wie bezoekt wat, hoelang en wanneer en hoe vaak), werden de centrumelementen ingedeeld ten behoeve van voorstellen over de mogelijke ligging.

Tenslotte werd een grote hoeveelheid materiaal verzameld om beelden gedachtenvorming over het centrum zo goed mogelijk kwantitatief te ondersteunen. De bedoeling is deze centrumstudie binnenkort als studierapport uit te geven. (16)

2.3. Het ontwerp Almere-Stad

Het ontwerp wil in hoofdlijnen de ontwikkeling en structuur van Almere-Stad aangeven tot het jaar 2000, het jaar waarin 80.000 à 100.000 inwoners in deze tweede kern van Almere zouden kunnen leven. Ontwikkelingen, vooral die na 1990, kunnen slechts zeer globaal worden aangeduid. Geen mens kan voorspellen aan welke veranderingen de maatschappij in de komende decennia onderhevig zal zijn. Aangezien ruimtelijke structuren een directe neerslag zijn van maatschappelijke processen heeft het dan ook weinig zin dit soort structuren op papier te zetten voor een relatief ver van ons verwijderde toekomst.

Ongetwijfeld zullen ook de hier voorgestelde ruimtelijke structuren voor Almere-Stad nog vele malen gewijzigd worden, hetzij op papier, hetzij nog nadat ze reeds aangelegd zijn. In elke stad vinden dit soort wijzigingen en veranderingen voortdurend plaats, vooral in de oudere delen van de stad die ruimtelijke neerslagen zijn van historische maatschappijstructuren. Het ontwerp Almere-Stad geeft dan ook uitsluitend de hoofdlijnen aan. Per ontwikkelingsfase kunnen deze lijnen dan nader worden uitgewerkt en gedetailleerd, zoals momenteel voor Almere-Stad uitsluitend de allereerste fase (rond 1980) in detailplannen wordt uitgewerkt.

De volgende hoofdkenmerken van het plan kunnen worden onderscheiden:

Begrenzing plangebied

Het plangebied wordt in hoofdzaak begrensd door autowegen, gescheiden van de bebouwing door ruime groenstroken van wisselende breedte. Aan de zuidkant wordt de begrenzing gevormd door een grote centrale plas van ca. 100 ha en een grootschalig groengebied, waarin een aantal recreatieve voorzieningen zijn gepland, zoals een bosbad, een jachthaven, picknickplaatsen, campings e.d. Deze plas en dit groengebied maken deel uit van de buitenruimte van Almere, een buitenruimte die plaats zal bieden aan functies die enerzijds een verlichting kunnen betekenen van de recreatieve druk op delen van de regio en die anderzijds voor een zo breed mogelijk scala van gebruikerscategorieën uit de kernen van Almere van belang zijn, op een gemakkelijk overbrugbare afstand van de woongebieden.

Het centrum

Het centrum van Almere-Stad ligt zo centraal mogelijk binnen het toekomstige Almere. Behalve een buurtfunctie voor de eerste bewoners, moet het later ook een hoofcentrumfunctie gaan vervullen voor Almere-Stad en voor de overige kernen van Almere. Zoals gezegd zal dit centrum dan ook vanuit alle delen van Almere goed bereikbaar zijn. De toekomstige spoorlijn zal zorgdragen voor eveneens snelle verbindingen met Amsterdam, het Gooi, Utrecht en Lelystad. Met name het centrum van Amsterdam komt daarmee binnen snel bereik van de bewoners van Almere. Het groot-stedelijk voorzieningenapparaat en het hoog gespecialiseerde werkmilieu in het hart van Amsterdam kan daardoor een nieuwe injectie krijgen. Draagvlakvergroting in aantallen inwoners en beroepspersonen is voor met name dit centrum hard nodig. Uiteraard zijn de voordelen wederzijds. Ook het centrum van Almere-Stad zal door deze spoorlijn krachtige ontwikkelingsimpulsen verkrijgen. In dit centrum zullen centrale voorzieningen voor de inwoners van Almere-Stad worden gesitueerd. Ook voorzieningen (grote warenhuizen, hoofdvestigingen van banken en bedrijven, hotels e.d.), die een verzorgingsfunctie voor geheel Almere voor hun rekening nemen, horen hier thuis. Een belangrijk deel van het totaal aantal arbeidsplaatsen dient tevens in dit centrum te worden geconcentreerd, zodat ook mensen uit andere kernen van Almere in het centrum kunnen

werken, vooral in genoemde voorzieningen en in de kantorensector. In en rondom het centrum zullen woningen worden gebouwd voor typische centrumbewoners, zodat het centrum ook een duidelijke woonfunctie krijgt. Voorlopig wordt gedacht aan ca. 7% van het totaal benodigde aantal woningen in Almere-Stad (in het jaar 2000 dus ongeveer 2400 van de 30.000 woningen). Aan de noordkant zal het centrum worden begrensd door het reeds genoemde centraal station, eerst alleen een regionaal en lokaal busstation, later ook N.S.-station. In het zuiden wordt het centrum begrensd door de centrale plas, terwijl in het oosten en westen de omringende woongebieden het centrum "binnendringen".

Groengebieden

Vanuit de tussen de kernen gelegen buitenruimte rondom het uiteinde-lijk stadsgebied dringen een aantal landschapsontwikkelingszones naar binnen tot vlakbij het centrum. Hierin zijn een aantal sport- en openluchtrecreatievoorzieningen gepland (o.a. sportvelden, zwembaden, bossen, plantsoenen en volkstuinen). In deze zones liggen waterpartijen welke een onderdeel vormen van het hele stelsel van waterwegen en waterberging in de stad en die een verbinding bewerkstelligen met de omringende buitenruimte en de overige kernen van Almere.

Behalve deze waterwegen zorgen voet- en fietspaden voor rechtstreekse verbindingen tussen de buitenruimte en het centrum van de stad.

Oppervlakten

De voor Almere-Stad geraamde oppervlakten voor de verschillende bestemmingen bij een inwonertal van 80.000 à 100.000 inwoners zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Ruimtegebruik Almere-Stad 2000

Woongebied (90-120 inw./ha)	ca.	550 ha
Woongebied (60- 90 inw./ha)	ca.	300 ha
Woongebied (30- 60 inw./ha)	ca.	150 ha
(incl. de niet-centrumvoorzieningen)		
Subtotaal woongebieden	ca.	1.000 ha
Centrumgebied	ca.	65 ha
Bedrijvenparken (80-100 arb.pl./ha)	ca.	50 ha
Bedrijvenparken (30- 40 arb.pl./ha)	ca.	285 ha
Subtotaal werkgebieden	ca.	335 ha
Kernhoofdwegen (auto)	ca.	60 ha
Lokale o.v.baam (bus)	ca.	60 ha
Spoorlijn	ca.	50 ha
Waterlopen	ca.	80 ha
Subtotaal verbindingen	ca.	250 ha
Sport e.a. openluchtvoorzieningen	ca.	200 ha
Watergebieden	ca.	300 ha
Bossen en parken	ca.	200 ha
Overig groengebieden (o.a. buffergroen)	ca.	100 ha
Subtotaal recreatieve gebieden	ca.	800 ha
Bijzondere bestemmingen	ca.	50 ha
TOTAAL	ca.	2.500 ha

De dichtheden in inw./ha en in arb.pl./ha betreffen bruto-dichtheden. In de woongebieden is het benodigde ruimtegebruik van de niet-centrumvoorzieningen en van de wijk-infrastructuur, evenals het wijk-groen, opgenomen in het aantal ha. Hetzelfde geldt voor de bedrijven-parken.

Groei

De ruimtelijke groei van Almere-Stad zal via radialen, voornamelijk bestaande uit woonbebouwing, vanuit het centrum plaatsvinden, eerst in zuid-westelijke en noord-oostelijke richting (respectievelijk naar Almere-Haven en naar het bedrijventerrein "de Vaart"), vervolgens in westelijke en in oostelijke richting. Tegelijkertijd zullen zowel de in het toekomstige stadslichaam doordringende uitlopers van het buitengebied worden ingeplant en ingericht. Ook de verspreid over de stad gelegen bedrijventerreinen zullen tot ontwikkeling worden gebracht. Zo zullen de binnendringende groene ruimten evenals de bedrijven-parken geleidelijk omgrensd worden door woonbebouwing.

Dichtheid en voorzieningen

De hoogste woondichtheden zullen rond het centrum, langs de radialen en in aan de rand gelegen subcentra komen. Op deze manier kan een zo maximaal mogelijke graad van spreiding van voorzieningen worden bereikt. Een dergelijke opzet is ook gunstig voor een evenwichtige belasting van het lokaal openbaar vervoersnet. De belangrijkste voorzieningenconcentratie zal voorkomen in en om het centrum: winkels, warenhuizen en speciaalzaken, banken, overheidsinstellingen, bioscopen, horeca-vestigingen e.d. zullen - naarmate het inwonertal van Almere-Stad en geheel Almere toeneemt - in toenemende mate het centrum vullen.

Daarnaast zullen bij belangrijke knooppunten in de stad kleinere concentraties kunnen ontstaan, terwijl verspreid over de stad buurt- en wijkverzorgende voorzieningen binnen loopafstand van bewoners liggen, zoveel mogelijk gekombineerd en geïntegreerd met haltes van het openbaar vervoer. Grootschalige voorzieningen, die misschien maar één keer in Almere-Stad zullen voorkomen, hoeven niet beslist in of bij het centrum te liggen, maar kunnen elders in de stad een plaats vinden, bijvoorbeeld een voetbalstadion, een ziekenhuis en instellingen voor voortgezet en hoger beroepsonderwijs, ook daar bij haltes van het openbaar vervoer.

Woonmilieus

Er zal worden gestreefd naar een aanbod van zoveel mogelijk verschillende typen woongebieden, verschillend onder andere in dichtheid, karakter, verkavelingstype, huurniveau, auto-ontsluiting en de hoeveelheid aanwezige voorzieningen. Op deze wijze kunnen toekomstige bewoners aan de hand van hun eigen specifieke woonwensen kiezen uit een gevarieerd aanbod.

Ook de situering van de woongebieden is erg belangrijk. Voor de ene groep is het type woning - al of niet met tuin - doorslaggevend, ongeacht de situering binnen het stadsgebied, voor een andere groep is juist die situering veel belangrijker dan de woning: men wil persé in het centrum wonen of aan de rand van de stad of dichtbij het werk.

Het aanbod (van verschillende woonmilieus) wordt zoveel mogelijk afgestemd op de vraag (woonwensen van verschillende bevolkingsgroepen of gezinsfasen).

Werkmilieus

Op basis van ramingen van deelnemingspercentages, van benodigde aantallen arbeidsplaatsen en beroepspersonen en het benodigde ruimtegebruik hiervoor aan kantoren en bedrijven, zijn in het plan

meerdere werkmilieus opgenomen. Deze ramingen vormen onderdeel van een binnenkort te publiceren studierapport. (17)

Zoals gezegd zal het hoofdcentrum een belangrijk aandeel van de werkgelegenheid in de kantorensector en in voorzieningen voor zijn rekening nemen, terwijl ook nevencentra hiervan een (kleiner) deel zullen krijgen. In de woongebieden zullen verspreid werk- of ambachtstraten voorkomen, terwijl ook een aantal kleinere bedrijventerreinen (van 2-10 ha) hierin zijn opgenomen. Daarnaast zijn er een aantal bedrijvenparken gepland op verschillende plaatsen in de stad. Deze bedrijvenparken zullen, behalve qua ligging, ook verschillen qua kavelgrootte-verdeling, qua ontsluitingsmogelijkheden, qua omvang en qua grondprijzen. Op deze manier wordt ook voor bedrijven getracht zoveel mogelijk verschillende mogelijkheden aan te bieden (het aanbod) om aan de sterk uiteenlopende vestigingseisen van de verschillende bedrijfstypen (de vraag) tegemoet te komen. Vestiging in Almere-Stad betekent vestiging in een toekomstige hoofdkern van een nieuw stedelijk gebied, op korte afstand van belangrijke bestaande stedelijke concentraties (Amsterdamse agglomeratie, het Gooi en Utrecht/Amersfoort).

Verplaatsingsmilieus

- a. voor voetgangers en fietsers: Tussen woonbuurten, werkgebieden, het centrum, de omliggende buitenruimte en andere kernen van Almere, lopen rechtstreekse, comfortabele en veilige routes voor voetgangers en fietsers. Kruisingen met wegen waarover in het spitsuur meer dan 300 auto's rijden, zijn ongelijkvloers. De hoofd fiets- en voetpaden gaan hier onderdoor via een tunnel of er overheen via een brug. Grachten worden samen met deze routes onder wegen doorgevoerd, zodat ruime en lichte tunnels ontstaan. Vanaf het begin lopen er voet- en fietspaden van Almere-Stad naar Almere-Haven, het bedrijventerrein "de Vaart", recreatiegebieden en naar het oude land.
- b. voor bromfietsers: In verband met zijn kwetsbaarheid in het drukke en snelle autoverkeer wordt de bromfietser niet op de belangrijkste autowegen toegelaten. Binnen de woonomgeving lopen de bromfietsroutes via de minder intensief en minder snel bereden wegen voor alle verkeer en plaatselijk via alleen door (brom-)fiets te berijden kortsluitingen.
- c. voor openbaarvervoer-reizigers: Voor het regionale en nationale openbaar vervoer is de viersporige raillijn in het plan opgenomen, die aansluit op de spoorlijn Amsterdam-Hilversum. Dit maakt treinverbindingen mogelijk met Amsterdam, Schiphol, Hilversum, Utrecht en Amersfoort. Het spoorlijntracé loopt dwars door Almere-Stad in west-oostelijke richting. Drie stations, met een onderlinge afstand van ca. 2 km, dienen ervoor te zorgen dat zoveel mogelijk inwoners binnen redelijke afstand van een dezer stations wonen. De spoorbaan wordt op een 4 à 5 meter hoge dijk gelegd. De paden, busbanen en autowegen kruisen deze baan ongelijkvloers. Door de lange tijd van voorbereiding en uitvoering kan de spoorlijn op zijn vroegst in 1985 in gebruik worden genomen. Een tijdstip dat beslist niet te vroeg mag worden geacht. (18) Tot die tijd verzorgen regionale buslijnen verbindingen met o.a. Amsterdam, 't Gooi en Weesp, Lelystad en Schiphol.
Ten aanzien van mogelijke ontwikkelingen in een verre toekomst betreffende meer stadsgewestelijke railverbindingen bestaat zoveel onzekerheid, dat hiervoor in het ontwerp voorshands geen tracees zijn opgenomen.

Het lokaal openbaar vervoer doet met alle lijnen de centrale noord-zuidroute aan (waaraan ook het centrum ligt). Vanuit het centrum

vertakt het stelsel zich naar de buitenwijken en naar andere kernen van Almere. Deze radiale structuur biedt mogelijkheden voor uitbreiding in alle richtingen en voor verschillende exploitatievormen. Het stelsel is dusdanig getraceerd dat bijna alle inwoners binnen 400 meter van een bushalte zullen wonen, terwijl tevens de meeste nevencentra in het plan bij deze haltes zijn gesitueerd. De vrije busbanen zullen ook geschikt zijn voor andere lokale openbaar vervoermiddelen, zoals trolleybussen, trams of toekomstige modernere middelen.

- d. voor automobilisten: Stadsautowegen rondom de stad, aansluitend op zowel belangrijke verbindingen via de weg met de regio (19) als op het interne wegennet tussen de kernen van Almere, zorgen voor goede autoverbindingen. Binnen Almere-stad zullen kernhoofdwegen met elkaar verbinden: het centrum, de woon-, werk- en recreatiegebieden. Het doorgaand verkeer zal zoveel mogelijk uit de stad worden geweerd. De aansluitingen van de kernhoofdwegen van Almere-Stad op Rijksweg 6 en de omringende stadsautowegen, evenals de kruisingen van de overige verkeerssoorten (openbaar vervoer, hoofdfietsroutes) met deze autowegen zijn op het plan indicatief aangegeven. Zij vormen nog onderwerp van studie, mede in verband met de gegevens welke nog zullen voortvloeien uit de plannen voor de overige kernen van Almere. Een en ander zal in het structuurplan voor geheel Almere nadere uitwerking vinden. Overigens zijn de kernhoofdwegen niet door de dichtbebouwde gebieden in Almere-Stad getraceerd. Door deze gebieden lopen wel de vrije busbanen en fiets- en voetpaden. Zo ontstaan zogenaamde "auto-verkeersluwe" gebieden, waar de automobilist niet harder dan 20 à 30 km per uur mag rijden. (20)

Het open water

Het open water in en rondom Almere-Stad is in een vijftal elementen in te delen. In de eerste plaats zijn er de bestaande tochten en de Hoge Vaart. Deze hebben in eerste instantie een transportfunctie, zowel voor water als voor goederen. Het tweede element is de doorgaande vaarroute, een recreatieve vaarverbinding vanaf het centrum naar toekomstige waterplassen buiten de stad, waarlangs veelvuldig recreatieve voorzieningen zoals bossen, parken etc. zullen liggen. In open verbinding met deze vaarroute (-5.50 m N.A.P.) staat het toekomstige grachtensysteem van de stad, nodig voor het opvangen van het overtollige hemelwater. Het vierde element, de reeds aanwezige zandwinplaats kan eveneens worden opgenomen in het grachtenpatroon, zowel voor de vergroting van bergingscapaciteit als voor de pleziervaart.

Het voor Almere-Stad meest in het oog springende open waterelement is de centrale plas in het hart van Almere, aan de noordzijde begrensd door het centrum. Ook deze plas zal een belangrijk recreatief hart kunnen worden, voor zowel de waterrecreatie als de oeverrecreatie.

3. Het ontwikkelingsprogramma

3.1. Bewoners en bedrijven

De belangstelling van mensen om in Almere te gaan wonen is erg groot. Voor de eerste paar honderd woningen in Almere-Haven hebben zich ca. 15.000 gezinnen als belangstellenden aangemeld. Uit een onderzoek onder deze belangstellenden (21) bleek de samenstelling van deze spontane belangstelling sterk af te wijken van de tot taak gestelde bevolkingssamenstelling naar leeftijd en inkomen. Vooral de lagere inkomensgroepen en de groepen jongeren en bejaarden tonen - naar verhouding - nog weinig belangstelling om in Almere te gaan wonen.

Tot nog toe is ook de belangstelling van het bedrijfsleven voor vestiging in Almere naar verwachting, zeker met in acht neming van de economische situatie in Nederland. Er hebben zich een groot aantal voornamelijk verzorgende bedrijven als belangstellenden aangemeld, hoofdzakelijk middenstanders, terwijl er tevens sprake is van een behoorlijke belangstelling van kleine en middelgrote industriële bedrijven en bouwbedrijven. De houding van de particuliere kantorensector is nog wat aarzeland te noemen, behalve dan vanuit de meer verzorgende kantoren, zoals bijvoorbeeld banken. Deze geringere belangstelling van kantoren valt ook elders te constateren. Uit Britse ervaringen blijkt dat gedurende de eerste ontwikkelingsfasen van een nieuwe stad de werkgelegenheid vooral in de kantorensector achterloopt. Gaandeweg voltrekt zich echter een tegengestelde beweging, een soort "nailen" van arbeidsplaatsen in vooral de kantorensector.

In een andere nieuwe stad in Flevoland, Lelystad, viel eveneens een aanvankelijk tekort aan belangstelling vanuit deze sector te constateren. De aanwezigheid van enkele grote overheidsinstellingen droeg echter zorg voor een voldoende groot aantal kantoorarbeidsplaatsen.

Het blijkt dus dat bepaalde groepen mensen en bepaalde typen bedrijven niet bereid zijn zich te vestigen in de beginfase van een nieuwe stad. Wat zijn de oorzaken van deze geringe belangstelling van deze groepen en wat zou het verantwoordelijk ontwikkelingsorgaan (in casu de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders) kunnen doen om deze oorzaken althans gedeeltelijk weg te nemen. Wil de taakstelling betreffende een evenwichtig samengestelde bevolking en een evenwichtig samengesteld werkgelegenheidspakket **vanaf het begin** van de ontwikkeling van Almere-Stad een reële zaak zijn, dan is meer studie nodig naar de oorzaken die deze taakstelling bemoeilijken.

Indien we de **ontwikkeling van een nieuwe stad** heel vluchtig doorlopen, blijkt de ontwikkeling in de volgorde van belangstelling van bewonersgroepen en bedrijvensectoren hiermee enigszins te corresponderen.

In de eerste jaren bestaat zo'n stad uit niet veel meer dan een paar honderd of duizend woningen. Verder is er een eerste fase van het centrum, waarin een aantal, hoofdzakelijk verzorgende, bedrijven zijn opgenomen. Deze zijn soms in permanente, soms in tijdelijke of noodonderkomens gehuisvest. Genoemd kunnen worden een aantal winkels voor de dagelijkse verzorging, enkele horecavestigingen, ruimten voor de meest noodzakelijke medische verzorging, de eerste bankfilialen en enkele andere kleine kantoren uit de overheids- en particuliere sector. In het woongebied bevinden zich bovendien enkele kleuter- en basisscholen en misschien voorzieningen zoals buurthuizen, kerkruimten en "kantoren-aan-huis" (verzekeringsagenten, makelaars e.d.). Op het industrieterrein hebben zich de eerste bouwbedrijven en nevenvestigingen of produktieafdelingen van grotere industriële bedrijven gevestigd, benevens een dozijn kleinere bedrijven. Het woningbestand kenmerkt zich door een nog geringe differentiatie in vormgeving, type en grootte. Ook de huren lopen niet ver uiteen. De

sociale contacten in deze fase zijn nog nauwelijks selectief, al te grote kieskeurigheid leidt in een dergelijke situatie al gauw tot sociaal isolement. Het is dan ook niet meer dan logisch dat vooral gezinnen met jonge kinderen deze fase niet bezwaarlijk vinden. In hun wensenpakket staat immers in de meeste gevallen de eengezinswoning en het veilige woonmilieu bovenaan. De ongemakken die een dergelijke fase nu eenmaal met zich meebrengt, worden op de koop toegenomen. De beschikbare vrije tijd in de avonden en weekenden wordt hoofdzakelijk besteed aan de inrichting en aankleding van het nieuwe huis, terwijl een eventuele avondstudie ook in die fase aantrekkelijk kan zijn. Financiële bokkesprongen kan men zich nauwelijks veroorloven: niet alleen de stad of de wijk, maar ook het gezin zelf bevindt zich in een beginfase. Een uitzondering hierop vormen de gezinnen van de eerste beroepspersonen. Zij komen niet in de eerste plaats voor de nieuwe woning, maar vooral voor de nieuwe werkkring. **Pas als de nieuwe stad wat groter is**, meer inwoners telt, over meer en meer gespecialiseerde voorzieningen beschikt, maar vooral ook meer en gevarieerde werkgelegenheid te bieden heeft, zullen ook andere bevolkingsgroepen in andere gezinsfasen de stap naar zo'n nieuwe woonplaats willen zetten. Via een zich steeds verder ontwikkelend verenigings- en groepsleven kunnen sociale contacten steeds meer selectief tot stand worden gebracht. Huishoudens met oudere kinderen, huishoudens zonder kinderen, bejaarden, oudere alleenstaanden en soms ook jongeren zullen samen met de reeds genoemde huishoudens met jonge kinderen tot de belangstellenden voor een woning in de nieuwe stad gaan behoren. Scholen voor meerdere soorten van voortgezet onderwijs, specifieke bejaardenvoorzieningen, warenhuizen en gespecialiseerde winkels, uitgaansmogelijkheden en periodieke kunst- en sportmanifestaties vormen hiertoe wel een vereiste, evenals een zich steeds meer specialiserend en uitbreidend werkgelegenheidsaanbod. Grotere industriële bedrijven, ambachtsbedrijven, instellingen en instituten hebben zich inmiddels gevestigd, terwijl langzamerhand de belangstelling van particuliere tertiaire bedrijven op gang gekomen is. Redenen hiervoor liggen voor de hand: de grotere lokale arbeids- en afzetmarkt, de aanwezigheid van particuliere woningbouwterreinen, het hogere voorzieningenniveau, vooral ook in de recreatieve sfeer, de betere verbanden met de buitenwereld, de "bekendheid" van de nieuwe plaats en tenslotte de aanwezigheid van een veelvoud van kleine industriële en administratieve bedrijven. Deze kunnen ingeschakeld worden voor aanvullende werkzaamheden. Genoemd kunnen o.a. worden: reclamebureaus, adviesbureaus, reparatiebedrijven, constructiewerkplaatsen en kantoren voor zakelijke en maatschappelijke dienstverlening.

In een volgende fase tenslotte, misschien **bij een inwonertal tussen de 50.000 en 100.000**, raakt de nieuwe stad volgegroeid, vooral als de stad zich een zekere regionaal verzorgende functie heeft verworven voor omliggende kleinere kernen. Bedrijven met een zeer veelzijdige samenstelling van arbeidsplaatsen dienen zich aan en kostbare voorzieningen van hoog niveau zijn gerealiseerd. Kortom: de stad is geleidelijk aan min of meer volwassen en zelfstandiger geworden. Er is dan letterlijk plaats voor- en behoefte aan mensen in alle leeftijden en gezinsfasen, in alle inkomensklassen en met uiteenlopende leefstijlen. De mogelijkheden om te veranderen van werkkring zonder te moeten verhuizen naar een andere woonplaats zijn groter, zelfs voor de meer gespecialiseerde beroepspersonen. Mogelijkheden voor het bedrijven van uiteenlopende activiteiten zijn aanwezig. De eerste, oorspronkelijke stadsdelen krijgen een wat ander karakter, veranderingen dienen zich aan, zowel in de bebouwing als in de bevolkings- en bedrijvensamenstelling. Er gaan ouderdomsverschillen ontstaan tussen verschillende wijken, hoewel veel minder pregnant dan in langzaam gegroeide steden. Tenslotte betreft deze korte beschrijving een ontwikkeling over een periode van misschien 25 à 30 jaar. Wel werken deze verschillen

onderscheid in prijsniveau in de hand tussen oude en nieuwe bedrijfsruimten en woningen, zodat ook voor bewoners en bedrijven die de hoge huur- en koopprijzen van nieuwbouw als de grootste belemmering zien, de niet meer zo nieuwe stad als vestigingsplaats interessant wordt.

Uit deze maar zeer globale en onvolledige beschrijving zijn reeds enkele punten naar voren gekomen die de geringe belangstelling van bepaalde bevolkingsgroepen en bedrijvensectoren voor vestiging in de beginfase benadrukken.

a. Voor bewoners

De hoge huren (althans hoger dan hun huidige);
het ontbreken van gespecialiseerde en specifieke voorzieningen;
de "onbekendheid" van de nieuwe plaats;
de geringe karakter- en ouderdomsverschillen tussen de verschillende stadsdelen;
de geringe mogelijkheden om geschikt werk te vinden;
het ontbreken van voldoende leefstijl-genoten voor de vorming van zogenaamde subculturen;
de onherbergzaamheid van het fysieke milieu.

b. voor bedrijven

de nog geringe omvang en gevarieerdheid van de arbeids- en afzetmarkt ter plaatse,
de infrastructurele tekortkomingen;
het ontbreken van hoogwaardige voorzieningen;
het ontbreken van goedkope bedrijfsruimte;
de onbekendheid van en met de nieuwe vestigingsplaats;
een afwachtende houding ten aanzien van de voortgang van de ontwikkeling van de nieuwe stad.

Voor de duidelijkheid zij er op gewezen dat deze opsomming factoren betreft die gelden ten aanzien van de nieuwe vestigingsplaats. Andere oorzaken kunnen zijn gelegen in de huidige woon- of vestigingsplaats: bijvoorbeeld de gehechtheid aan de oude, vertrouwde omgeving, de gevestigde sociale contacten, de angst voor het onbekende, de beperkte mobiliteitsbehoefte etc. Voor bedrijven kan dit evenzeer gelden: de langzaam opgebouwde good-will met het personeel en met afnemers, de noodzaak tot regelmatige formele, maar ook informele contacten met andere bedrijven en misschien overheidsinstanties. Allemaal banden die vaak moeilijk kunnen worden verbroken.

3.2. Ontwikkelingsinstrumenten

Teneinde een bredere belangstelling van bewoners en bedrijven voor vestiging in Almere (-Stad) te bewerkstelligen, dient er kennelijk meer aangeboden te worden dan alleen eengezinswoningen, bedrijventerreinen en basisvoorzieningen.

Allereerst moet er vanaf het begin blijk van worden gegeven dat het hier gaat om vestiging in de hoofdkern van het toekomstige, meerker-nige stedelijk gebied Almere, uiteindelijk bestemd voor minimaal 125.000 en maximaal 250.000 inwoners. Deze hoofdkern, zelf bestemd voor 80.000 à 100.000 inwoners, zal centraal ten opzichte van de overige - in omvang kleinere - kernen liggen. Vandaar ook de naam voor deze tweede kern: Almere-Stad. Een duidelijkere aanwijzing voor deze toekomstige centrale functie is nauwelijks denkbaar.

In de tweede plaats moeten een aantal drempelvormende en risico-vergroterende omstandigheden worden verzacht of weggenomen, die

vestiging in een nieuw en nog bijna leeg gebied met zich mee brengt. Er valt bijvoorbeeld aan te denken dat de overheid - die het initiatief voor de ontwikkeling van deze nieuwe stad heeft genomen - in de beginfase een actief ontwikkelingsbeleid voert. Dit beleid zou de volgende elementen kunnen omvatten:

- de eigen dienstverlening van de overheid loopt ruim vooruit op de voor "normale" situaties geldende normen;
- de bouw en (tijdelijke) verhuur tegen lage prijzen van verschillende vormen van bedrijfsaccommodatie op uiteenlopende lokaties;
- een aanbod van een verscheidenheid aan woningen, tegen maandelijks woonlasten welke zijn afgestemd op de tot taak gestelde bevolkingsopbouw qua inkomen;
- een aanbod van voldoende bedrijventerreinen van verschillend karakter in iedere fase, ook op de "betere" plaatsen in de toekomstige stad;
- het aantrekken van speciaal die bedrijven, die geheel nieuwe producten fabriceren, waarvoor de lokale markt (nog) van zeer geringe betekenis is ("speerpunten");
- goede en gerichte voorlichting aan alle bevolkingsgroepen, aan het bedrijfsleven en aan overheids- en semi-overheidsinstellingen, zoals informatie over landelijke regelingen (regeling gewenningsbijdrage, individuele huursubsidieregeling) en eventuele migratieregelingen voor personeel van bedrijven of speciale premiereregelingen, die het bedrijf in staat stellen extra risico's te dragen.

Al met al maatregelen die niet allemaal zo maar zijn te realiseren en zelfs dan nog geen tovermaatregelen zouden blijken te zijn. Toch is een dergelijk actief ontwikkelingsbeleid onontbeerlijk. Tenslotte gaat het hier om vestiging in een door de overheid aangewezen groeikern. In de derde plaats moet er duidelijkheid zijn over de plannen en de uitvoering daarvan. Een vertrouwen in de continuïteit van het overheidsbeleid is van het allergrootste belang. Structuur- en bestemmingsplannen moeten bevolking en bedrijfsleven inzicht verschaffen in huidige en toekomstige mogelijkheden. Vooral de fasering en uitvoering van belangrijke infrastructurele werken, voorzieningen en woon- en werkgebieden kunnen in dit verband worden genoemd. Grond- en huurprijzen moeten in een zo vroeg mogelijk stadium bekend zijn, evenals te doorlopen vestigingsprocedures voor bewoners en bedrijven.

Tenslotte moet worden zorggedragen voor een **wervend klimaat** in en om Almere-Stad. Behalve een aantrekkelijk woon- en werkmilieu in de stad zal ook de inrichting van het landschap rondom de kern daarvan onderdeel moeten zijn. De bossen om Lelystad en aan de oostzijde van Oost-Flevoland bewijzen dat in betrekkelijk korte tijd (10 à 20 jaar) een landschap van allure kan worden gevormd. Ook zal een behoorlijk aanbod van voorzieningen, vooruitlopende op de bevolkingsontwikkeling, dit klimaat kunnen oproepen. Aangezien rond 1980 het bevolkingsaantal in Almere nog te gering zal zijn om als draagvlak voor dergelijke voorzieningen, te dienen (afgezien van de eerste verzorgende winkels, scholen en sportvelden), zullen bedoelde voorzieningen vooralsnog de regionale markt moeten bedienen. (22)

3.3 Ontwikkelingsprogramma

Wat heeft Almere-Stad in de beginjaren te bieden aan bewoners en bedrijven? Het antwoord op deze vraag zal de betrokkenen waarschijnlijk het meest interesseren. Helaas kan dit antwoord slechts zeer onvolledig zijn, aangezien de plannen nog steeds uitsluitend op papier bestaan. Er is slechts een zeer globaal beeld te schetsen van de mogelijkheden voor bewoners en bedrijven die voornemens mochten zijn

zich direct vanaf het begin in Almere-Stad te vestigen. Mogelijkheden die bovendien voor een deel nog zeer beperkt zullen zijn.

Mogelijkheden voor bewoners:

Woongebied

Het streven is erop gericht in 1980 de eerste woningen gereed te hebben. Daar het startpunt van de bouw direct in en nabij het toekomstige centrum ligt, zullen de eerste bewoners allen in of vlakbij de eerste fase van dit centrum wonen. Dit eerste woongebied zal worden begrensd door deze eerste fase van het centrum (waarin overigens ook een deel van de woningen wordt gebouwd), door de eerste openlucht-recreatieve voorzieningen (er wordt gedacht aan een zwembad, een plantsoen, een sportpark en een volkstuinencomplex), door de reserveringsstrook voor de toekomstige railverbinding, door de atouweg in de richting van Almere-Haven (waar dan volgens de plannen al 10.000 à 12.000 mensen wonen) en door de centrale waterplas (een kunstmatig meer van ca. 100. ha). Er zal naar worden gestreefd deze begrenzingen zoveel mogelijk gereed te hebben, zodra de eerste bewoners arriveren; uitvoeringswerkzaamheden zullen zo min mogelijk het dagelijks leven moeten verstoren.

De netto woondichtheid zal variëren tussen de 20 en 50 woningen per hectare. Er zal in hoofdzaak worden gebouwd in geheel of gedeeltelijk gesloten bouwblokken, zodat echte straten en pleinen ontstaan. Voor wat de verdeling laagbouw - gestapelde bouw betreft (in Almere wordt geen hoogbouw van betekenis gebouwd), gaan de gedachten voor dit gebied uit naar 75% van de woningen op de begane grond en 25% boven de begane grond, uitgezonderd in het centrum. In het centrum wordt gerekend op een gemiddelde van vier bouwlagen. Dit betekent dat hier geen laagbouw zal voorkomen, doch uitsluitend gestapelde bouw. Het percentage centrumwoningen zal ca. vijf à tien procent bedragen, althans voor het gehele centrum : per fase kan dit percentage hoger of lager zijn.

Voorzieningen

Voor de dagelijkse verzorging van de eerste paar duizend mensen zullen al veel voorzieningen tot stand gebracht moeten worden. Er wordt gedacht aan een twintigtal winkels, een café-restaurant, kleuters en lagere scholen, een medisch-basisteam, een bibliotheek, een postkantoor, banken, een buurtgebouw, enkele overheidsinstellingen, het reeds genoemde zwembad en plantsoen, sportvelden en verder een aantal dienstverlenende kantoren. Door de plaats van de eerste woongebieden aan te laten sluiten bij de plaats van de start van het centrum, ontstaan zeer korte afstanden tussen woning en voorzieningen, die makkelijk lopend of fietsend kunnen worden afgelegd. Uitbreiding van de woningbouw zal dan ook zoveel mogelijk vanuit dit centrum plaatsvinden, zodat gedurende de eerste jaren deze afstanden naar het centrum redelijk blijven. Indien de afstand naar het centrum te groot wordt om nog redelijkerwijs dagelijks te voet of per fiets te kunnen afleggen, zou tot stichting van nevencentra dienen te worden overgegaan, zodat daar in ieder geval dagelijks benodigde artikelen kunnen worden aangeschaft. Het niveau van zo'n nevencentrum zal kunnen variëren tussen een klein buurtcentrum en dat van een behoorlijk stadsdeelcentrum. Bepalend hiervoor is het aantal mensen dat binnen de invloedssfeer van zo'n centrum woont en de specifieke ligging bij bijvoorbeeld een N.S.-station, een halte van de bus, een kruising van wegen of aan het water.

Verplaatsen

Alle belangrijke bestemmingen in het gebied zullen door middel van rechtstreekse loop- en fietsroutes met elkaar worden verbonden. Het

autoverkeer zal van deze verkeerssoorten worden gescheiden, behalve daar waar weinig autoverkeer te verwachten is. Hier zal de auto zich moeten "aanpassen" aan het voet- en fietsverkeer. Met het regionaal openbaar vervoer (voorlopig de bus) zullen de belangrijkste bestemmingen in en buiten het gebied kunnen worden bereikt. Zodra de eerste bewoners in Almere-Haven gearriveerd waren, kon men reeds één keer per uur naar Amsterdam en naar Bussum, in het spitsuur zelfs één keer per half uur naar Amsterdam. Deze frequenties zullen zeker al hoger liggen als de eerste bewoners zich in Almere-Stad zullen vestigen. Door het woongebied en door het eerste deel van het centrum zal een gracht lopen naar de centrale waterplas, die later zal aansluiten op een vertakt grachtenstelsel in de stad.

Woningen

Alle woningen zullen van goede kwaliteit moeten zijn, voorzien van alle moderne comfort (centrale verwarming, zitkamer, keuken, bad- of douche gelegenheid, voldoende slaapkamers, bergruimte enz.). Net als alle nieuwbouwwoningen zullen ze voldoen aan voorschriften en eisen die van overheidswege aan de kwaliteit gesteld zijn. De meeste woningen (ca. 75%) zullen over een tuin beschikken. Er zal voldoende parkeergelegenheid moeten zijn voor bewoners en bezoekers, soms direct bij de woning, soms op enige afstand daarvan.

De huurverdeling van de woningen zal zoveel mogelijk in overeenstemming moeten zijn met de te verwachten inkomensverdeling. Dit betekent dat ieder gezin ca. 16 à 17% van het bruto-inkomen aan huur zal moeten opbrengen, eventueel met behulp van overheidssubsidie (individuele huursubsidieregeling, regeling gewenningsbijdrage).

Behalve verschillen in huur en omvang zullen er tevens verschillen in type woning zijn, zoveel mogelijk aansluitend bij specifieke wensen en behoeften van verschillende bevolkingsgroepen. Behalve huurwoningen zullen ook koopwoningen in verschillende prijsklassen beschikbaar komen.

Een zo gevarieerd mogelijk woningen-aanbod vanaf het begin kan er mede toe bijdragen dat ook zoveel mogelijk typen mensen en gezinnen zich in Almere-Stad zullen willen vestigen.

Mogelijkheden voor bedrijven:

Werkgebieden

Het streven is er op gericht al vanaf het begin verschillende mogelijkheden ook voor bedrijven gereed te hebben. Zo zullen meerdere bedrijventerreinen voor uitgifte gereed zijn. Deze terreinen zullen onderling verschillen in ligging, in omvang, in kavelgrootteverdeling en karakter. Ieder bedrijf kan dan op basis van de karakteristieken per terrein beoordelen welke mogelijkheid het beste beantwoordt aan de eigen wensen en verlangens.

Ook kunnen in de eerste fase van het centrum "kale" bedrijfsruimten worden gehuurd. Bepaalde percelen grond zullen hier en daar ter beschikking kunnen worden gesteld (tegen redelijke prijzen) voor eigenbouw door ondernemers.

Bovendien wordt in de woongebieden gedacht aan de mogelijkheid van ambachtstraten, waar bestaande of nog op te richten ambachtsbedrijven een ruimte kunnen huren, mocht er tenminste belangstelling voor bestaan.

Bedrijfsvestiging van met name kantoren kan plaatsvinden in het centrum van Almere-Stad, bij de stations en elders in de stad in combinatie met haltes van het openbaar vervoer. Tenslotte wordt de mogelijkheid overwogen om kant-en-klare hallen te bouwen voor verhuur aan bedrijven.

Vestigingsfactoren

In combinatie met de realisering van de reeds eerder genoemde ontwikkelingsinstrumenten, zou dit aanbod van vestigingsmogelijkheden een hopelijk ruime en gevarieerde belangstelling van bedrijven kunnen oproepen.

Almere en vooral Almere-Stad, heeft straks bedrijven nodig: kleine en grote, stuwende en verzorgende, industriële bedrijven, kantoren, ambachtsbedrijven, winkels en vrije beroepen.

Naast de onvermijdelijke tekortkomingen van de stad in opbouw beschikt Almere-stad straks toch al over een aantal positieve vestigingsfactoren. Genoemd kunnen worden:

- gunstige ligging van Almere-Stad ten opzichte van de noordvleugel van de Randstad Holland. Amsterdam ligt op 24 km afstand, Hilversum op 20 km en Schiphol op 35 km;
- centrale ligging van Almere-Stad binnen het toekomstige stedelijk gebied Almere, waar in 1990 ruim 90.000 mensen zullen wonen en in in het jaar 2000 maximaal een kwart miljoen en de centrumfunctie voor heel Almere die uit deze ligging voortvloeit;
- aanbod van passende huisvestingsmogelijkheden voor leiding en personeel, zowel in de huur- als in de koopsector;
- gelegenheid tot huur van kant en klare standaard-bedrijfshallen en kantoorruimten;
- ontbreken van parkeerproblemen en andere ruimteproblemen (voldoende ruimte voor latere uitbreiding);
- aanbod van rijk geschakeerde recreatiemogelijkheden aan het water en op het land;
- te zijner tijd goede opleidingsmogelijkheden en een gevarieerd arbeidsaanbod.

Het spreekt voor zich dat elk bedrijf de voor- en nadelen van een eventuele verhuizing naar de nieuwe vestigingsplaats zorgvuldig zal moeten afwegen.

Hetzelfde geldt natuurlijk voor nog op te richten bedrijven. Toch zijn juist ook die bedrijven zeer gewenst, vooral in de beginfase. Almere-Stad heeft in die eerste fase pioniers nodig. Dat geldt ook voor ondernemers.

Tenslotte

Tenslotte nog het volgende: Almere-Stad bestaat nog niet. Alles wat in dit rapport is gezegd, verkeert nog in de planfase. De toekomst van Almere-Stad ligt daarmee nog volkomen open. Aanpassingen en veranderingen van de plannen, zeker van die op de langere termijn, zijn en blijven mogelijk. Pas in 1980 kunnen de eerste bewoners en bedrijven terecht in Almere-Stad. Het spreekt voor zich dat een actieve houding van deze eerste bedrijven en bewoners onmisbaar is voor het op gang brengen van het ontwikkelingsproces. Juist de eerste fase, het eerste begin, is voor de toekomstige ontwikkeling van Almere-Stad en van geheel Almere van het grootste belang. Om dit begin te maken is besluitvorming noodzakelijk. Dit rapport beoogt hiertoe een bijdrage te leveren.

Gezamenlijke inspanning en enthousiasme van bewoners, bedrijven, organisaties, overheden en geïnteresseerden zijn noodzakelijk voor een goede start en een goed verloop van het ontwikkelingsproces van Almere-Stad.

Verwijzingen

1. De verstedelijking van het gebied, waarin Almere is geprojecteerd, is in verschillende vormen als beleidsdoel genoemd. Zie hiervoor het rapport "Almere 1985, aanzet tot een ontwikkelingsstrategie 1970-1985-2000", Flevobericht nr. 90, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Lelystad, 1974; blz. 2 e.v.
2. Deze verkenningen naar de ontwikkelingsmogelijkheden van Almere werden gepubliceerd in het rapport "Verkenningen omtrent de ontwikkeling van de nieuwe stad Almere in Flevoland"; Flevobericht nr. 78, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Lelystad, 1970.

In het blad "Stedebouw en Volkshuisvesting", april 1971, verscheen een korte samenvatting van bedoeld rapport, getiteld: "Almere, een nieuwe stad met een nieuwe conceptie", Drs. P. Davelaar en Ir. H. v. Willigen.

In een aantal tijdschriften werden door diverse auteurs een aantal kritische kanttekeningen geplaatst bij bovengenoemde verkenningen. Genoemd kunnen worden o.a. M. v. Hulten: "Almere, oplossing van oude problemen of scheppen van nieuwe" (Stedebouw en Volkshuisvesting, mei 1971);

H.M. de Bruyn: "Planning Los Almeres?" (S. en V. juni 1971); J. v. d. Moosdijk: "De stedebouwkundige structuur van Almere" (S. en V. juli 1971);

A.F.F. de Vries: "Verkenningen omtrent de ontwikkeling van de nieuwe stad Almere in Flevoland" (Openbaar Vervoer, augustus 1971); C. Bovenberg: "Almere, stad of anti-stad?" (Mededelingen van het Planologisch en Demografisch Instituut van de Universiteit van Amsterdam, oktober 1971).

Hierop werd weer gereageerd in het blad Stedebouw en Volkshuisvesting, oktober 1972, in een artikel "Almere, een fascinerend urbanisatieproces" van de hand van P. Davelaar.

3. Deze concrete voorstellen werden gedaan in twee publikaties van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, te weten: "Almere 1985..." en "Ontwerprapport Almere-Haven"; Flevoberichten nrs 90 en 92, Lelystad, 1974,

Tevens kwamen deze voorstellen in het openbaar aan de orde tijdens een op 20 november 1974 gehouden symposium over Almere in het R.A.I. congrescentrum te Amsterdam. De inleidingen die daar werden gehouden, verschenen in het blad Stedebouw en Volkshuisvesting, februari 1975: 1) Prof. dr. R.H.A. van Duin: "Almere, het ruimtelijk kader"; 2) Ir. D. H. Frieling: "Ontwikkelingsbeleid Almere"; 3) Prof. dr. F. Grunfeld: "Vragen over het Sociologisch perspectief"; 4) Drs. M. de Schmidt: "Arbeid en bedrijf in de nieuwe stad Almere"; 5) Prof. ir. H. Wiggerts: "Infrastructuur, een kritische kanttekening"; en tenslotte 6) Drs. G. Engberts: "Vragen over het organisatorisch perspectief bij Almere".

4. De bovengenoemde rapporten vormden onderwerp van ambtelijk overleg met de Rijksplanologische Dienst en de Dienst der Zuiderzeewerken, evenals met vertegenwoordigers van de Provinciaal Planologische Diensten van de provincies Noord-Holland, Utrecht en Gelderland en met de gemeente Amsterdam en het gewest Gooi- en Vechtstreek. Daaropvolgend werd door de Ministers van V. en W. en V.H. en R.O. overlegd met de besturen van de genoemde gebieden alsmede van het O.L. Zuidelijke IJsselmeerpolders.

5. De verstedelijkingsnota vormt het tweede deel van de derde nota over de ruimtelijke ordening. Het eerste deel van deze nota verscheen in 1974 onder de titel: "Oriënteringsnota Ruimtelijke Ordening". De Verstedelijkingsnota bevat het beleid van de regering ten aanzien van vraagstukken zoals bevolkingsspreiding, verstedelijking en mobiliteit, terwijl tevens de structuurschets voor de verstedelijking is bijgevoegd. Beide stukken zullen de procedure van de planologische kernbeslissing volgen.
6. Hier wordt bedoeld op de rapporten:
"Almere 1985 ..."; blz. 22, en
"Ontwerp Almere-Haven"; blz. 30.
7. Naast de reeds genoemde rapporten en publikaties over Almere verscheen in maart 1976 een rapport, waarin enkele medewerkers van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders hebben gepoogd bedoelde doelstellingen in concrete ruimtelijke en vooral maatschappelijke maatregelen en instrumenten te vertalen. Dit is het Flevobericht nr. 109, getiteld: "Almere, 250.000 mensen in 25 jaar?", Lelystad, 1975, door K.E. Nawijn en F.H.v.d. Veen.
8. De fasering van aantallen woningen, inwoners, arbeidsplaatsen en beroepspersonen per jaar (1975 - 1989) voor Almere-Haven, Almere-Stad en de derde en vierde kern van Almere is weergegeven in onderstaande tabellen.

1 Woningbouw (oplevering)

Jaar	Lelystad*		Almere-Haven		Almere-Stad		Almere-Buiten		Almere-4		Totaal Almere		Overig Z.F.		Lelystad, Almere, Z.F.	
Ultimo	p.j.	cum.	p.j.	cum.	p.j.	cum.	p.j.	cum.	p.j.	cum.	p.j.	cum.	p.j.	cum.	p.j.	cum.
1975 ¹⁾	1.216	5.747	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21	1.216	5.768
1976 ¹⁾	1.595	7.342	71	71	-	-	-	-	-	-	71	71	2	23	1.668	7.436
1977 ¹⁾	1.898	9.240	610	681	-	-	-	-	-	-	610	681	2	25	2.510	9.946
1978 ¹⁾	2.200	11.440	1.010	1.691	-	-	-	-	-	-	1.010	1.691	2	27	3.212	13.158
1979	1.300	12.700	1.200	2.900	-	-	-	-	-	-	1.200	2.900	20	50	2.520	15.650
1980	1.500	14.200	1.200	4.100	800 ²⁾	800	-	-	-	-	2.000	4.900	20	70	3.520	19.170
1981	1.500	15.700	1.100	5.200	1.000	1.800	-	-	-	-	2.100	7.000	30	100	3.630	22.800
1982	1.500	17.200	1.100	6.300	1.000	2.800	-	-	-	-	2.100	9.100	300	400	3.900	26.700
1983	1.500	18.700	600	6.900	1.400	4.200	400	400	-	-	2.400	11.500	300	700	4.200	30.900
1984	1.500	20.200	400	7.300	1.500	5.700	600	1.000	-	-	2.500	14.000	300	1.000	4.300	35.200
1985	1.500	21.700	200	7.500	1.700	7.400	900	1.900	-	-	2.800	16.800	300	1.300	4.600	39.800
1986	1.500	23.200	-	7.500	1.700	9.100	900	2.800	100	100	2.700	19.500	300	1.600	4.500	44.300
1987	1.300	24.500	-	7.500	1.700	10.800	1.000	3.800	200	300	2.900	22.400	300	1.900	4.500	48.800
1988	1.200	25.700	-	7.500	1.700	12.500	1.000	4.800	300	600	3.000	25.400	300	2.200	4.500	53.300
1989	1.000	26.700	-	7.500	1.700	14.200	1.000	5.800	400	1.000	3.100	28.500	300	2.500	4.400	57.700

* = incl. landelijk gebied O. Flevoland

¹⁾ = realisering

²⁾ = eventuele vertraging door aanleg stadsverwarming niet inbegrepen

2. Inwoners

Jaar	Lelystad*		Almere-Haven		Almere-Stad		Almere-Buiten		Almere-4		Totaal Almere		Overig Z.F.		Lelystad, Almere, Z.F.	
Ultimo	p.j.	cum.	p.j.	cum.	p.j.	cum.	p.j.	cum.	p.j.	cum.	p.j.	cum.	p.j.	cum.	p.j.	cum.
1975 ¹⁾	4.822	19.001	18	18	-	-	-	-	-	-	18	18	3	55	4.843	19.074
1976 ¹⁾	4.211	23.212	156	174	-	-	-	-	-	-	156	174	2	57	4.369	23.443
1977 ¹⁾	6.044	29.256	1.380	1.554	-	-	-	-	-	-	1.380	1.554	3	60	7.427	30.870
1978 ¹⁾	6.256	35.512	2.605	4.159	-	-	-	-	-	-	2.605	4.159	10	70	8.871	39.741
1979	4.700	40.200	3.600	7.800	-	-	-	-	-	-	3.600	7.800	90	160	8.390	48.160
1980	4.500	44.700	3.600	11.400	2.400 ²⁾	2.400	-	-	-	-	6.000	13.800	90	250	10.590	58.750
1981	4.500	49.200	3.200	14.600	2.900	5.300	-	-	-	-	6.100	19.900	150	400	10.750	69.500
1982	4.500	53.700	3.200	17.800	2.800	8.100	-	-	-	-	6.000	25.900	1.100	1.500	11.600	81.100
1983	4.500	58.200	1.500	19.300	3.900	12.000	1.100	1.100	-	-	6.500	32.400	1.100	2.600	12.100	93.200
1984	4.500	62.700	1.000	20.300	4.200	16.200	1.700	2.800	-	-	6.900	39.300	1.100	3.700	12.500	105.700
1985	4.000	66.700	400	20.700	4.700	20.900	2.500	5.300	-	-	7.600	46.900	1.100	4.800	12.700	118.400
1986	4.000	70.700	200	20.500	4.600	25.500	2.500	7.800	300	300	7.200	54.100	1.100	5.900	12.300	130.700
1987	3.600	74.300	200	20.300	4.500	30.000	2.700	10.500	500	800	7.500	61.600	1.100	7.000	12.200	142.900
1988	3.400	77.700	100	20.200	4.500	34.500	2.700	13.200	800	1.600	7.900	69.500	1.100	8.100	12.400	155.300
1989	3.000	80.700	100	20.100	4.400	38.900	2.700	15.900	1.100	2.700	8.100	77.600	1.100	9.200	12.200	167.500

* = incl. landelijk gebied O. Flevoland

¹⁾ = realisering

²⁾ = eventuele vertraging door aanleg stadsverwarming niet inbegrepen.

3. Arbeidsplaatsen

Jaar Ultimo	Lelystad*		Almere-Haven		Almere-Stad		Almere-Buiten ¹⁾		Almere-4		Totaal-Almere		Overig Z.Fl.		Lelystad, Almere, Z.Fl.	
	p.j.	cum	p.j.	cum	p.j.	cum	p.j.	cum	p.j.	cum	p.j.	cum	p.j.	cum	p.j.	cum
1975 ¹⁾	1.280	6.616	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.280	6.616
1976 ¹⁾	914	7.530	723	723	-	-	-	-	-	-	723	723	-	-	1.637	8.253
1977 ¹⁾	725	8.250	789	1.512	-	-	-	-	-	-	789	1.512	-	-	1.514	9.767
1978 ¹⁾	1.085	9.340	617	2.129	-	-	85	85	-	-	702	2.214	19	19	1.806	11.573
1979	1.000	10.300	1.200	3.300	-	-	300	400	-	-	1.500	3.700	20	40	2.520	14.040
1980	1.000	11.300	1.200	4.500	800	800	500	900	-	-	2.500	6.200	20	60	3.520	17.560
1981	1.000	12.300	1.100	5.600	1.000	1.800	500	1.400	-	-	2.600	8.800	40	100	3.640	21.200
1982	1.000	13.300	1.100	6.700	1.000	2.800	500	1.900	-	-	2.600	11.400	300	400	3.900	25.100
1983	1.000	14.300	600	7.300	1.500	4.300	800	2.700	-	-	2.900	14.300	300	700	4.200	29.300
1984	1.000	15.300	400	7.700	1.600	5.900	1.000	3.700	-	-	3.000	17.300	300	1.000	4.300	33.600
1985	1.000	16.300	200	7.900	1.900	7.800	1.200	4.900	-	-	3.300	20.600	300	1.300	4.600	38.200
1986	1.000	17.300	200	8.100	1.900	9.700	1.200	6.100	100	100	3.400	24.000	300	1.600	4.700	42.900
1987	1.000	18.300	200	8.300	1.800	11.500	1.200	7.300	200	300	3.400	27.400	300	1.900	4.700	47.600
1988	1.000	19.300	100	8.400	1.800	13.300	1.100	8.400	300	600	3.300	30.700	300	2.200	4.600	52.200
1989	1.000	20.300	-	8.400	1.700	15.000	1.000	9.400	400	1.000	3.100	33.800	300	2.500	4.400	56.600

* = incl. landelijk gebied O. Flevoland

¹⁾ = realisering, alle arbeidsplaatsen in Almere voorlopig toegerekend aan Almere-haven; Overig Zuidelijk Flevoland in 1975 nog toegerekend aan Lelystad en in 1976 en 1977 aan Almere

²⁾ = incl. bedrijventerreinen buiten de afzonderlijke kernen

Totaal overzicht woningbouw, inwoners en arbeidsplaatsen

Jaar Ultimo	Woningbouw			Inwoners			Arbeidsplaatsen		
	Lelystad*	Almere	Overig Z.Fl.	Lelystad*	Almere	Overig Z.Fl.	Lelystad*	Almere	Overig Z.Fl.
	p.j.	cum	p.j.	p.j.	cum	p.j.	p.j.	cum	p.j.
1975 ¹⁾	1.216	5.747	-	21	4.822	19.001	18	18	3
1976 ¹⁾	1.595	7.342	71	23	4.211	23.212	156	174	2
1977 ¹⁾	1.898	9.240	610	25	6.044	29.256	1.380	1.554	3
1978 ¹⁾	2.200	11.440	1.010	27	6.256	35.512	2.605	4.159	10
1979	1.300	12.700	1.200	29	4.700	40.200	3.600	7.800	90
1980 ²⁾	1.500	14.200	2.000	30	4.500	44.700	6.000	13.800	90
1981	1.500	15.700	2.100	30	4.500	49.200	6.100	19.900	150
1982	1.500	17.200	2.100	300	400	4.500	6.000	25.900	1.100
1983	1.500	18.700	2.400	300	700	4.500	58.200	6.500	1.100
1984	1.500	20.200	2.500	300	1.000	4.500	62.700	6.900	1.100
1985	1.500	21.700	2.800	300	1.300	4.000	66.700	7.600	1.100
1986	1.500	23.200	2.700	300	1.600	4.000	70.700	7.200	1.100
1987	1.300	24.500	2.900	300	1.900	3.600	74.300	7.500	1.100
1988	1.200	25.700	3.000	300	2.200	3.400	77.700	7.900	1.100
1989	1.000	26.700	3.100	300	2.500	3.000	80.700	8.100	1.100

* = incl. landelijk gebied O. Flevoland

¹⁾ = realisering; de arbeidsplaatsen voor overig Zuidelijk Flevoland in 1975 nog toegerekend aan Lelystad en in 1976 en 1977 aan Almere

²⁾ = event. vertraging door aanleg stadsverwarming in Almere-Stad niet inbegrepen

9. De verwijzing heeft betrekking op het onder (7) genoemde Flevoberecht nr. 109: "Almere, 250.000 mensen in 25 jaar?".

10. De volgende doelstellingen vormen uitgangspunt bij de ontwikkelingsplannen voor Almere. In reeds eerder vermelde publikaties over Almere van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders zijn deze doelstellingen vertaald in concrete ruimtelijke en maatschappelijke maatregelen. In een intern studierapport van de R.I.J.P. (Nawijn/Kuiper) "De eerste fase van Almere-Stad" heeft deze vertaling plaats gevonden specifiek betrekking hebbende op de eerste fase.

1. Almere moet een directe bijdrage leveren aan het oplossen van de regionale problemen van vandaag en morgen.
2. Almere moet mogelijkheden open houden voor morgen.
3. Almere moet plaats bieden aan iedereen die dit wil.
4. Almere moet de individuele ontplooiing van hen die er verblijven stimuleren.
5. Almere moet bijdragen aan het ontwikkelen en instand houden van een gezond natuurlijk milieu.
6. Almere moet bijdragen aan het instand houden van een stedelijke cultuur.

11. Mogelijke afwijking bevolkingssamenstelling eerste fase Almere-Stad ten opzichte van de taakstelling voor geheel Almere:

aantal huishoudens in %			
groepen	Nederland 1980, taakstel- ling Almere *	Mogelijke samenstel- ling 1e fase	Afwijking van taak- stelling
1. Huishoudens met kin- deren (hoofd-huishou- dens t/m 34 jaar)	20	15	-5
2. Huishoudens met kin- deren (hoofd-huishou- dens 35 t/m 64 jaar)	30	25	-5
3. Huishoudens zonder kinderen (beide leden <65 jaar)	20	25	+5
4. Huishoudens van bejaarden (minstens 1 lid > 65 jaar)	15	15	-
5. Huishoudens van alleenstaanden 18 t/m 29 jaar	5	5	-
6. Huishoudens van alleenstaanden 30 t/m 64 jaar	10	15	+5
Totaal	100	100	

* Bron: Demografisch Model Almere 30 - 6 - 1976

De situatie in Amsterdam vertoont in vergelijking met de taakstelling voor Almere een duidelijk ander beeld: vooral de oververtegenwoordiging van de kleinere huishoudens valt hier op (alleenstaanden en bejaarden).

12. D.E. Boas-Vedder: "Het dynamisch groeiproces", 1974. In deze dissertatie werd gepoogd aan te tonen dat het mogelijk is de voordelen van het "natuurlijke" groeiproces over te nemen bij de ontwikkeling van nieuwe steden. Dit natuurlijke groeiproces, met name van het centrum, kan slechts plaatsvinden door de waarde- en kwaliteitsdaling van de (woon)bebouwing uit voorliggende perioden, zodat aanpassing, verbouw en/of nieuwbouw van deze bebouwing economisch verantwoord wordt. Mits van te voren noodzakelijke condities worden ingevoerd, kan dit proces ook in nieuwe steden plaatsvinden. Deze condities werken in het begin kostenverhogend, maar werpen naderhand hun vruchten af.

13. Verkeersadviesbureau Goudappel en Coffeng B.V.

14. Voor de verschillende vervoerswijzen zullen de volgende specifieke uitgangspunten worden gehanteerd:

Langzaam verkeer

- voor korte ritten (tot max. 3 km) dient aan dit verkeer de hoogste

prioriteit te worden gegeven;

- naar centra en andere belangrijke bestemmingen dienen rechtstreekse, comfortabele, beschutte en aantrekkelijke routes te lopen;
- de maaswijdte van het hoofdnet moet 200 à 300 m zijn;
- de routes moeten veilig zijn, in die zin dat kruisingen met wegen waar meer dan 300 auto's in het spitsuur gebruik van maken, ongelijkvloers moeten zijn;
- bij deze ongelijkvloerse kruisingen mogen de hoogteverschillen in de hoofd fiets- en voetpaden omhoog maximaal 1,5 m en omlaag 2 m zijn.

Openbaar vervoer

- voor ritten langer dan 2 km moet hoge prioriteit worden gegeven aan het openbaar vervoer;
- de halte-afstanden van het lokaal openbaar vervoer moeten tussen de 400 en 800 m zijn, afhankelijk van bevolkingsdichtheden en afstanden tot het centrum;
- 90 % van de woningen en 75% van de arbeidsplaatsen moeten binnen 400 m van een dergelijke halte afluigen;
- waar mogelijk dient het lokaal openbaar vervoer te beschikken over eigen banen; deze bewerkstelligen een stipte dienstregeling en een hoge rijsnelheid.

Gemotoriseerd verkeer

- voor de benodigde ruimte voor de auto moet rekening houden met een vrije, trendmatige ontwikkeling;
- voor bepaalde reismotieven zoals winkel- en zakenbezoek in het centrum moet voldoende ruimte worden gegeven aan de auto. Dit kan in de centra gestapeld parkeren betekenen;
- de hoofdontsluitingsstructuur moet hiërarchisch worden opgezet;
- de maaswijdte van dit stelsel moet globaal 1500 m bedragen, vanwege de grootte van de "verkeersluwe" gebieden, de verkeersveiligheid binnen deze gebieden, de aantakingsmogelijkheden op de autowegenring om Almere-Stad en de bundeling van relatief zware vervoersstromen, waardoor maatregelen ten behoeve van veiligheid - en tegen geluidshinder - efficiënt kunnen worden genomen.
- het doorgaand verkeer moet zoveel mogelijk uit Almere-Stad worden geweerd.

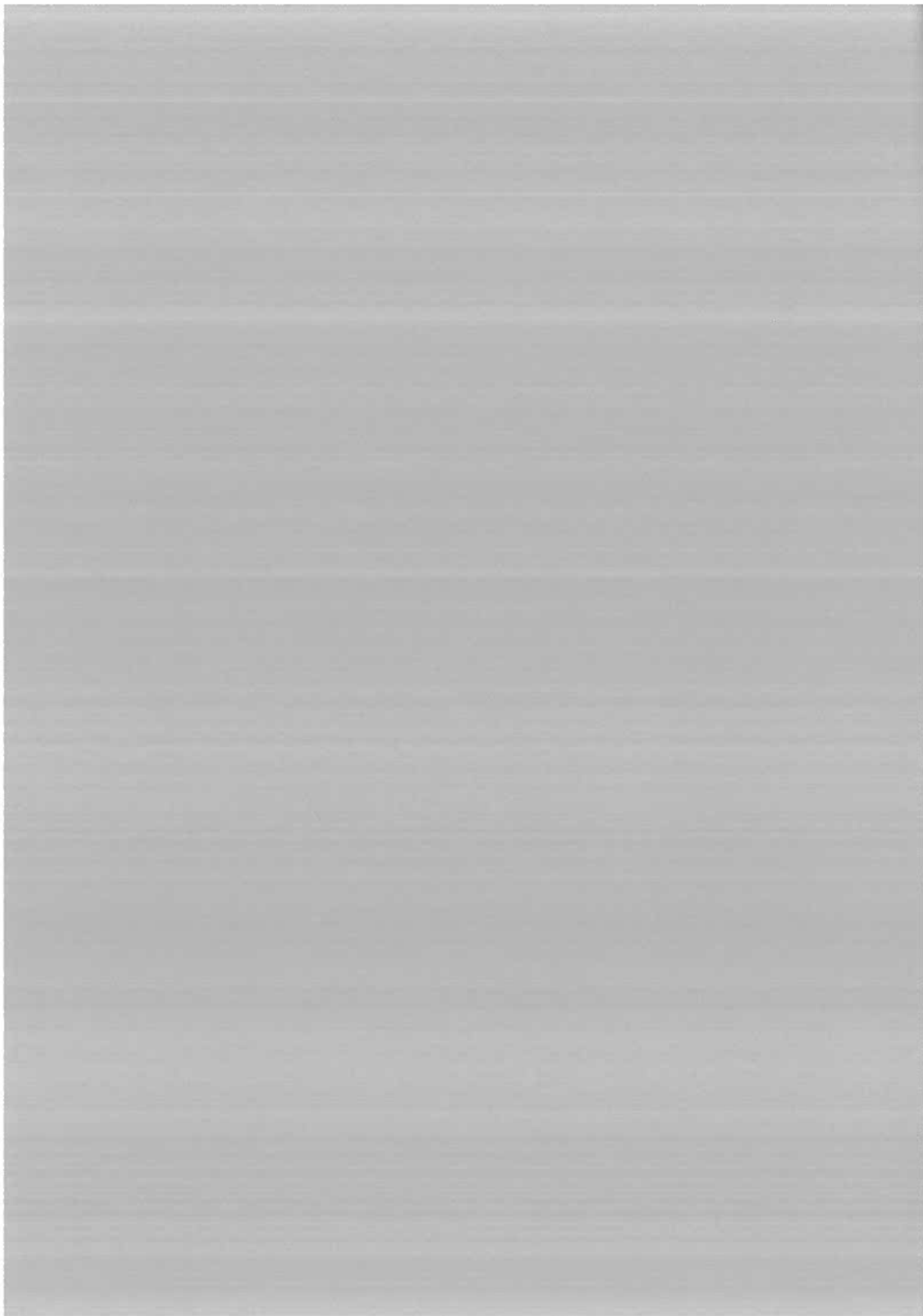
15. K.E. Nawijn en H. Kuiper: "Woondichtheden en voorzieningen in Almere-Stad" (intern studierapport).
16. K.E. Nawijn en H. Kuiper: "Het centrum van Almere-Stad"; (niet gepubliceerd).
17. P. Davelaar en J. Fels: "Oriëntatie ten aanzien van de werkgelegenheid in Almere-Stad"; (niet gepubliceerd).
18. Bedrijfseconomische Rentabiliteitsstudie Railverbinding Almere; februari 1975.
19. Rijksweg 6 is in het plan opgenomen volgens een aangepast tracé, dat de ontwikkeling van Almere-Stad tot circa 90.000 inwoners mogelijk maakt en ruimte biedt voor een goede inrichting van de centrale ruimte tussen Almere-Haven en Almere-Stad.
20. Buro Goudappel en Coffeng B.V.: "Almere-Stad, Hoofdstructuren Collectief en Individueel Vervoer"; (intern rapport, niet gepubliceerd).

21. H.J. van Haperen en J.J.P. Scheek: "De belangstellenden voor Almere"; Flevobericht 113 van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Lelystad 1976.

Deze nota geeft een verslag van een onderzoek onder bijna 1.400 respondenten, uitgevoerd om inzicht te verkrijgen in een aantal persoonskenmerken van de belangstellenden voor een woning in Almere. Tevens behandelt het rapport mogelijke wensen ten aanzien van woningen en woonomgevingen in Almere, alsmede over de animo om in Almere te gaan werken. Voorts wordt een indruk verkregen of de categorie belangstellenden overeenkomt dan wel afwijkt van de taakstelling voor Almere (een evenwichtig samengestelde bevolkingsopbouw).

22. Mogelijke magneten voor een wervend ontwikkelingsklimaat:
1. Een concentratie van doe-het-zelf winkels en andere vestigingen, die gezamenlijk alles kunnen bieden op doe-het-zelfgebied. Een dergelijke concentratie zou een aanbod kunnen leveren van basis- en hulpmaterialen, halfprodukten, diensten, kennis en eventueel expositieruimten (stands doe-het-zelf-tijdschriften bijvoorbeeld).
 2. Een regionaal sportcentrum waar behalve sport ook andere activiteiten bedreven kunnen worden (manifestaties, popconcerten, exposities e.d.).
 3. Een tuincentrum van regionale allure, dat niet uitsluitend bestemd is voor de aankoop van produkten, maar dat ook een recreatieve functie kan uitoefenen. In Almere kan tenslotte 80% van alle huishoudens over een tuin beschikken en zal een groot aantal gezinnen bovendien over een volkstuin beschikken.
 4. Een centraal overdekt busstation dichtbij de plaats van het toekomstige centrale N.S.-station in Almere-Stad. Dit is de centrale halte in het Almeregebied voor zowel het lokale- als het regionale busvervoer. Hiermee wordt tot uiting gebracht dat het de rijksoverheid ernst is met het stimuleren van het openbaar vervoer, vooral in een nieuwe stad, die door de Rijksdienst ontwikkeld wordt.

deel II: aanvullende nota



1. Stand van zaken besluitvormingsprocedure Almere-Stad

- a. Medio 1975 kreeg de directeur van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders opdracht van de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat (na overleg met zijn collega van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening) opdracht om op basis van de voorgestelde situering (centraal in het Almere-gebied, ten noorden van de eerste kern, Almere-Haven) een ontwerpstructuurschema op te stellen voor de tweede kern van Almere.
- b. Het rapport "Ontwerp Almere-Stad" met bijbehorend structuurschema (Flevobericht nr. 126 van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders), hier als deel I van het structuurplan Almere-Stad opgenomen, was het rechtstreekse resultaat van deze opdracht. Vooroverleg betreffende dit rapport vond plaats met de Rijksplanologische Dienst en met de Directie Zuiderzeewerken (eind 1976). Tevens vond overleg plaats met vertegenwoordigers van de Provinciaal Planologische Diensten van de provincies Noord-Holland, Utrecht en Gelderland en met de gemeente Amsterdam en het gewest Gooi en Vechtstreek. Daaropvolgend (maart 1977) werd door de Ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening overlegd met de besturen van genoemde gebieden, alsmede van het openbaar lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders.
- c. Tevens is in vervolg op dit bestuurlijk overleg nog een schriftelijke reactie ontvangen van Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht. Hierin wordt aangedrongen op overleg ten aanzien van het te voeren vestigingsbeleid voor personen en bedrijven, aangezien er ook vanuit Utrecht duidelijk grote behoefte bestaat aan woon- en werkmogelijkheden in Almere.
- d. Vervolgens werd bedoeld rapport met bijbehorend structuurschema door de Minister van Verkeer en Waterstaat toegezonden aan de Raad van de Waterstaat ter advisering. De Raad van de Waterstaat heeft de Minister instemmend geadviseerd, mede op basis van adviezen van de Zuiderzeecommissie van deze Raad.
- e. Ten slotte besloot de Minister van Verkeer en Waterstaat in september 1977 het rapport "Ontwerp Almere-Stad" met het bijbehorende structuurschema Almere-Stad goed te keuren. Tevens werd aan de directeur van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders opdracht verleend dit rapport te hanteren als richtlijn voor de op te stellen structuur- en bestemmingsplannen voor Almere-Stad.
- f. Volledigheidshalve dient nog te worden opgemerkt dat op ambtelijk niveau nog nader overleg plaatsvond met de Dienst der Publieke Werken, afdeling Stadsontwikkeling, te Amsterdam.

2. Aanvullende opmerkingen bij het rapport "Ontwerp Almere-Stad" (deel I van dit structuurplan)

2.1. Algemeen

Sinds het gereedkomen van bovengenoemd rapport met bijbehorend structuurschema heeft de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders verder onderzoek verricht naar de meest wenselijke ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkelingen van Almere-Stad. Mede naar aanleiding van de reeds genoemde commentaren en adviezen van derden zal van de resultaten hier verslag worden gedaan.

2.2. Woondichtheden en afstanden

Tijdens het ambtelijk overleg met de gemeente Amsterdam bleek dat van die zijde een aantal kanttekeningen werden geplaatst bij de geplande woondichtheden en de daaruit voortvloeiende reistijden en afstanden naar bij voorbeeld het hoofdcentrum en de haltes van het lokale openbaar vervoer.

Ook van de zijde van het Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening is een kanttekening gemaakt bij de geplande woondichtheden.

Zowel onderzoek als recente ervaringen elders in Lelystad en Almere wijzen echter uit dat de geplande woondichtheden niet of nauwelijks te verhogen zijn bij de huidige normen van het stedelijk ruimtegebruik. Behalve bebouwing horen ook recreatieve voorzieningen, zoals sportvelden, volkstuinen, plantsoenen en parken bij de stad en daarmee ook in de stad. Juist in een nieuwe stad dienen deze een plaats te krijgen waar dat erkend wordt, namelijk op zo kort mogelijke - en als het even kan - zelfs op loopafstand van de bewoners. Tevens vragen ook bedrijven steeds meer ruimte, terwijl ook de infrastructuur - met name door nieuwe milieu-eisen - de nodige vierkante meters opslokt.

Uit een nadere ruimtelijke verkenning blijft dat ca. 20% van de toekomstige bevolking van Almere-Stad binnen 15 minuten loopafstand zal wonen van het hoofdcentrum. Dit percentage wijkt niet of nauwelijks af van de situatie in andere steden van deze omvang. In oude steden zijn immers juist de nabij het centrum gelegen oudere stadsdelen sterk ontvolkt, dit wil zeggen ondanks de hoge bebouwingsdichtheden zijn de bevolkingsdichtheden er relatief laag, terwijl in nieuwe steden bij de maximaal haalbare bebouwingsdichtheden hogere percentages nauwelijks mogelijk zijn. In dit verband lost stapeling ook weinig op, aangezien verticale afstanden eveneens overbruggingstijd kosten.

Misschien belangrijker is dat 90% van de toekomstige Almere-Stad bevolking binnen loopafstand woont van **dagelijks** of frequent benodigde voorzieningen, zoals winkels, scholen, parken en speelterreinen. Bovendien zal ca. 80% van de bevolking binnen fietsafstand wonen van het hoofdcentrum (15 minuten - ca. 3 km hemelsbreed).

Het interne bussysteem op vrije baan zal ca. 10% van de bevolking op een hemelsbrede afstand van 150 m (ca. 5 minuten lopen voor minder mobiele) bedienen, 75% op "normale" 5 minuten loopafstand (ca. 400 m) en 100% op 10 minuten lopen.

Bovendien bedient het interne bussysteem ca. 80% van de geplande arbeidsplaatsen in Almere-Stad op 5 minuten lopen (10.000 arbeidsplaatsen in het centrum en 15.000 arbeidsplaatsen op de bedrijventerreinen).

Bovendien bewerkstelligt de gekozen stedenbouwkundige opzet van Almere-Stad (binnendringende groengebieden) dat de toekomstige bevolking binnen loopafstand (ca. 10 min.) zal wonen van de stadsparken.

2.3. Verkeer en vervoer

De Zuiderzeecommissie heeft in haar advies enige bedenkingen geuit tegen de reservering voor een hoge snelheid spoorlijn (300 km/uur) dwars door het te verstedelijken gebied.

In het reguliere overleg tussen de Nederlandse Spoorwegen en de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders is inderdaad geconcludeerd dat de Almere-spoorlijn, zowel op het oude als op het nieuwe land, uit milieu-overwegingen binnen bebouwde kommen, niet geschikt zal zijn voor hoge snelheden. De lijn wordt dan ook ontworpen op een snelheid van 160 km/uur.

Zowel de Zuiderzeecommissie als het Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening vragen naar de uitvoeringswijze van de spoorbaan om een goede inpassing in het stedelijk gebied te waarborgen.

Opgemerkt kan worden dat bij het ontwerp van de spoorbaan in Almere-Stad grote aandacht wordt besteed aan het voorkomen van zowel fysieke als visuele barrière werking van de spoorbaan, o.a. door middel van een zo laag mogelijke ligging van deze baan en door middel van kruisingen op korte onderlinge afstanden met meestal langzaam verkeer routes. Zowel over het aantal als de aard van de kruisingen is in genoemd overleg N.S. - R.I.J.P. overeenstemming bereikt. Deze heeft geleid tot een gemiddelde kruispuntafstand van 300 m, met 200 m als minimum en 400 m als maximum. De kostenraming ten behoeve van de rentabiliteitsstudie is wat betreft de kruisingen van eenzelfde orde van grootte uitgegaan. Daarnaast wordt op dit moment gedacht dat de spoorlijn in centrumgebieden - dit wil zeggen ter plaatse van de stations - over grotere lengte op een viaduct dient te liggen. Dit in verband met de zeer intensieve relaties tussen de gebieden aan weerszijden van de spoorlijn. Ook de intensiviteit van het grondgebruik ter plaatse speelt hierbij een belangrijke rol.

Het Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening vraagt welke maatregelen zullen worden genomen tegen geluidhinder van wegen en spoorlijn. Hierop kan worden geantwoord dat langs de hoofdwegen en de spoorlijn voor het merendeel minder geluidgevoelige bestemmingen zoals bedrijventerreinen en groengebieden zijn geprojecteerd. De "Nota over de geluidsaspecten van het tracé van de Almere spoorlijn" d.d. oktober 1977 concludeert dat voor woonbebouwing bij een gevelafstand van 50 m of meer tot aan de as van de spoorlijn geen geluidwerende voorzieningen voor het spoorweggeluid nodig zijn; deze afstand wordt in de detailplannen gehanteerd. Daar waar hoofdwegen langs woonbebouwing lopen, wordt deels door afstandhouden deels door aanvullende maatregelen - diepe ligging van de weg, wallen etc. - een aanvaardbaar geluidniveau verkregen.

Tijdens het bestuurlijk overleg over o.a. het rapport "Ontwerp Almere-Stad" met bijbehorend structuurschema is met name door het openbaar lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders de vraag naar voren gebracht of in de plannen wel voldoende ruimte is gereserveerd voor het openbaar vervoer.

Hierop kan bevestigend worden gereageerd. Ten behoeve van het voorgestelde bedieningsniveau op de Almere-lijn (Zuiderzeespoorlijn tot Lelystad) wordt het centraal station van Almere(-Stad) viersporig uitgevoerd. Zo ontstaat de gewenste voorbij-rijd-mogelijkheid voor sneltreinen en de cros-platform-mogelijkheid tussen snel- en stoptreinen. Tevens is het de bedoeling het regionale busstation onder het N.S. station te schuiven met verticale verbindingsmogelijkheden tussen beide stations (zie o.a. Bedrijfseconomische Rentabiliteitsstudie Railverbindingen Almere).

Zoals reeds werd gesteld in het rapport "Ontwerp Almere-Stad" is in de plannen rekening gehouden met de mogelijkheid van een viersporige raillijn, ten einde eventuele toekomstige ontwikkelingen - bij voorbeeld

een internationaal vliegveld in de Markerwaard - niet uit te sluiten. Momenteel is in studie of deze reserveringsnoodzaak reëel is of dat volstaan kan worden met een tweesporige raillijn in combinatie met het genoemde viersporige station.

Het lokale openbaar vervoersysteem van vrije banen bezit een grote vervoerscapaciteit. Vooral ook indien - zoals wordt gedacht - gebruik wordt gemaakt van elektronische hulpmiddelen voor beveiliging en geïntegreerde verkeersregeling met behulp van centrale besturing en informatieverwerking. Deze banen en het daarbij behorende "profiel van vrije ruimte" zijn zodanig ontworpen, dat eventueel in de toekomst toe te passen vervoerssystemen - zoals bij voorbeeld trolleybus en tram - hier zonder probleem gebruik van kunnen maken.

De Zuiderzeecommissie is van mening dat het geprojecteerde stelsel van vrije busbanen zeker kan bijdragen tot een goede kwaliteit van het openbaar vervoer. Wel zouden dan nadere experimenten kunnen worden overwogen, terwijl tevens zekerheid moet worden gegeven ten aanzien van het functioneren van het lokaal openbaar vervoer op het moment dat Almere-Stad naast Almere-Haven vorm krijgt.

Gesteld kan worden dat het in de stedenbouwkundige structuur geïntegreerde openbaar vervoersysteem inderdaad noodt tot experimenten. Gedacht kan worden aan andere vervoermiddelen zoals trolleybus of tram, of aan experimenten op het gebied van het serviceniveau, zoals bij voorbeeld een hogere frequentie.

Bij het Ministerie van V.R.O. heerst enige onduidelijkheid omtrent het type buslijnnennet en de integratiewijze van de banen in de overige wegen en bebouwing.

Ter verduidelijking kan worden opgemerkt dat de hoofdropzet van het buslijnnennet gekenmerkt wordt door een transversale structuur met als centrale punt het station in het centrum van Almere-Stad. De meeste lijnen verbinden andere kernen met elkaar via Almere-Stad; hierbij worden één of meerdere stations, het hoofdcentrum en/of nevencentra aangedaan.

Studies tonen aan dat een zeer efficiënte lijnvoering hierop mogelijk is. Exacte bepaling van de lijnvoering zal mede in relatie met de ruimtelijke ordening van de stad geschieden.

De busbanen worden van de overige ruimte gescheiden door o.a. wallen, beplanting en eventueel hekken. Integratie van wegen en bebouwing geschiedt door kruisingen op een onderlinge afstand van ca. 200 m, door situering van hogere dichtheden en belangrijke bestemmingen (o.a. nevencentra) dicht bij de haltes en door rechtstreeks op de halte gerichte comfortabele en beschutte voetgangers- en fietsroutes.

Ten slotte worden door het Ministerie van V.R.O. nog enkele kanteekeningen gemaakt bij de plaats van de zgn. "poorten", d.w.z. punten waar langzaam verkeer routes de omringende primaire autowegen kruisen. Tevens wordt gevraagd of alle benodigde kunstwerken ten behoeve van de kruisingen tussen spoordijk en andere lijnen wel te betalen zijn. Ook wordt gevraagd naar de consequenties van de hoogspanningsleiding voor de bebouwing. Ter beantwoording kan worden gezegd dat in de verder uit te werken plannen wordt uitgegaan van een fijnmazig langzaam verkeersnet. Hoofdroutes uit dit net krijgen een logisch vervolg in de richting van de buitenruimte en omringende kernen; in die gevallen waar waterlopen de randwegen kruisen wordt een voet-/fietspad samen met het water onder de weg doorgevoerd; in letterlijke zin een poort voor het langzaam verkeer. In andere gevallen kruisen de hoofdvoet-/fietsroutes de randwegen door middel van tunneltjes of viaducten. Het structuurschema geeft voor deze kruisingen of poorten een schematische of symbolische aanduiding, zowel voor de plaats als het aantal.

Ten aanzien van de financiering van de kunstwerken in de spoorbaan kan slechts worden gesteld dat over zowel aantal als aard der kruisingen in het reeds genoemde overleg N.S. - R.I.J.P. overeenstemming is bereikt. Ten slotte kan worden gesteld dat studies gaande zijn omtrent de consequenties van de in het gebied aanwezige hoogspanningsleiding, waarbij het huidig tracée uitgangspunt vormt.

2.4. Ruimtelijke fasering

De Zuiderzeecommissie stelt in haar commentaar op het rapport Ontwerp Almere-Stad o.a. dat de waarde van het plan nog zou toenemen indien ook de verschillende stadia voorafgaande aan de eindsituatie van Almere-Stad, indicatief in beeld waren gebracht.

Mede in dit kader is dan ook onderzocht op welke wijze de meest wenselijke ruimtelijke fasering van Almere-Stad dient plaats te vinden. Al spoedig bleek dat, afhankelijk van de te kiezen ingang, meerdere faseringsmogelijkheden aanwezig zijn. De volgende mogelijkheden zijn nader bestudeerd:

Het spoormodel

In 1985 dient de Zuiderzeespoorlijn in ieder geval tot en met Almere-Stad voor gebruik gereed te zijn. Een ruimtelijke fasering van Almere-Stad, waarbij zo spoedig mogelijk de woongebieden rondom de drie geprojecteerde stations ontwikkeld worden, ligt dan voor de hand, als ten minste deze spoorlijn als hoofdingang voor de fasering zou worden gekozen.

Het parkmodel

In Almere-Stad dringen een tweetal groengebieden naar binnen tot vlakbij het hoofdcentrum. Hierin zijn allerlei recreatieve functies gedacht. Een fasering die zo spoedig mogelijk deze gebieden tot wiggen maakt (door ze met bebouwing te omringen) biedt het voordeel dat in iedere fase de bewoners op zeer korte afstand van dit groen woonachtig zullen zijn.

Het assenmodel

Dit faseringsmodel is een voortzetting van de "eerste fase - as", die in zuid-westelijke richting Almere-Haven opzoekt en in noord-oostelijke richting het bedrijvenpark "De Vaart". Na voltooiing van deze N.O.-Z.O. as kan dan de N.W.-Z.O. as aan bod komen, met het centrum op het kruispunt.

Het centrale plasmodel

In het zuiden wordt Almere-Stad begrensd door een waterplas, zijnde een onderdeel van de buitenruimte tussen Almere-Stad en Almere-Haven. Een vroegtijdige "omarming" van de plas met bebouwing, zou hiervan dan al spoedig een centrale plas met stedelijke allure maken.

Vervolgens zijn bovengenoemde modellen getoetst op basis van een aantal criteria van zowel ruimtelijke en technische aard als van sociale en economische aard.

Ten slotte is op basis van het resultaat van deze toetsing voorlopig gekozen voor een voortzetting van de woningbouw in zuidelijke richting (ca. 1.400 woningen) en in noordelijke richting (ten noorden van de spoorlijn ca. 4.600 woningen). Overeenkomstig de kerncijfers (zie verwijzing 8 van het rapport "Ontwerp Almere-Stad") zouden genoemde aantallen voldoende zijn tot en met het jaar 1985. Te zijner tijd kan dan wederom worden gezien in welke richting verder gebouwd moet worden.

Het Ministerie van V.R.O. vraagt zich af of - met het oog op allerlei toekomstige onzekerheden - niet een groeipatroon gevolgd zou moeten worden, waarbij begonnen wordt met de realisering van één buurt met een buurtcentrum als een complete eenheid, vervolgens de volgende buurt etc. en pas in het laatste stadium met het hoofdcentrum. Opgemerkt zij dat in het kader van de meerkernige opzet van Almere ernaar wordt gestreefd deze door V.R.O. beoogde flexibiliteit op mesoniveau te realiseren, nl. op kernniveau. De bouw van Almere is dan ook begonnen in Almere-Haven, een kleinere kern met in haar eindfase ca. 20.000 à 25.000 inwoners, terwijl nu, een aantal jaren later, begonnen wordt met de hoofdkern, Almere-Stad.

Zowel voor Almere-Haven als Almere-Stad is echter per kern bewust gekozen voor een groeiwijze vanuit het centrum, aangezien dit centrum wordt gezien als één der weinige gemeenschappelijke onderdelen van de ruimtelijke en maatschappelijke belevingswereld van alle inwoners. Het centrum van de kern moet dan ook vanaf het begin van de bouw op één en dezelfde plaats liggen. Zo ontstaat direct een stukje identificatie, niet alleen met de eigen buurt, maar juist ook met de eigen stad. Vooral in compleet nieuwe steden lijkt dat laatste uiterst belangrijk.

Voor wat betreft Almere-Stad komt daar bovendien nog bij dat nu reeds een aantal voorzieningen nodig zijn en zich ook aandienen, die qua functie een locatie dienen te hebben in het stadscentrum. Zo zijn nu reeds, naast de nodige winkels en kantoren, in voorbereiding een N.S.-station, enkele hoofdkantoren, een bioscoopcomplex en een ontwikkelingsgebouw voor sociaal-culturele activiteiten, terwijl ook de lokale overheid stadscentrumruimte claimt voor eigen diensten.

Eén der gevaren van het groeipatroon zoals voorgesteld door V.R.O. is dat een dergelijk buurt- of wijkcentrum qua voorzieningen uitgroeit boven buurt- of wijkniveau en daarmee het toekomstige hoofdcentrum uitholt.

2.5. Hoofdcentrum en nevencentra

De Zuiderzeecommissie bepleit dan ook waakzaamheid voor te groot opgezette nevencentra die de functie van het hoofdcentrum kunnen uithollen. De in het rapport genoemde groeiwijze (beginnen met het hoofdcentrum) probeert te bereiken dat de komst van nevencentra wordt uitgesteld totdat het hoofdcentrum voldoende "grond onder de voeten" heeft. Inderdaad blijft waakzaamheid echter geboden.

Door V.R.O. is gevraagd naar de relatie tussen nevencentra en haltes van het openbaar vervoer aangezien deze niet overal gecombineerd voorkomen. Ook is gevraagd waarom in sommige buurten de voorzieningen zijn geplaatst in dunbevolkte gebieden.

Opgemerkt zij dat in bijna alle gevallen de nevencentra zullen worden gecombineerd met de haltes, met uitzondering daar waar drempelwaarden niet overeenstemmen. Gesteld moet tevens worden dat alle haltes wel degelijk zijn gesitueerd in de gebieden met de hoogste woondichtheid, met één uitzondering, nl. daar waar het nevencentrum beter iets zuidelijker gesitueerd kan worden om een combinatie van nevencentrum met een recreatief attractiepunt aan de zgn. Zuigerplas mogelijk te maken. Dit vormt overigens nog onderwerp voor nadere studie.

De omvang van de verschillende nevencentra zal per geval variëren, omdat niet alle (buurt- c.q. wijk-)voorzieningen dezelfde drempelwaarden bezitten. Zo heeft een gewone basisschool ongeveer 1.500 inwoners nodig als voedingsgebied en een kleine supermarkt al gauw 3 à 4.000, terwijl een buurthuis weer andere waarden kent.

De omvang en inhoud van bedoelde nevencentra is dan ook niet op dit moment exact aan te geven. Deze zullen per geval worden bepaald op het moment dat de desbetreffende buurt of wijk in voorbereiding wordt genomen. Juist genoemde drempelwaarden veranderen snel in de

loop der tijd, vandaar ook dat in het rapport "Ontwerp Almere-Stad" uitsluitend concreet kon worden ingegaan op benodigde voorzieningen voor de eerste paar duizend inwoners.

2.6. Taakstellingen

Naar aanleiding van commentaren van met name de gemeente Amsterdam en het openbaar lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders tijdens de overlegprocedure omtrent het rapport "Ontwerp Almere-Stad" gemaakt, kan met betrekking tot de taakstelling voor de toekomstige leeftijds-, huishoudens-, inkomens- en beroepsgroepenverdeling het volgende worden opgemerkt.

Nieuwe steden en stadsuitbreidingen kennen doorgaans een bevolkingsopbouw die in sommige opzichten sterk afwijkt van de samenstelling van de totale Nederlandse bevolking. De belangrijkste afwijkingen treden op in de leeftijdsopbouw en de inkomensverdeling in die nieuwe woongebieden; ze zijn een direct gevolg van het feit dat bij migratie in het algemeen een selectie optreedt naar deze criteria. Zolang vestigingen en vertrek min of meer met elkaar in evenwicht zijn, worden deze afwijkingen voldoende gecompenseerd. Maar wanneer de vestigingen gedurende lange tijd het vertrek belangrijk overtreffen - en bij nieuwe steden en opvangkernen is daar zeer duidelijk sprake van - dan zal het betrokken woongebied te maken krijgen met een oververtegenwoordiging van relatief jonge inwoners en met een toename van het aantal huishoudens met midden- en hogere inkomens. Omgekeerd zullen gebieden waar meerdere jaren achtereen een hoog vertreksaldo optreedt - hetgeen het geval is bij oude steden - geconfronteerd worden met problemen die samenhangen met een relatief steeds ouder en armer wordende bevolking; het zijn vooral de grootste steden in Nederland die deze problemen in steeds toenemende mate ondervinden.

Voor de nieuwe stad Almere, bestemd om een belangrijk deel van de groei van het noordelijk deel van de Randstad op te vangen, is steeds uitgegaan van de gedachte dat het mogelijk moet zijn om daar vanaf het begin van de bewoning te komen tot een meer evenwichtige opbouw van de bevolking. In de rapporten "Ontwerp Almere-Haven" en "Almere 1985 etc." werd dan ook een aantal taakstellingen geformuleerd, gericht op die meer evenredige bevolkingssamenstelling. Deze taakstellingen houden in dat voor wat betreft criteria als leeftijd, huishoudentype en inkomen de verdelingen die van de Nederlandse bevolking zoveel mogelijk zouden moeten weerspiegelen.

Een dergelijk evenwichtig samengestelde bevolking, reeds vanaf het begin, is van groot belang voor Almere, o.a. omdat:

- een evenwichtig samengestelde leeftijdsopbouw - d.w.z. 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 een aanbod van allerlei voorzieningen (scholen, jeugd- en bejaardencentra, sportvoorzieningen etc.);
- een evenwichtig samengestelde leeftijdsopbouw bijdraagt tot het met elkaar geconfronteerd worden van verschillende groepen, zodat onderlinge steun en verdraagzaamheid bevorderd wordt;
- een evenwichtig samengestelde huishoudensverdeling bijdraagt tot de differentiatie van het woningbestand, die juist in een nieuwe stad zo broodnodig is, woningen voor bejaarden, invaliden, jonge alleenstaanden, onvolledige gezinnen e.d. op de juiste manier gespreid over de stad vanaf het begin, voorkomt het gevaar dat in de verre toekomst een tekort aan dit soort woningen zou kunnen ontstaan;

- een zo gedifferentieerd mogelijke inkomens- en beroepssamenstelling aantrekkelijk en noodzakelijk is voor bedrijven die voor de eveneens beoogde werkgelegenheid moeten zorgen. Ook zogenaamde "hoogwaardige" bedrijven hebben werknemers met hoge en lage inkomens nodig;
- voor een gedifferentieerd aanbod op de arbeidsmarkt het noodzakelijk is dat een doorsnede van de Nederlandse beroepsbevolking qua leeftijd, geslacht en opleidingsniveau van meet af aan aanwezig is;
- een evenwichtig samengestelde bevolking qua inkomen, leeftijd en leefstijl van groot belang is voor de tot standkoming van een zo volledig mogelijk pakket van zakelijke en maatschappelijke dienstverlening (o.a. een volledige winkelbranche-samenstelling, horecabestand, uitgaansmogelijkheden, maatschappelijke instellingen etc.).

De beide doeleinden van de taakstellingen - enerzijds het voorkomen van problemen in Almere en anderzijds de bijdrage aan het oplossen van problemen in het noordelijk deel van de Randstad, i.c. de oude steden - zijn in wezen complementair; het streven naar een evenwichtige bevolkingsopbouw in Almere betekent gelijktijdig een bijdrage aan de oplossing van problemen in die sfeer aldaar. Als voorbeeld: door te proberen om vanaf het begin in Almere een redelijke vertegenwoordiging te krijgen van mensen van 65 jaar en ouder, wordt niet alleen bereikt dat in Almere de bevolking gevarieerder van samenstelling wordt; maar wordt ook bewerkstelligd dat de vergrijzing van Amsterdam (en Het Gooi) minder snel verloopt.

Vanzelfsprekend is de bijdrage die Almere door een dergelijk taakstellend opvangbeleid kan leveren aan de afname van de moeilijkheden in Amsterdam en Het Gooi betrekkelijk gering, zeker in de beginfase als er nog geen grote aantallen woningen beschikbaar komen. Maar ook later zal Almere niet alleen in staat zijn om de problemen van Amsterdam en Het Gooi op te lossen. Een belangrijk deel van de expansie zal gericht zijn op andere groeikernen, en ook daar zou dus aandacht moeten worden besteed aan de samenstelling van de op te vangen bevolking, om effectief de vergrijzing en verpaupering van met name Amsterdam tegen te gaan. Wellicht dat de ervaringen die in Almere met dit taakstellend beleid worden opgedaan, in de toekomst ook voor andere groeikernen van belang zullen blijken.

2.7. Overige opmerkingen

Door verschillende instanties is tijdens het bestuurlijk overleg inzake o.a. het rapport "Ontwerp Almere-Stad" met bijbehorend structuurschema gevraagd naar nadere gegevens over de relatie Almere-Stad met overig Almere. Opgemerkt zij dat de plannen met betrekking tot Almere-Stad passen in een binnenkort te presenteren structuurplan voor geheel Almere. In dit structuurplan komen zaken als inrichtingsplannen voor de tussen de kernen van Almere gelegen buitenruimte, locaties van de kernen, benodigde infrastructuur (inclusief eventuele park-and-ride-stations), ontwikkeling van de werkgelegenheid etc aan de orde.

Door V.R.O. is gewezen op de noodzaak van een sociaal programma voor elke buurt conform de tabel op blz. 54 van genoemd rapport. Deze noodzaak wordt onderschreven, zij het dan in een wat latere fase, namelijk wanneer de plannen per buurt of wijk nader worden uitgewerkt.

Ten aanzien van de bouwhoogte stelt V.R.O. dat vier lagen in het centrum te gering is om de in het rapport genoemde grote openbare ruimten voldoende beschutting te geven.

Opgemerkt zij dat genoemde hoogte als een gemiddelde moet worden gezien. Plaatselijk kunnen afwijkingen naar boven en naar beneden voorkomen. Een dergelijk accent naar boven zou inderdaad juist ter plaatse van bij voorbeeld een groot plein kunnen optreden.

Ten slotte acht de Zuiderzeecommissie in haar advies aan de Raad van de Waterstaat betreffende Almere-Stad een nadere concretisering gewenst van de maatregelen die genomen moeten worden ten einde in de praktijk een actief ontwikkelingsbeleid te kunnen voeren. Inderdaad blijven de in het rapport (deel I van deze nota) genoemde maatregelen in de sfeer van doelstellingen en uitgangspunten. Iedere keer opnieuw zal moeten blijken in hoeverre deze worden onderschreven door de betrokken overheidsinstanties en particuliere instellingen. Specifieke wettelijke regelingen zijn er in Nederland niet met betrekking tot een concreet ontwikkelingsbeleid voor groeikernen. Het zal echter duidelijk zijn, dat alleen indien de ontwikkeling van Almere als nationale opgave blijft worden gezien, er enig optimisme ten aanzien van het effectueren van genoemde maatregelen op zijn plaats is. De specifieke bestuurlijke structuur in dit deel van Nederland, de beschikbaarheid van de grond en de aanwezigheid van een rijksontwikkelingsdienst moeten dan ook nog steeds als de meest geëigende middelen hiertoe worden gezien.

3. Milieuhygiënische overwegingen en maatregelen*

3.1. Algemeen

In het rapport "Ontwerp Almere-Stad" wordt diverse malen aandacht besteed aan de meest wenselijke opzet van de toekomstige woon-, werk- en verplaatsingsmilieus in Almere-Stad. Hier zal nader worden ingegaan op de belangrijkste overwegingen die zullen moeten gelden ten einde hinder en last in en tussen deze milieus onderling tot een aanvaardbaar minimum te beperken.

Daarna zal worden aangegeven hoe deze overwegingen worden vertaald in een aantal concrete maatregelen.

a. Het belangrijkste uitgangspunt van de Nederlandse milieuhygiënische wetgeving is de "bestrijding bij de bron". Immers, het is niet alleen de maatschappelijke verantwoordelijkheid van iedereen het milieu zo min mogelijk te belasten, ook is een belasting, die eenmaal in het milieu is gebracht, moeilijk daaruit te verwijderen. Het beginsel "bestrijding bij de bron" kan op een aantal manieren uitgelegd worden:

- het kan betrekking hebben op het zodanig wijzigen van een proces dat de effecten van dit proces op het milieu worden geminimaliseerd (bij voorbeeld het toepassen van geluiddempers, ontzwa-velingsinstallaties e.d.);
- bij het opzetten van een structuurplan (in dit geval de "bron") kan worden geprobeerd de (vaak onvermijdelijke) milieubelasting daar te laten plaatsvinden waar ze zo min mogelijk hinder veroorzaakt (bij voorbeeld door middel van de scheiding wonen - werken - verkeer);
- de vestiging van bedrijven in de nieuwe stad kan vanaf het begin (hier "de bron") milieuhygiënisch worden begeleid.

b. Naast de bestrijding bij de bron kan het "standstill" beginsel worden gehanteerd, dat erop is gericht niet of weinig belaste gebieden zoveel mogelijk te behouden, hoewel het stichten van een stad in de polder op zich al in strijd is met dit beginsel.

Omdat de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders verantwoordelijk is voor het ook in milieuhygiënisch opzicht optimaal functioneren van de nieuwe stad, heeft zij in het programma en ontwerp steeds de belangen van het milieu mee in beschouwing genomen. De aanleg van een goed functionerend gescheiden rioleringsstelsel en een rioolwaterzuiveringsinstallatie, gesitueerd op het buiten de kernen gelegen bedrijventerrein De Vaart kunnen als min of meer klassieke maatregelen op dit gebied worden beschouwd.

In de volgende paragrafen zullen concrete maatregelen worden genoemd die alle rechtstreeks voorvloeien uit de beide genoemde principes. Deze maatregelen zijn of reeds uitgevoerd c.q. in uitvoering of in een gevorderd stadium van voorbereiding.

3.2. Verplaatsingsmilieus

Naast de positieve communicatiefunctie brengt het gemotoriseerde verkeer helaas een aantal negatieve effecten met zich mee, te weten: lawaai, luchtverontreiniging en onveiligheid. Op structuurplan-niveau is gepoogd deze effecten al direct te minimaliseren. Daartoe is in deel I (Ontwerp Almere-Stad) de voorkeur gegeven aan een hoge prioriteit voor het langzaam verkeer en het openbaar vervoer. Hoe meer mensen zich op deze manier verplaatsen hoe minder het milieu wordt aangetast. Als aanvullend systeem is het autosysteem ontworpen, zoveel mogelijk neergelegd in de activiteit-rustige zones, waardoor hinder eveneens wordt verminderd, vergeleken bij bestaande situaties. Daar-

naast zijn de volgende maatregelen getroffen:

- Langs de spoorlijn zijn met name daar waar de treinen wat sneller zullen rijden (over een totale lengte van ca. 60% van het gehele traject door Almere-Stad) de wat minder geluidgevoelige bestemmingen geprojecteerd (werkgebieden, sportvelden, volkstuinen e.d.)
- In een aantal gevallen zijn wegen direct naast de spoorlijn geprojecteerd, zodat de geluidzones van weg en spoorlijn elkaar gedeeltelijk overlappen en de eventuele woonbebouwing door de tussen gelegen weg op relatief grote afstand van de spoorlijn zal komen te liggen.
- Binnen 800 m afstand van de drie geplande stations is woon- en centrumbebouwing gedacht. Het ligt voor de hand in de onmiddellijke nabijheid van de stations minder geluidgevoelige bebouwing te situeren, zoals kantoren, winkels en parkeeroplossingen.
- In de als eerste te ontwikkelen woongebieden langs de spoorlijn wordt de gevel van het dichtst bij de spoorlijn gelegen bebouwing op ruim 50 m uit de as van de spoorlijn gepland, waarbij de blokken akoestisch zo gunstig mogelijk gegroepeerd worden, d.w.z. evenwijdig aan het spoor met zo min mogelijk openingen tussen de gebouwen onderling.
Een gevelafstand van 50 m tot de as van de spoorlijn levert overigens qua geluidhinder volgens de grenswaarden van het onlangs vastgestelde interimbeleid geen problemen op ("Geluidsaspecten van het tracé van de Almere-spoorlijn", R.I.J.P. 1977). Desalniettemin wordt gepoogd de geluidgevoelige vertrekken zo min mogelijk aan de spoorzijde te situeren, terwijl ook de benadering van de woning vanaf deze zijde dient plaats te vinden.
- Ten slotte zij nog opgemerkt dat bovenstaande maatregelen ervan uitgaan (overeenkomstig het gestelde op blz. 36 van het rapport "Ontwerp Almere-Stad") dat de spoorlijn op een 4 à 5 m hoge aardebaan wordt gelegd. Naast andere zaken heeft bij de keuze aardebaan of viaduct ook het aspect geluidhinder er mede toe geleid dat voor een ligging op een baan gekozen is.
- Het doorgaande autoverkeer, d.w.z. het verkeer dat in Almere-Stad niet haar oorsprong en bestemming vindt, wordt door de opzet van de hoofdwegenstructuur buiten Almere-Stad gehouden. Rondom de kern (gescheiden van de bebouwing door een afstand van minimaal 200 m) liggen deze zgn. stadsautowegen, evenals de toekomstige Rijksweg 6. De geluidhinder wordt door deze afstand tot een minimum beperkt, evenals de overlast in het algemeen van doorgaand verkeer.
- De autostromen binnen Almere-Stad worden geconcentreerd op een zo grofmazig mogelijk net van zgn. kernhoofdwegen, getraceerd buiten de woongebieden. Maatregelen ten behoeve van veiligheid en tegen geluidhinder kunnen dan zo efficiënt mogelijk worden genomen. De vormgeving van deze wegen werkt een relatief lage snelheid - gunstig uit oogpunt van zowel geluidhinder als veiligheid - in de hand. Tevens zijn deze wegen voor een aanzienlijk deel door minder geluidhinder gevoelige gebieden getraceerd, zoals bedrijventerreinen en groengebieden (langs sportvelden en volkstuinen). Daar waar deze kernhoofdwegen langs woonbebouwing lopen, wordt deels door afstand houden, maar vooral door aanvullende maatregelen (verdiepte ligging van de weg, geluidswallen) een voor deze woonbestemming aanvaardbaar geluidsniveau verkregen, dat voldoet aan de in de ontwerpwet geluidhinder gestelde grenswaarden.
- Het overgrote deel van het lawaai-veroorzakende vrachtautoverkeer wordt zoveel mogelijk buiten Almere-Stad gehouden door de belangrijkste oorsprong en bestemming van dit verkeer, namelijk de grote bedrijventerreinen, aan de rand van de stad te situeren.
- Uit onderzoek bleek op - basis van de stedenbouwkundige uitwerking van de eerste woon- en werkgebieden te Almere-Stad - het lokale openbaar vervoer (bussen op eigen baan) geen geluidhinder-pro-

blemen op te leveren.

- In het rapport "Ontwerp Almere-Stad" werd reeds gesteld dat kruisingen van routes voor het langzaam verkeer (voet, fiets) met wegen waarover in het spitsuur meer dan 300 auto's rijden ongelijkvloers zullen zijn (verkeersveiligheid), hetzij via tunnels, hetzij via bruggen.
- Als laatste verplaatsingsmilieu dient het grachtenstelsel te worden genoemd; naast het vervullen van functies als waterberging en visuele verfraaiing van het stedelijk milieu is het geschikt voor het verplaatsen van kleine, ongemotoriseerde bootjes. Het water is ongeschikt voor de zwemsport, hetgeen tot uiting dient te komen in ontwerp en inrichting van de grachten.

3.3. Woonmilieus

Woongebieden kunnen ernstig in hun waarde worden aangetast door de volgende soorten (over)last en hinder:

- lawaai;
- stank;
- onveiligheid;

De volgende maatregelen zijn en worden getroffen om deze last en hinder tot een minimum te beperken:

- Het tegengaan van het lawaai van het gemotoriseerde verkeer is reeds ter sprake gekomen. Andere lawaaiverwekkers in woongebieden zijn bepaalde voorzieningen (scholen, buurthuizen e.d.), bepaalde bedrijven en de mensen zelf.
Het streven is erop gericht genoemde voorzieningen zodanig te situeren en in te richten dat geluidoverlast beperkt blijft. Bedrijven die geluidhinder, stank en/of onveiligheid veroorzaken, horen niet in het woonmilieu thuis. Bij de nadere uitwerking van de plannen dienen voorschriften hiertoe te worden opgenomen.
- Met name voorzieningen die frequent bezocht worden door (vooral kleine) kinderen, dienen zodanig te worden gesitueerd dat veilige loop- en fietsroutes van woning naar bestemming zijn gegarandeerd.
- Ten slotte dient door een zo fijnmazig mogelijke buurtontsluiting een dusdanig verkeersluw woongebied te ontstaan, waar ruim voldaan wordt aan de normen voor verkeersveiligheid, geluidhinder en luchtverontreiniging. Het is in dit verband te overwegen in de woongebieden in bepaalde mate de woonerven in te voeren. Richtlijnen voor inrichting en vormgeving daarvan dienen bij nadere uitwerking van de plannen te worden opgenomen.

3.4. Werkmilieus

De beperking van milieubelasting door bedrijven is - waar het een bestaande situatie betreft - in belangrijke mate een zaak van de milieuwetgeving. In een nieuwe situatie kunnen tevens andere instrumenten worden gehanteerd om milieuhinder te voorkomen:

- a. Differentiatie van de bedrijventerreinen naar planologische en stedenbouwkundige opzet: zoals uit het rapport "Ontwerp Almere-Stad" reeds valt af te lezen, is gekozen voor een indeling van de bedrijventerreinen in drie soorten, namelijk:
 - Grootschalige, buiten de kernen gelegen bedrijventerreinen. Momenteel is het bedrijvenpark "De Vaart" in voorbereiding en uitvoering. Deze terreinen zijn bestemd om de (relatief) wat meer milieubelastende bedrijven te huisvesten, hoewel ook ten aanzien

van deze terreinen strenge normen worden gehanteerd ter bescherming van het milieu.

- Middelgrote bedrijventerreinen, gelegen aan de rand van de kernen (in Almere-Stad zijn zes van dergelijke terreinen voorzien). Deze terreinen kunnen eventueel ook bedrijven herbergen welke niet meer dan een geringe milieubelasting veroorzaken. Door een goede zonering van deze gebieden (bij voorbeeld lawaai-veroorzakende bedrijven ver van de woonbebouwing en dicht tegen de kernhoofdwegen) kan de overlast tot een minimum worden beperkt. Tevens dienen ruime bufferzones (minimaal 50 m) deze werkgebieden van het woonmilieu te scheiden. Bij de nadere uitwerking van de plannen zal een en ander nader omschreven dienen te worden.
- De kleinschalige bedrijventerreinen, verspreid gelegen over de stad, altijd gekoppeld aan de kernhoofdwegen, mogen geen milieu-overlast in de vorm van lawaai, stank of overmatig (vracht)verkeer voor de aanliggende woongebieden veroorzaken. Bij de nadere uitwerking van de plannen dient ook hieromtrent wederom geen onduidelijkheid te bestaan.

- b. Het uitgiftebeleid. De daadwerkelijke uitvoering van de milieuwetgeving berust bij andere instanties dan de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders. Om echter tevens in milieuhygiënische zin een goede start te maken, worden ook de milieu-technische aspecten van een bedrijfsvestiging betrokken in de besluitvorming rond een terreinaanbod.

In de verdere uitwerking van het structuurplan in gedetailleerde bestemmingsplannen zullen genoemde maatregelen verder worden geëffectueerd.

* Over de inhoud van bovenstaande paragrafen is terzake overleg gevoerd met de Inspectie van Volksgezondheid en Milieuhygiëne van de provincie Overijssel.

4. Procedure structuurplan Almere-Stad

Zoals reeds elders in deze nota vermeld, werd het rapport "Ontwerp Almere-Stad" met bijbehorend structuurschema (deel I van het Structuurplan Almere-Stad) goedgekeurd door de Minister van Verkeer en Waterstaat als uitgangspunt voor verdere uitwerking (bestemmingsplannen e.d.). Aangezien reeds ambtelijk en bestuurlijk overleg heeft plaatsgevonden over Almere-Stad, zal de verdere procedure tot vaststelling en goedkeuring van het structuurplan als volgt verlopen.

Overleg

1. De R.I.J.P. zendt het ontwerp-structuurplan Almere-Stad, bestaande uit drie delen, nl. deel I: Ontwerp Almere-Stad, deel II: Aanvullende Nota en deel III: Structuurplan Almere-Stad (kaart) voor ambtelijk commentaar aan:
 - a. de gemeente Amsterdam, het gewest Gooi- en Vechtstreek, het openbaar lichaam "Zuidelijke IJsselmeerpolders";
 - b. de in de Wet R.O. en het Besluit R.O. ter zake van overleg betreffende structuurplannen genoemde organen en instanties.
2. De R.I.J.P. verwerkt de gemaakte opmerkingen in een aanvullend hoofdstuk op de bij het ontwerp-structuurplanbehorende nota.

Ter inzage leggen

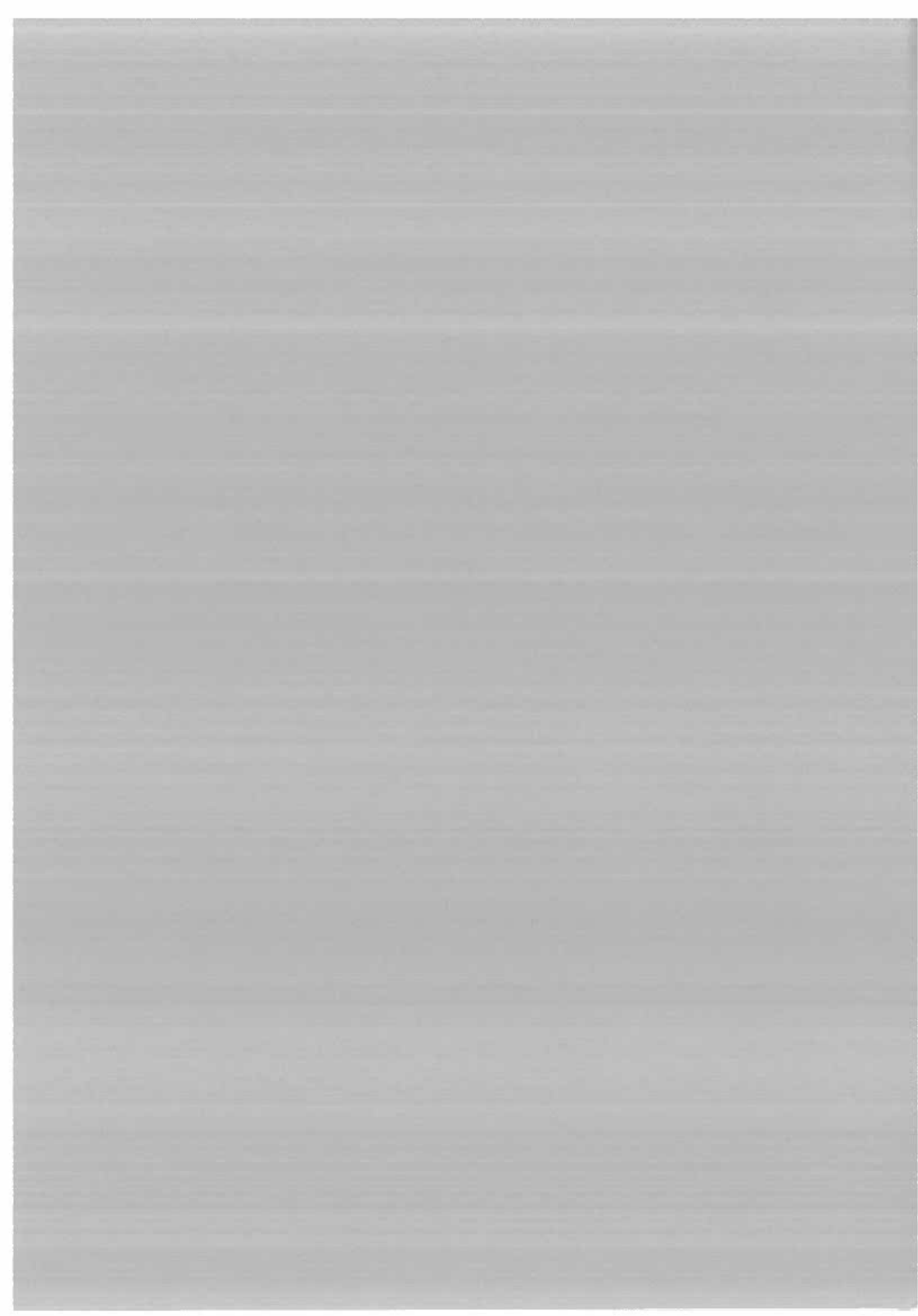
3. Het ontwerp-structuurplan wordt gedurende een maand ter inzage gelegd in Almere.
Dit wordt door de directeur van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders bekend gemaakt in de Staatscourant en in daarvoor in aanmerking komende dag- en nieuwsbladen. De landdrost van het o.l. "Z.I.J.P." doet in plaatselijke dag- en nieuwsbladen eveneens mededeling van de ter-visie-legging.
Deze bekendmakingen houden tevens mededeling in van het volgende:
 - a. in de eerste week van de ter inzage legging zal in Almere een voorlichtingsavond worden gehouden;
 - b. de opmerkingen over het ontwerp-structuurplan kunnen tot een bepaalde datum schriftelijk worden ingediend bij de Minister van Verkeer en Waterstaat d.t.v. de directeur van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders.
4. Het ontwerp-structuurplan wordt door de R.I.J.P. toegezonden aan:
 - a. B. & W. van Amsterdam
 - b. de voorzitter van het gewest Gooi- en Vechtstreek
 - c. de landdrost van het openbaar lichaam "Zuidelijke IJsselmeerpolders"/adviesraad Almere.
5. Het ontwerp-structuurplan wordt, mede aan de hand van de eventuele opmerkingen bedoeld onder 3 en van de instanties bedoeld onder 4, gereedgemaakt voor goedkeuring door de Minister van Verkeer en Waterstaat. De onder 4 genoemde instanties worden van eventuele wijzigingen en aanpassingen van het plan mededeling gedaan.

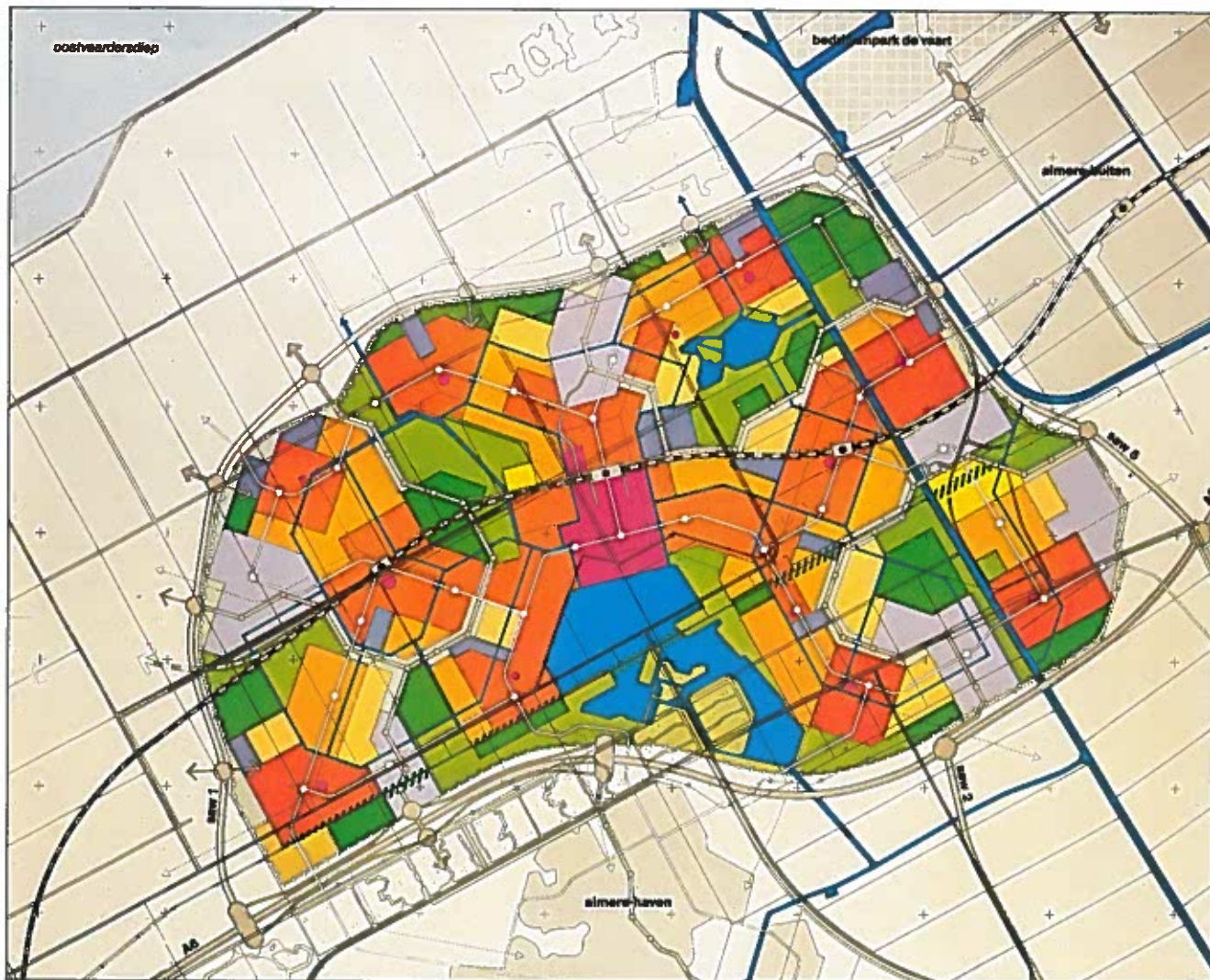
Goedkeuring

6. De Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders biedt het ontwerpstructuurplan Almere-Stad aan de Minister van Verkeer en Waterstaat aan.
7. De Minister van Verkeer en Waterstaat vraagt ter zake advies aan de Raad van de Waterstaat (Zuiderzeecommissie). Deze toetst het ontwerp-structuurplan aan de wijze waarop de tijdens de procedure gemaakte schriftelijke opmerkingen zijn verwerkt en of het plan in algemene zin voldoet aan de opvattingen die thans daarvoor gelden.

8. Na advies van de Raad van de Waterstaat, eventuele aanpassing van het ontwerp-structuurplan en gehoord zijn ambtgenoot van Volks-huisvesting en Ruimtelijke Ordening, keurt de Minister van Verkeer en Waterstaat het structuurplan Almere-Stad goed.
9. Na verkregen goedkeuring is het structuurplan van kracht en ligt dit permanent ter inzage in het kantoor van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders en o.a. ter secretarie van het openbaar lichaam "Zuidelijke IJsselmeerpolders".

deel III: structuurplan (kaart) almere-stad





verklaring

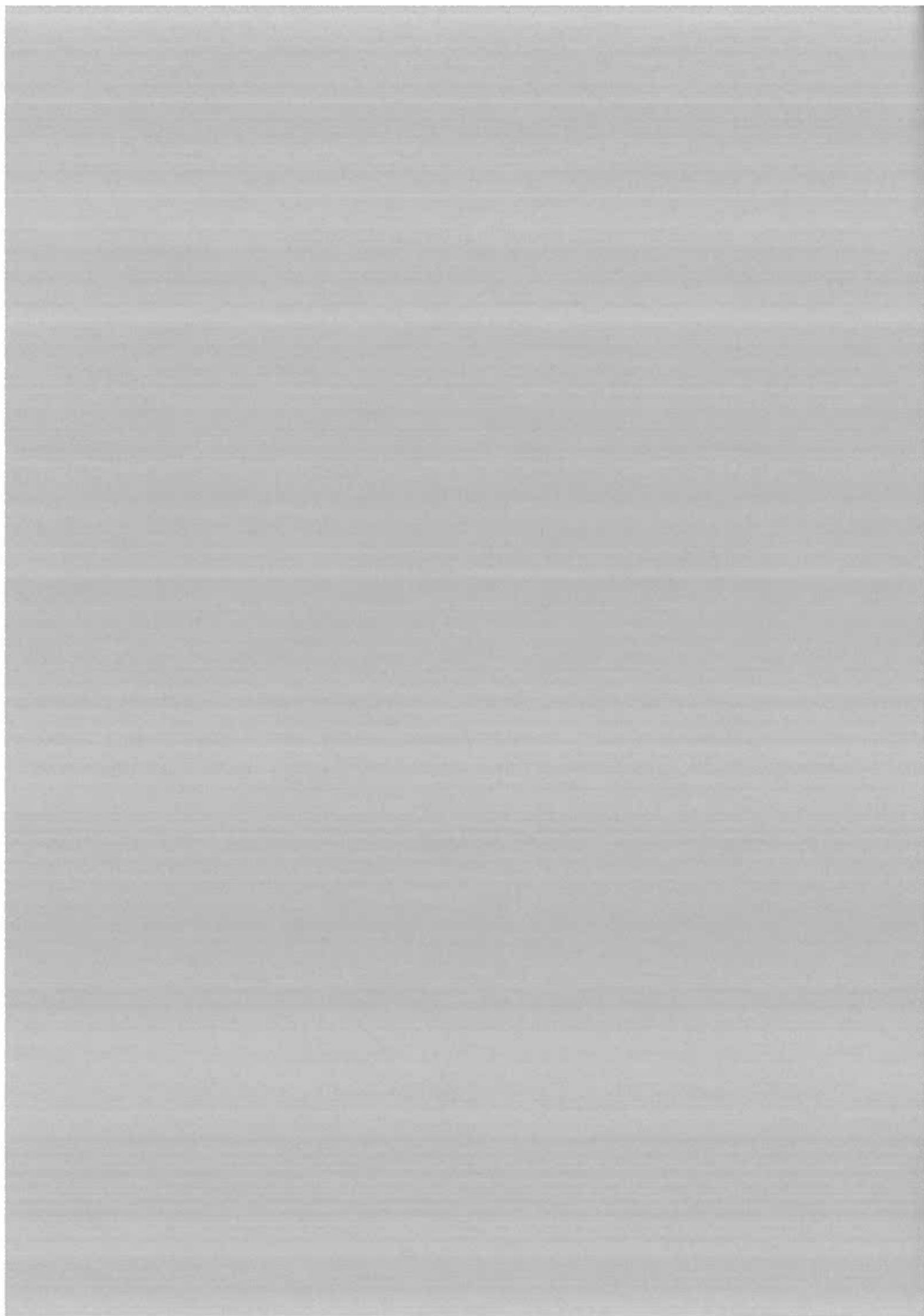
stedelijk gebied

	stadscentrum
	nevencentra
	bijzondere bebouwing
	woongebied 90/120 inw./ha
	woongebied 60/90 inw./ha
	woongebied 30/60 inw./ha
	bedrijventerrein 80/100 arb. pl./ha
	bedrijventerrein 30/40 arb. pl./ha
	bedrijventerrein 25/30 arb. pl./ha
bos, beplantingen	
	intensief recreatiegebied (sportvelden, zwembaden, volkstuinten)
	minder intensief recreatiegebied (parken, bossen)

	extensief recreatiegebied (natuurgebied, natuurparken)
	bufferzones
	landbouwgebied
water	
	grachten
	vaarroutes, plassen
	water buitendijs
infrastructuur	
	hoofdrelatie langzaam verkeer/lietsverkeer
	openbaar vervoersbaan (bus) + halte
	spoorweg met station
	spoorweg (in studie)

	wijk(auto)weg
	kernhoofd(auto)weg
	stadsautoweg met aansluiting
	autosnelweg
	autosnelweg (in studie)
diversen	
	hoogspanningsleiding
	leidingstraat
	plangrens
	sluis
datum: mei 1982	
schaal 1:10.000	

deel IV: uitkomsten van de ambtelijke commentaaronde



1. Inleiding

Overeenkomstig de procedure, vermeld op bladzijde 63 van het Ontwerp-Structuurplan Almere-Stad, werd dit plan voor ambtelijk commentaar aan de daarvoor in aanmerking komende organen en instanties toegezonden (zie bijlage 6.1.).

In het onderstaande wordt dit verkregen commentaar weergegeven, tezamen met de beantwoording door de Rijksdienst voor de IJssel-meerpolders.

2. Reactie van het openbaar lichaam „Zuidelijke IJsselmeerpolders”

I. Procedure

a. Op 29 maart 1977 heeft bestuurlijk overleg plaatsgevonden over het „Ontwerp Almere-Stad” met het bijbehorende „structuurschema Almere-Stad”. Mede gelet op dit overleg, heeft de minister van Verkeer en Waterstaat bedoeld rapport en structuurschema goedgekeurd als richtlijn voor de op te stellen structuur- en bestemmingsplannen. Dit rapport en structuurschema hebben aldus geen juridische betekenis op zich.

b. Het thans aangeboden Concept-Structuurplan Almere-Stad voegt aan het Ontwerp Almere-Stad een aanvullende nota toe, waarin een aantal opmerkingen uit het bestuurlijk overleg van 27 maart 1977 is verwerkt. Bij brief van 6 oktober 1977 aan de minister van Verkeer en Waterstaat heeft de landdrost er op aangedrongen dat hetgeen in het bestuurlijk overleg aan de orde is gesteld, op een voor alle betrokkenen kenbare wijze zal worden gewogen. Hoewel op de gemaakte opmerkingen wordt gereageerd (in de aanvullende nota), betreuren wij het dat de opmerkingen zelf niet zijn opgenomen. Een beoordeling van de wijze waarop de opmerkingen zijn verwerkt, wordt daardoor bemoeilijkt. Overigens geeft deze verwerking aanleiding tot het volgende commentaar.

II. Het Concept-Structuurplan Almere-Stad

a. Verkeer en Vervoer

Op de vraag of wel voldoende ruimte is gereserveerd voor het openbaar vervoer wordt een bevestigend antwoord gegeven door met name erop te wijzen dat rekening gehouden wordt met een viersporige raillijn. In de volgende zin wordt gesteld dat deze reserveringsnoodzaak nog in studie is. Temeer nu uitwerkingsplannen van gebieden, gelegen naast de spoorlijn, in een vergevorderd stadium zijn, is duidelijkheid noodzakelijk, vooral met het oog op de situering van woonbebouwing. In dit verband zouden wij ook hardere garanties willen hebben, dat een gevelafstand van 50 meter vanuit de as van de spoorlijn inderdaad geen geluidwerende voorzieningen nodig maakt. Ook zal rekening moeten worden gehouden met de regionale spoorontwikkeling. Naast het intercity-verkeer moeten mogelijkheden worden geschapen voor het vrachtvervoer.

Wat betreft het stelsel van vrije busbanen, dienen financiële garanties verkregen te worden voor de exploitatie.

Wij hebben ervan kennis genomen dat de financiering van de kunstwerken in de spoorbaan een zaak is tussen de N.S. en de minister van Verkeer en Waterstaat.

Tevens constateren wij dat het huidige tracé van de hoogspanningsleiding gehandhaafd wordt. Wij dringen aan op spoedig uitsluitel over de gevolgen hiervan voor de onder deze leiding gedachte bebouwing.

Wat betreft de stadsautowegen, merken wij op dat deze buiten het plangebied zijn gelegen.

b. Taakstellingen

Het uitgangspunt van een evenredige bevolkingssamenstelling in Almere moet niet zo consequent worden gehanteerd, dat afwijkingen in het belang van de regio (donorgebieden) niet mogelijk zijn. Deze solidariteit met bepaalde bevolkingsgroepen moet ook tot uiting komen in het gronduitgiftebeleid. Hierop is niet nader ingegaan.

Aan het einde van de nota „aanvullende opmerkingen” wordt gesteld, dat de specifieke bestuurlijke structuur in dit deel van Nederland, de beschikbaarheid van grond en de aanwezigheid van een rijksontwikkelingsdienst nog steeds als de meest geëigende middelen moeten

worden gezien om in de praktijk een actief ontwikkelingsbeleid te kunnen voeren. Wij stellen hier tegenover dat uit een oogpunt van goede democratische traditie en staatsrechtelijke orde de gemeente het aangewezen orgaan is voor de opbouw van deze nieuwe gemeenschap. Voor die gemeenschap is een gronduitgiftebeleid, in samenhang met structuur- en bestemmingsplannen, van primair belang, zowel om de op haar rustende publiek-rechtelijke taken, als de rechtsbescherming van de burger te effectueren.

Wij willen hieraan toevoegen dat, zo dit al niet in het kader van dit structuurplan behoort te geschieden, ten minste bij de uitwerking ervan garanties geschapen moeten worden, dat de toekomstige gemeente de eenmaal gekozen structuur kan realiseren en exploiteren. Meermalen wordt verwezen naar de uitwerkingsplannen. Deze moeten dan wel de nodige duidelijkheid verschaffen op programmatisch, juridisch en financieel/economisch gebied.

c. Milieuhygiënische overwegingen en maatregelen

Als algemene opmerking moet worden gesteld, dat het te ver gaat de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders verantwoordelijk te stellen voor het ook in milieuhygiënisch opzicht optimaal functioneren van de nieuwe stad (pag. 59). Op pagina 62 wordt dit dan ook herroepen door de opmerking dat „de daadwerkelijke uitvoering van de milieuwetgeving berust bij andere instanties dan de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders”.

De aangegeven maatregelen in het concept-plan beperken zich dan ook veelal tot doelstellingen. De nota wordt afgesloten met de opmerking dat „in verdere uitwerking van het structuurplan genoemde maatregelen verder worden geëffectueerd”.

Aangezien de zorg voor een leefbare samenleving tot een van de belangrijkste taken van het openbaar lichaam gerekend moeten worden, zullen de in de uitwerkingsplannen voorgestelde maatregelen nauwgezet worden getoetst aan aanvaardbare normen. Inzicht in de concrete maatregelen is daarbij voorwaarde.

Antwoord van de R.I.J.P.

ad. I.

Zolang geen vastgestelde structuur- en bestemmingsplannen beschikbaar zijn, bezit het door de minister van Verkeer en Waterstaat (in overleg met zijn ambtgenoot van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening) goedgekeurde structuurschema Almere-Stad juridische status als zijnde een plan ex artikel 11 van de Wet op het Openbaar Lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders.

De opmerkingen die gemaakt zijn tijdens het bestuurlijk overleg zijn impliciet vermeld in de aanvullende nota (deel II van het Ontwerp-Structuurplan Almere-Stad).

ad. II.

Het door de R.I.J.P. t.a.v. de 50 m gevelafstand tot de as van de spoorlijn gestelde op pag. 60 wordt mede onderschreven door de Inspectie van Volksgezondheid en Milieuhygiëne van de provincie Overijssel. In „Het geluid langs de Almere-spoorlijn” (Flevobericht nr. 139, 1978), opgesteld door de R.I.J.P. in samenwerking met het Directoraat-Generaal van het Verkeer, de N.S., T.N.O. en het ministerie van Volksgezondheid en Milieuhygiëne, wordt de 50 m gevelafstand vanuit de as van de spoorlijn onderbouwd.

De vraag naar financiële garanties voor de exploitatie van de vrije busbanen valt buiten het kader van een structuurplan. Voor de betreffende hoogspanningsleiding wordt verwezen naar het antwoord aan de S.E.P. in deze. Alle planologische en technische maatregelen zullen worden genomen om de inpassing van een dergelijke lijn in het gebied zo goed mogelijk te doen plaatsvinden.

M.b.t. het gronduitgiftebeleid gelden de richtlijnen hieromtrent zoals vermeld in de brief van de Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken aan de landdrost van het openbaar lichaam „Zuidelijke IJsselmeerpolders“ d.d. 12 september 1979.

Van het betoog onder b. „Taakstellingen“ is kennis genomen. Ten aanzien van de concretisering van het begrip evenwichtige bevolkings-samenstelling in Almere is inmiddels met het o.l. „Zuidelijke IJsselmeerpolders“ overeenstemming bereikt. De toewijzingsregels worden jaarlijks, mede na overleg met de regio geactualiseerd. Aldus wordt regelmatig getoetst of deze regels nog in overeenstemming zijn met voornoemde doelstelling.

Ten aanzien van de milieuhygiënische aspecten kunnen overeenkomstig de hiertoe overeengekomen procedures de uitgewerkte plannen door U worden getoetst, voor zover in overeenstemming met de wettelijke voorschriften in deze.

3. Reactie van de gemeente Amsterdam

Waar het Concept-Ontwerp Structuurplan mede bedoeld is om verantwoording te geven van het gevoerd ambtelijk overleg, wordt het als een gemis ervaren, dat de door belanghebbende ambtelijke instanties gemaakte opmerkingen nergens zijn opgenomen. Hierdoor wordt ook sterk bemoeilijkt de beoordeling wat met gemaakte opmerkingen in tekst en kaart is gebeurd.

Met betrekking tot de reacties op door Amsterdam gemaakte opmerkingen geldt het volgende:

a. woondichtheden en afstanden (blz. 51)

De bezwaren van Amsterdam tegen de toegepaste lage dichtheden worden niet gedeeld. Een van de overwegingen is, dat geplande woondichtheden niet of nauwelijks te verhogen zijn bij de huidige normen van het stedelijk ruimtegebruik. Opgemerkt moet worden, dat deze normen bezien moeten worden tegen de achtergrond van de grote ruimtenood in het westen van het land. Recente ervaringen in Amsterdam wijzen erop, dat verdichting mogelijk is. Een hogere dichtheid heeft voorts ten gevolge een hogere gebruikswaarde van het openbaar vervoer.

b. taakstellingen (blz. 56 e.v.)

De taakstelling (blz. 56) dat een evenwichtig samengestelde bevolking reeds vanaf het begin van groot belang is voor Almere, moet worden betwijfeld. De taakstelling van Almere als groeikern brengt mede, dat vooral in de aanvangsperiode de bevolking andere kenmerken heeft dan de doorsnee Nederlandse bevolking.

c. relatie Almere-Stad met overig Almere (blz. 57)

Bij de „overige opmerkingen” wordt verwezen, wat de relatie Almere-Stad met overig Almere betreft, naar een binnenkort te presenteren Structuurplan voor geheel Almere. Het is jammer, dat verwezen moet worden naar een nog te presenteren plan, indien nu reeds bekend is, dat dit plan het concept-ontwerp kan beïnvloeden. Een voorbeeld hiervan is de invloed van een te reserveren railverbinding Amsterdam-Almere via de zgn. IJ-dam. Deze zou o.a. op een goede wijze moeten worden aangesloten op het hoofdcentrum van Almere-Stad. In het ambtelijk overleg is hierop gewezen en op verzoek van de R.I.J.P. zijn vervolgens op 12 juli 1979 enkele suggesties toegezonden voor mogelijke reserveringen. Van deze materie wordt in het concept-ontwerp geen gewag gemaakt.

In het vorenstaande zijn een aantal opmerkingen opnieuw gemaakt, welke in het ambtelijk overleg reeds aan de orde kwamen. Het zij herhaald dat een overzicht van alle gemaakte opmerkingen gewenst zou zijn. Dit mede gezien punt 7 van de gekozen procedure (blz. 63).

Antwoord van de R.I.J.P.

In deel II: „Aanvullende nota” is in hoofdstuk 2 een impliciete weergave gedaan van de opmerkingen, zoals gebracht tijdens het ambtelijk en bestuurlijk overleg inzake het Structuurschema Almere-Stad (deel I van het structuurplan).

Tevens is in genoemd hoofdstuk de reactie van de R.I.J.P. vermeld.

Nogmaals dient te worden gesteld, dat de voorgestane woondichtheden niet zijn te verhogen, althans uitgaande enerzijds van de taakstelling inzake een evenwichtige bevolkingsopbouw (leidende tot aanzienlijk hoge percentages kleine huishoudens) en anderzijds van het principe dat 75% van de woningen op de begane grond moet worden gesitueerd.

Een en ander houdt in dat bij genoemde inwonerdichtheden, een

gemiddelde woningbezetting van ruim onder de drie (momenteel ca. 2,7) en een netto-woongebied van ca. 800 ha (1.000 ha bruto woongebied excl. voorzieningen) een overall-netto woondichtheid van gemiddeld 42 won./ha resulteert.

Indien men binnen dit gemiddelde nog variatie wil, om hiermee optimaal tegemoet te komen aan de grote verscheidenheid van woonwensen van een zeer gedifferentieerd samengestelde bevolking (van villawijken tot compacte gestapelde bebouwing in en rond de voorzieningencentra), dan bedragen de uitersten resp. ca. 20 won./ha en 120 won./ha.

In deze zin kan het gestelde op blz. 37 (deel I, hoofdstuk 3.3., tweede alinea) als herzien worden beschouwd.

Overigens is genoemd ruimtegebruik van Almere-Stad vergelijkbaar met dat in andere groeikernen en stadsuitbreidingen, zoals b.v. Zoetermeer en de Bijlmermeer. Evenals in Almere-Stad is daar aan het openbaar vervoer een belangrijke rol toebedeeld, zij het dat het vergelijkbare ruimtegebruik daar met andere woonvormen is en wordt gerealiseerd.

Naar onze mening is een evenwichtig samengestelde bevolking direct vanaf het begin van belang voor Almere om de op blz. 56 (deel II, hoofdstuk 2.6.) genoemde redenen. Het streven is er dan ook op gericht om ook in de aanvangsperiode afwijkingen t.o.v. de genoemde taakstelling zo gering moeilijk te doen zijn.

Wel is men er dezerzijds van bewust dat het welslagen van dit streven mede afhankelijk is van de medewerking van o.a. Amsterdam, b.v. in het verkrijgen van de dan noodzakelijke voorzieningen zoals een ziekenhuis, verpleegtehuizen, verzorgingstehuizen en bepaalde gespecialiseerde instellingen voor voortgezet onderwijs.

Het structuurplan voor geheel Almere is inmiddels in een gevorderde fase van ambtelijk overleg. Zoals gesteld, passen de plannen met betrekking tot Almere-Stad in dit structuurplan.

De door u bedoelde reserveringsmogelijkheid is – als zijnde in studie – op de structuurplankaart aangegeven.

4. Reactie van aangrenzende provincies

4.1. Reactie van de Provinciale Planologische Dienst van Noord-Holland

1. Ligging in groter verband

Voor de periode 1980-2000 (en mogelijk ook nog daarna) zal Almere een zeer belangrijke rol gaan vervullen voor de opvang van woon- en werkfuncties uit Noord-Holland. In het overleg over de Verstedelijkingsnota en in de NORON wordt voor de periode 1980-1990 gesproken over een woningbouwprogramma van 24.000 woningen, waarvan 20.000 woningen ten behoeve van Noord-Holland.

Door het afnemen van de opvangcapaciteit in het zuiden van Noord-Holland en in de Noordhollandse groeikernen zal naar verwachting de betekenis van Almere in dit opzicht nog toenemen in de tweede helft van de jaren tachtig en daarna.

Een dergelijke omvangrijke taak van Almere ten behoeve van de stedelijke gebieden in het zuiden van de provincie maakt een zorgvuldige afstemming van programma's op elkaar noodzakelijk:

- voor wat betreft woningbouw:
 - kwantitatieve en kwalitatieve behoefte van de donorgemeenten (belangrijke factor: stadsvernieuwing);
- voor wat betreft werkterreinen:
 - aanbod in samenhang gezien met aanbod op het oude land;
- voor wat betreft infrastructuur:
 - afstemmen op bouwtempo en op de verwerkingsmogelijkheden in de steden;
- voor wat betreft recreatie:
 - geen vergroting veroorzaken van de druk op bestaande recreatiegebieden met name in het Gooi.

Uiteraard hebben deze opmerkingen die voor Almere als geheel gelden hun betekenis voor Almere-Stad. In relatie met Noord-Holland spelen in de eerste plaats de vraagstukken van ruimtelijke spreiding en communicatie.

Gezien de ligging van Almere en de taakstelling op het gebied van de woningbouw zullen de relaties met de agglomeratie Amsterdam daarbij een centrale rol vervullen. In de eerste decennia is te verwachten, dat vanuit Almere sterke forensenstromen op Amsterdam gericht zullen ontstaan, daarna zal mogelijk ook de verkeersdruk in de andere richting gaan toenemen.

In dit verband is de spreiding van de bebouwing van Almere ten opzichte van de railverbinding met Amsterdam bijzonder van belang. Onder punt 2 zal hierop nader worden ingegaan.

De concurrentiepositie van Almere met betrekking tot bedrijfs-terreinen is gunstig. De bereikbaarheid is goed en de prijzen zijn veel lager dan in het Gooi en in de regio Amsterdam. Deze gunstige positie van Almere voor het aantrekken van werkgelegenheid is vanwege de tweezijdige belasting van de infrastructuur en de mogelijkheden ter plaatse te gaan werken positief. Gezien een mogelijk remmend effect op de overloop van bedrijven uit het noordelijk deel Randstad naar de Noordhollandse groeikernen is een gefaseerde aanleg van bedrijfs-terreinen zeer gewenst. De gespreide opzet van bedrijfsterreinen in Almere biedt daartoe ook de mogelijkheid. In elke fase zal dan rekening gehouden moeten worden met de in vorige fasen gerealiseerde ontwikkeling van de bevolking en werkgelegenheid, alsmede met de gevolgen voor de centrumfunctie van Amsterdam en de overloop van bedrijven naar de groeikernen in het noorden van de provincie.

In het structuurplan is een zeer sterke groei voorzien van het aantal arbeidsplaatsen (ca. 30.000 in de periode 1980 tot en met 1989). Gezien deze verwachtingen is een samenhangend beleid ten aanzien van de uitgifte van bedrijfsterreinen met de gemeente Amsterdam en de Noordhollandse groeikernen dringend geboden.

Ofschoon ik mij bewust ben van het feit, dat een te grote onevenwichtigheid in de bevolkingssamenstelling problemen kan oproepen, acht ik niettemin een woord van waarschuwing op zijn plaats tegen het al te stringent hechten aan idealen zoals een evenwichtige bevolkingsopbouw (blz. 56). Het vasthouden daaraan – om overigens zeer lofwaardige redenen – impliceert immers gevolgen, waarvan de consequenties elders moeten worden opgevangen.

Weliswaar wordt in de tekst op pp. 56/57 de taak van Almere als complementair geschetst met betrekking tot de noordelijke vleugel van de Randstad (met name: Amsterdam) in die zin, dat aldaar onevenwichtigheden ontstaan door een verhoudingsgewijs groot vertrek van bepaalde bevolkingscategorieën; niettemin is het zeer de vraag of dit soort processen in vertrekgebieden in belangrijke mate ten gunste kan worden beïnvloed door daarop gerichte doelstelling en programmering vanuit de opvanggebieden, i.c. Almere.

Bij wijze van voorbeeld: het feitelijk vertrek uit Amsterdam vertoont een „over-aanbod” van jonge volwassenen in vergelijking tot hun aandeel in de Nederlandse bevolking (wat in dit geval gelijk staat aan „evenwichtige leeftijdsopbouw”). Wanneer men zich ten doel stelt deze categorie voor een geringer deel in Almere op te vangen dan zich in werkelijkheid aanbiedt dan kan dit slechts gebeuren indien tezelfdertijd in Amsterdam en/of elders een onevenredig aanbod van woningen plaatsvindt, dat voor deze categorie – die ook qua inkomen dikwijls afwijkt van de doorsneebevolking – aantrekkelijk is.

Daar er geen termen aanwezig zijn om aan te nemen, dat de gemeente Amsterdam kwantitatief en kwalitatief in staat is deze categorie met zijn specifieke woonwensen in belangrijke mate tegemoet te komen (noch het programmacoord, noch de feitelijke bouwmogelijkheden van Amsterdam geven aanleiding tot een dergelijke verwachting) impliceert dit, dat de voorgenomen afremming van de vestiging in Almere van deze categorie Amsterdamse woningzoekenden een extra druk op de woningmarkt in de regio zal veroorzaken.

Met andere woorden: de koopprijzen van bestaande woningen zullen een stijging ondergaan en dientengevolge zal een reeks ongewenste effecten moeten worden uitgeoefend op allerlei kleine kernen (suburbanisatie/wildgroei). Te meer daar ook andere opvanggemeenten (groeikernen) in deze provincie soortgelijke voornemens koesteren ten aanzien van het meer evenwichtig doen zijn van de bevolkingssamenstelling en aldaar dus in dit opzicht weinig soulaas valt te verwachten – integendeel, het geschetste effect zou hierdoor nog worden versterkt! – voorzie ik dientengevolge consequenties, die ernstig in strijd dreigen te komen met het door het Provinciaal Bestuur voorgestane maatschappelijke en ruimtelijke beleid.

Ik ontkom er niet aan u mede te delen, dat het vooruitzicht op een dergelijke ontwikkeling mij zorgelijk stemt. Ik neem mij voor deze materie binnen afzienbare tijd op een wat uitvoeriger wijze ter discussie te stellen. Daarbij zou een inbreng van de kant van uw dienst door mij zeer op prijs worden gesteld.

2. Ruimtelijke structuur Almere-Stad

Aangezien Almere zich buiten de provincie Noord-Holland bevindt, beperk ik mij tot enkele kanttekeningen die te maken hebben met de relaties van Almere met het „oude land“.

Zoals onder 1 al naar voren is gekomen, speelt bij deze relaties met name het vraagstuk van de ruimtelijke spreiding van de bebouwing van Almere ten opzichte van de railverbinding een rol. Deze railverbinding maakt onderdeel uit van het regionale openbaar vervoerssysteem van het stadsgewest Amsterdam (zie figuur 1).

Gezien de moeilijkheden bij het verwerken van de sterk toenemende autostromen in Amsterdam dient een zo hoog mogelijke deelname aan het openbaar vervoer bevorderd te worden. Iedere overstapprocedure geeft een sterke deelnamevermindering te zien, zodat een ligging van woongebieden direct langs de railverbinding met Amsterdam zeer gewenst is.

De situering van de woongebieden van Almere-Stad is in dit opzicht minder gunstig.

De ruimtelijke structuur van Almere-Stad lijkt in zijn huidige opzet meer bepaald te worden door het interne openbaar vervoerssysteem dan door het regionale railsysteem.

Volgens een globale berekening mijnerzijds zijn van de woon- en centrumgebieden van Almere-Stad ca. 410 ha gelegen binnen een straal van 800 meter vanuit de 3 N.S.-stations en ca. 710 ha daarbuiten (zie figuur 2), of wel ca. 37% binnen een 800 meter-straal en ca. 63% er buiten.

Qua aantallen woningen zullen deze verhoudingen enigszins wijzigen, doordat nabij de stations in het algemeen in wat hogere dichtheden wordt gebouwd dan in meer perifeer gelegen stadsdelen, maar dat neemt toch niet weg dat hier van een ongunstige verhouding gesproken moet worden. Van belang lijkt ook het aantal inwoners dat zich naar verwachting binnen een straal van 800 meter van de N.S.-stations zal bevinden. Gaan we uit van een gemiddelde dichtheid van 90 inw./ha dan zouden rond het hoofdstation ca. 15.000 inwoners binnen een cirkel met straal 800 meter kunnen komen te wonen en rond de beide andere stations ca. 11.000 inw. Met deze constatering houdt verband dat de groengebieden binnen Almere-Stad wel zeer ruim van maat lijken te zijn en ten dele gesitueerd zijn op plekken die qua ruimtelijk structuur om een intensieve benutting vragen.

Kortom een wat minder „losse“ ruimtelijke structuur zou gewenst zijn, gezien vanuit het oogpunt van de vervoersrelaties met Amsterdam. Met betrekking tot de mogelijkheden van een ruimtelijke fasering wordt in het plan gekozen voor een voortzetting van de woningbouw vanuit het centrum in zuidelijke en noordelijke richting, hoewel ook een fasering volgens andere modellen is overwogen (blz. 54 van de nota). Ik betreur het dat in het structuurplan over de toetsing van de verschillende faseringsmodellen aan de genoemde criteria niets wordt vermeld. Uit het oogpunt van openbaar vervoer zou het naar mijn mening aanbeveling verdienen de mogelijkheden van een gelijktijdige bouw van het westelijke en oostelijke stadsdeel open te houden. Hiermee kan worden bereikt dat bij het gereedkomen van de Flevolijn een zodanige woningbouw rondom de drie stations is gerealiseerd dat in een vroeg stadium al sprake is van een voldoende groot draagvlak voor deze stations.

Op de structuurplankaart zijn de verbindingen voor het openbaar vervoer en het langzaam verkeer met de andere kernen en met name met Almere-Haven duidelijk aangegeven. Uit de kaart valt niet op te maken hoe de relatie voor deze verkeerssoorten is gedacht tussen Almere-Stad en het bedrijvenpark „De Vaart“. Hoewel deze verbindingen waarschijnlijk wel in het aangekondigde structuurplan voor geheel

Almere zullen worden opgenomen, verdient het naar mijn mening wegens het belang van deze relatie aanbeveling deze verbindingen reeds in dit plan aan te duiden.

De nota vermeldt dat rekening is gehouden met de eventuele toekomstige aanleg van een regionale railverbinding door het IJmeer. Het is mijns inziens gewenst het tracé van deze verbinding door Almere-Stad op de plankaart aan te geven. Ik besef dat het honoreren van de hiervoor gemaakte opmerkingen niet eenvoudig is. De voortgang van de woningproductie is voor Noord-Holland een belangrijke zaak en deze mag niet belemmerd worden.

Desondanks vraag ik u enige bezinning ten aanzien van de tot ontwikkeling te brengen ruimtelijke structuur. In dit opzicht is een faseringsschema essentieel, omdat aan de hand daarvan de speelruimte kan worden bepaald die er nog is om tot enige aanpassing van de structuur te komen.

Ten einde deze problematiek nader te bezien kan gebruik worden gemaakt van het bestaande overleg tussen onze beide diensten en de Dienst Stadsontwikkeling Amsterdam.

Opgemaakt in overleg met de Hoofdingenieur-Directeur van de Provinciale Waterstaat van Noord-Holland.

Antwoord van de R.I.J.P.

Ligging in groter verband

In grote lijnen kan met het betoog onder punt 1 worden ingestemd. De bedoelde afstemming vindt voor een deel plaats door de Stuurgroep Noordelijk deel Randstad. Gaarne is de R.I.J.P. bereid een bijdrage te leveren aan discussies met betrekking tot het door het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland voorgestane maatschappelijke en ruimtelijke beleid in het noordelijk deel van de randstad.

Ruimtelijke structuur Almere-Stad

De ruimtelijke structuur van Almere-Stad in zijn huidige opzet wordt zowel bepaald door het interne openbaar vervoerssysteem als door het regionale railsysteem. Beide systemen zijn voor de toekomstige bewoners van groot belang voor hun dagelijkse mobiliteitspatroon zowel binnen als buiten de kern. Zoals reeds werd gesteld op blz. 51 (deel II, hoofdstuk 2.2.) behoren echter bij voorbeeld ook recreatieve voorzieningen bij de stad en daarmee in de stad, zoveel mogelijk op loopafstand van de bewoners c.q. gebruikers. De door u genoemde vervoersrelaties met Amsterdam zijn zeker belangrijk maar evenzeer de relaties tussen Almere-Stad en de overige kernen van Almere, tussen woon- en werkgebieden en tussen woon- en recreatiegebieden binnen de stad. Inzake uw opmerkingen m.b.t. de naar uw mening ruim opgezette groengebieden, wordt verwezen naar het antwoord aan de Centrale Directie van de Volkshuisvesting in deze.

Met betrekking tot de fasering kan worden opgemerkt, dat de verschillende modellen zoveel mogelijk zijn gecombineerd. Belangrijk is bij voorbeeld dat in iedere fase van de ontwikkeling het bebouwde gebied aaneengesloten is. Ook dient er sprake te zijn van een evenwichtige verdeling in iedere fase van de diverse woon-, werk- en recreatiegebieden. Tevens moeten de afstanden naar het hoofdcentrum zo gering mogelijk worden gehouden in verband met een zo laat mogelijke start van de diverse subcentra, zodat deze in plaats van een concurrerende juist een stimulerende functie gaan krijgen. Verder is het wenselijk dat bij een eventuele vertraging – of stopzetting zelfs – van de ontwikkeling er nog een min of meer logisch en ruimtelijk goed geproportioneerd gebied aanwezig is.

Ook de gerealiseerde infrastructuur (incl. de benodigde zandopspuiting) is leidraad voor de verdere (ruimtelijke) ontwikkeling.

Ten slotte is gekozen voor een ruimtelijke fasering die aansluitend bij

de reeds in aanbouw zijnde (woon)gebieden de ontwikkeling voortzet in zuidelijke richting (ca. 1.400 woningen) en in noordelijke richting (ca. 5.600 woningen) ten noorden van de spoorlijn. Dit aantal zal voldoende zijn tot het midden der tachtiger jaren.

Te zijner tijd kan dan wederom worden gezien in hoeverre de voorgestelde ontwikkeling na deze datum dient te worden vervolgd. Het lijkt inderdaad zinvol momenteel ervan uit te gaan zowel het westelijk als het oostelijk stadsdeel gelijktijdig in ontwikkeling te brengen.

Het belang van de relatie tussen Almere-Stad en het bedrijvenpark „De Vaart” voor het langzaam verkeer en het openbaar vervoer wordt dezerzijds onderschreven. Aanduidingen van deze verbindingen zijn in de plankaart opgenomen.

De reservering voor het tracé van een regionale railverbinding door het IJmeer is als zijnde in studie op de plankaart aangegeven.

M.b.t. uw slotopmerking wordt verwezen naar het gestelde over de fasering onder „ruimtelijke structuur”.

4.2. Overige reacties

Van de Provinciale Planologische Dienst van Gelderland werd bericht ontvangen dat zij in inhoudelijk opzicht geen kanttekeningen wensten te plaatsen en dat met de ter-visie-legging van het plan kon worden ingestemd.

5. Reacties van overige instanties

5.1. Reactie van de Centrale Directie van de Volkshuisvesting

Het ruimtegebruik in het structuurplan komt mij nogal royaal voor in verhouding tot het aantal woningen dat U in het plan wilt realiseren. Op blz. 28 geeft u aan dat u ca. 1.000 ha bestemt voor woongebied, waarin ca. 30.000 woningen zouden moeten worden gebouwd. In deze 1.000 ha zijn dan alleen die voorzieningen opgenomen die aan de directe woonomgeving worden toegerekend. Vergelijking met plannen in andere groeikernen, groeisteden en uitbreidingsgebieden in Nederland, toont aan dat daar in hogere dichtheden wordt gebouwd en dat toch een kwalitatief goed woonmilieu wordt bereikt.

Zo rijzen bij mij ook vragen t.a.v. de groennormen die u hanteert. In het structuurplan Almere-Stad lijkt in voldoende mate ruimte te zijn gereserveerd voor wijks- en bovenwijken groen. Deze normen lijken mij zeer ruim gesteld, gezien ook de grote groene ruimten die voor recreatieve doeleinden zijn gepland tussen de verschillende kernen van Almere als geheel.

Bij het bepalen van uw minimale dichtheden bent u uitgegaan, enerzijds van reistijdrempelwaarden die gelden voor voorzieningen berekend vanuit de behoefte van de bevolking, anderzijds vanuit de bevolkingdrempelwaarde, berekend vanuit de voorzieningen zelf. De reistijden om een voorziening te bereiken zouden niet meer mogen zijn dan 15 à 20 minuten (incl. verticale reistijden per lift e.d.).

Een uitgangspunt bij het kiezen van „welke dichtheden moeten waar gesitueerd worden”, is het openbaar vervoerssysteem geweest. Gekozen is voor een vrije baan voor het openbaar vervoer, waardoor in het plan de hoge dichtheden van de woonbebouwing niet zijn geconcentreerd in het centrum, maar een grotere afwisseling van hogere en lagere dichtheden ontstaat. Een voordeel zou de grotere spreiding van voorzieningen zijn. In beginsel kan worden ingestemd met het streven naar het realiseren van hogere dichtheden en voorzieningen in samenhang met halteplaatsen van het openbaar vervoer.

Ook in de Verstedelijkingsnota en het Structuurschema Volkshuisvesting wordt hiervan uitgegaan.

Niettemin moet bij de uitwerking (in maat en getal) van dit principe een vraagteken worden gezet.

De vrije busbaan lijkt nogal veel ruimte te vragen. Ik vraag mij af of het gebruik van het openbaar vervoer door de toekomstige bewoners wel concurrerend zal blijken te zijn met het gebruik van de auto. Derhalve rijst de vraag of het ruimtebeslag van de vrije baan voor het openbaar vervoer niet te groot is, en of dit niet beter kan worden gecombineerd met de verkeerswegen in het plan.

Het nogal royale ruimtegebruik in het structuurplan Almere-Stad lijkt mij te zullen leiden tot een zeer dure exploitatie-opzet van het gebied. Gaarne zou ik een inzicht willen hebben in de omvang van de exploitatie-opzet van het plangebied en in de verdeling van deze kosten in de loop der jaren.

Kan de bevolkingssamenstelling die u nastreeft, vooral in de aanloopfase, wel worden gehaald.

Levert dit dan geen problemen op voor de woningdifferentiatie.

Zoals u reeds zelf stelt op blz. 22 van het Ontwerp-Structuurplan, zal het woningaanbod in de eerste fase mede moeten worden afgestemd op een bevolkingssamenstelling in de toekomst.

Dit betekent dat u in de aanloopfase een zodanige woningvoorraad zult moeten bouwen, dat deze in eerste instantie door (kleine) gezinnen kunnen worden bewoond, aangezien in deze fase de vraag naar gezinswoningen ongetwijfeld groot zal zijn. In een later stadium zullen deze woningen dan bestemd moeten zijn voor alleenstaanden en tweepersoonshuishoudingen en bijzondere groepen.

Tenslotte zou ik willen opmerken, in aansluiting op eerdere opmerkingen van het Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (blz. 53 van het structuurplan), dat het aanleggen van viaducten of tunnels op plaatsen waar het langzaam verkeer rand (auto)wegen en waterlopen kruist nogal kostbaar zou kunnen zijn. Een zorgvuldige afweging van belangen lijkt mij hier op zijn plaats.

Concluderend komt het mij voor dat het ruimtegebruik in Almere-Stad nogal royaal is en dat in hogere dichtheden in het voorliggende plan zou kunnen worden gebouwd. Dit zou consequenties kunnen hebben voor de omvang van Almere-Stad en misschien zelfs voor de structuur en overige kernen van Almere als geheel. Gaarne zou ik van u inzicht willen krijgen in de mogelijkheden van het bouwen in hogere dichtheden en de gevolgen die hiermee samenhangen voor Almere-Stad en de overige kernen van Almere.

Eveneens zou ik graag een inzicht willen hebben in de omvang van de exploitatie-opzet voor het structuurplan en in de verdeling van de kosten in de loop der jaren.

Antwoord van de R.I.J.P.

M.b.t. de opmerkingen inzake de woningdichtheid wordt verwezen naar het antwoord van de R.I.J.P. op de opmerkingen van Amsterdam over deze dichtheid. Uitgaande van de daar genoemde gemiddelde woningbezetting van 2,7 zullen overigens 33.500 woningen (i.p.v. de tot dusver gehanteerde 30.000) in Almere-Stad moeten worden gebouwd. Dat in andere groeikernen en uitbreidingen in hogere dichtheden wordt gebouwd is, voor zover dezerzijds bekend, niet geheel juist. Vergelijkingen met o.a. Zoetermeer, Nieuwegein en de Bijlmermeer tonen aan dat daar in dezelfde dichtheden werd en wordt gebouwd. In het oorspronkelijke structuurschema Ontwerp Almere-Stad was ter illustratie hiervan een getekende vergelijking opgenomen (blz. 26).

Voor wat betreft de gehanteerde groennormen het volgende: Voor het merendeel zal het groen binnen Almere-Stad als recreatief gebruiksgroen een functie vervullen (sportvelden, zwembaden, plantsoenen, volkstuinten e.d.). Afgezien van het centrale water- en groengebied tussen Almere-Stad en Almere-Haven, wat een bijzondere rol voor het gehele Almere-gebied vervult, was de oppervlakte van het resterende groen binnen de kern ca. 500 ha. Op basis van aanvullende studies betreffende het meest wenselijke ruimtegebruik te Almere-Stad en een aantal kanttekeningen betreffende de exploitatie-opzet, wordt dezerzijds de plankaart aangepast. In totaal zal ca. 100 ha meer een woonbestemming krijgen. Overigens kan worden gesteld dat deze oppervlakte als reservegebied moet worden gezien. Indien mocht blijken dat in de toekomst meer ruimte voor b.v. sportvoorzieningen benodigd is dan nu wordt aangegeven, kan een zekere herwaardering van de in het geding zijnde bestemmingen niet uitblijven.

De groene ruimten tussen de kernen van Almere dienen deels als buffergroen en zijn deels bestemd voor ruimte-extensieve groenfuncties zoals natuurgebied, landbouwgroen en bos. In die zin een buitenruimte die in vergelijkbare situaties op het „oude land” eveneens buiten de steden wordt aangetroffen.

In dit verband wordt gewezen op de belangrijke doelstelling dat vanuit Almere geen extra recreatieve druk op de natuurgebieden van het Gooi mag plaatsvinden. Integendeel, Almere zal de bestaande druk zelfs moeten verlichten.

Naarmate het inwonertal van Almere toeneemt, zal ook de aantrekkelijkheid in de tijd van de buitenruimte van Almere steeds toenemen, zodat verwacht mag worden dat deze doelstelling zal worden waargemaakt.

M.b.t. de opmerkingen inzake de vrije busbaan, kan worden opgemerkt dat inderdaad aan het openbaar vervoer ruimte wordt gegeven, zowel in letterlijke als ook in figuurlijke zin.

Het gekozen tracé van de busbaan, met haltes centraal in de woongebieden met de hoogste dichtheid, zal meer concurrerend blijken te zijn dan eventuele andere tracé's. Derhalve wekt de hierdoor te verwachten model-split relatief in het voordeel van het openbaar vervoer, hetgeen o.a. inhoudt dat minder ruimte benodigd is voor het autoverkeer, zowel op de weg als m.b.t. het aantal benodigde parkeerplaatsen in voorzieningencentra en in werkgebieden.

De verwachting t.a.v. een zeer dure exploitatie-opzet van het gebied vanwege het naar uw mening royale ruimtegebruik, wordt niet onderschreven. Zoals werd betoogd is het ruimtegebruik voor een nieuwe stad als Almere niet te royaal. De kosten zullen relatief eerder lager liggen dan in vergelijkbare situaties op het oude land, mede ten gevolge van de beschikbaarheid van de grond.

Ervaringen in Almere-Haven wijzen erop dat de tot taak gestelde bevolkingssamenstelling voor een belangrijk deel kan worden gehaald in de aanloopfase.

Noemenswaardige problemen m.b.t. de woningdifferentiatie hebben zich tot nu toe niet voorgedaan.

Ten slotte kan worden onderschreven dat de afweging van belangen inzake het aanleggen van viaducten of tunnels bij kruisingen van het langzaam verkeer met andere verkeerswegen zorgvuldig en daarmee kostenbewust plaats moet vinden.

5.2. Reactie van de Rijks Planologische Dienst

Allereerst wil ik u graag complimenteren met de wijze waarop de resultaten van het gevoerde ambtelijke en bestuurlijke overleg, dat plaatsvond op basis van het door de minister van Verkeer en Waterstaat in oktober 1977 goedgekeurde Structuurschema Almere-Stad zijn verwerkt. Desalniettemin zou ik graag een aantal opmerkingen over het toegezonden concept willen maken, die wellicht een rol kunnen spelen bij het opstellen van een aanvullend hoofdstuk op de bij het ontwerpstructuurplan behorende nota. Overigens zij nog opgemerkt, dat noch de Raad van de Waterstaat noch de Rijks Planologische Commissie hebben geadviseerd over het Structuurplan Almere. Aangezien „Almere-Stad” beschouwd kan worden als een uitwerking van het Structuurplan Almere, zal er een koppeling gemaakt dienen te worden (reacties op en advisering over) beide structuurplannen. Onderstaande – puntsgewijze – opmerkingen volgen zoveel mogelijk de inhoud van het ontwerp-structuurplan.

a. Woondichtheden en afstanden

In het Ontwerp-Structuurplan Almere-Stad wordt uitgegaan van een netto-dichtheid van gemiddeld 90 inwoners per ha en een woondichtheid die zal variëren van 56 won./ha in en rond het centrum tot 20 won./ha elders in de stad.

Uit de gemiddelde bevolkingsdichtheid en de geplande woningvoorraad in 1990 heb ik afgeleid, dat de gemiddelde netto woningdichtheid 30 woningen per ha zal bedragen.

In de verstedelijkingsnota wordt met betrekking tot de dichtheid in nieuwe woongebieden de volgende beleidslijn gehanteerd:

- Netto dichtheden van 45 of meer woningen per ha worden voorgesteld voor gebieden waar halteplaatsen van het stedelijk en stadsgeestelijk openbaar vervoer binnen loopafstanden aanwezig zijn en voor gebieden die direct aansluiten bij bestaande stedelijke gebieden waar ingrijpende grondverbeteringen noodzakelijk zijn (hierbij wordt vooral gedacht aan de mogelijkheden die bijzondere woonvormen bieden ter compensatie van groenvoorzieningen en ter stimulering van meer stedelijke recreatievormen en voorzieningen, waarvoor een groter draagvlak vereist kan zijn). Lagere dichtheden zullen kritisch worden beoordeeld in het licht van het streven naar zuinig ruimtegebruik en naar een voldoende draagvlak voor basisvoorzieningen ook op langere termijn. Hogere dichtheden dan 45 woningen per ha zullen worden beoordeeld op de kwaliteit van het te scheppen woonmilieu en de kosten daarvan in relatie tot de te verwachten maatschappelijke voordelen; de keuze van de toe te passen woonvormen speelt daarbij een belangrijke rol.

Gezien deze beleidslijn kan met de gemiddelde woningdichtheid zoals deze kan worden afgeleid uit het Structuurplan Almere-Stad bezwaarlijk worden ingestemd.

Ook het overige ruimtebeslag doet zeer royaal aan.

b. Verkeer en vervoer

De geprojecteerde dichtheden, de vorm van het lijnennet en de frequentie van het openbaar vervoer maken niet aannemelijk dat de reistijdrempel van 15 à 20 minuten inderdaad gehaald zal worden. Het reserveren van een tracé voor een vrije busbaan lijkt mij – ook al vraagt dat vrij veel ruimte – een goede zaak. Naar mijn mening wordt met die keuze echter nogmaals de noodzaak onderstreept de woondichtheden te vergroten.

c. Bevolkingssamenstelling

Het Structuurplan Almere-Stad gaat uit van en streeft naar een evenwichtige bevolkingssamenstelling. Evenwichtig in de zin van analoog

aan de samenstelling van de bevolking in Nederland als geheel, naar leeftijd, huishoudentype en inkomen (blz. 56). Dit zou niet alleen gunstig zijn voor Almere zelf, maar bovendien een verlichting betekenen van Amsterdam voor wat het percentage bejaarden en personen met lage inkomens betreft. Echter niet aangegeven wordt hoe deze samenstelling gerealiseerd zou moeten worden.

Het lijkt daarom realistischer de woningdifferentiatie in Almere af te stemmen op de uitkomst van gemeenschappelijk overleg tussen de drie meest betrokken partijen Amsterdam, het Gooi en Almere (openbaar lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders), en eventueel de provincie Utrecht en bovendien rekening te houden met de werkgelegenheid (zie onder f.).

d. Flexibiliteit

Gezien de lange termijn waarop de realisering van geheel Almere speelt, is op dit moment niet met zekerheid te zeggen of en wanneer alle kernen waarvan in het Structuurschema Almere sprake is in uitvoering zullen worden genomen. Niet of later in uitvoering zou kunnen betekenen, dat de kern Almere-Stad een hoger inwonertal zou krijgen. Het plan lijkt hiervoor de mogelijkheden te bieden. Gezien de huidige ruime opzet, kan door verdichting een groter aantal woningen gerealiseerd worden, zodat uitbreiding van de kern, met aantasting van de groene bufferzones onnodig is.

Ook wanneer nu al besloten zou worden tot een hogere kernbebouwingsdichtheid lijkt uitbreiding binnen de aangegeven hoofdwegenstructuur mogelijk.

Naar mijn mening dient men zich dan ook af te vragen of niet zou moeten worden nagegaan op welke wijze een hogere dichtheid gerealiseerd kan worden.

Daarnaast kan er tevens op worden gewezen dat met een groter aantal hectares bebouwd gebied de uit oogpunt van kosten gunstiger verhouding kan ontstaan tussen bebouwd en onbebouwd (kosten groenvoorzieningen, wat is bovenwijken en wat niet?).

e. Winkelvoorzieningen

Relatie met Amsterdam en Lelystad.

In het Ontwerp-Structuurplan wordt een positieve beïnvloeding verondersteld van de ontwikkeling van Almere op de winkelvoorziening (centrumfunctie) van Amsterdam. Argumentatie daarvoor wordt gevonden in de snelle verbinding middels de zogenaamde IJmeer-verbinding. In mijn reactie op het Structuurplan Almere heb ik reeds laten weten te twijfelen aan de noodzaak van totstandkoming van deze IJmeer-verbinding. Bovendien mag worden verwacht, dat ook Almere zelf een zodanig voorzieningenniveau zal krijgen dat het grootste deel van de behoeften van de eigen bevolking daarmee gedekt kan worden. Anderzijds valt niet direct een afbreuk aan de centrumfunctie van Amsterdam te verwachten.

f. Werkgelegenheid

Op bladzijde 39 worden de positieve vestigingsplaatsfactoren van Almere-Stad genoemd. Deze blijken (bij Almere-Haven) ook in de praktijk te leiden tot grote belangstelling van het bedrijfsleven voor een dergelijke vestigingsplaats. Deze gunstige uitgangspositie maakt de weg vrij voor een actief beleid ter afstemming van het wonen en werken. In dit structuurplan wordt daarvoor geen enkele aanzet gegeven.

Met inachtneming van de opvangtaak van Almere-Stad voor de Amsterdamse regio en het Gooi (en eventueel Utrecht), ook op het gebied van de werkgelegenheid, waarover ook overleg identiek aan het bevolkingsopvangoverleg met de betrokken regio's nodig is, zijn er ten minste twee wegen om een woon-werk afstemmingsbeleid te voeren:

- het beschikbaar stellen van woningen voor de werknemers van de zich in Almere vestigende bedrijven;

- in het toewijzingsbeleid voor woningen voorrang te verlenen aan de in Almere werkenden.

Los van deze problematiek zal het nodig zijn om de uitgifteprijs van de bedrijfsterreinen af te stemmen op andere groeikernen in dit deel van de Randstad.

Ook daarvoor is overleg nodig, gezien de discrepanties die in het verleden zijn opgetreden.

Antwoord van de R.I.J.P.

Gelet op de tijdstippen van totstandkoming van het structuurschema voor Almere-Stad en het ontwerp-structuurplan Almere kan het eerste niet worden beschouwd als een uitwerking van het tweede. Volgtijdelijk zou eerder het omgekeerde het geval zijn. Het structuurschema Almere-Stad is, na advies van de Raad van de Waterstaat en na bestuurlijk overleg en in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening door de Minister van Verkeer en Waterstaat goedgekeurd.

Ten aanzien van woondichtheden wordt u verwezen naar het antwoord van de R.I.J.P. op commentaar ter zake van hetzelfde onderwerp aan Amsterdam. Hieruit blijkt dat de netto-woningdichtheid gemiddeld 42 woningen per ha bedraagt, die zeker bij haltes van het openbaar vervoer hoger zal uitvallen. Dit stemt in redelijke mate overeen met de genoemde norm in de Verstedelijkingsnota van 45 woningen per ha, mede gelet op het gewenste percentage woningen op de begane grond. Het streven is erop gericht het voor Almere-Stad geplande inwonertal van 80.000 à 100.000 inwoners te realiseren. Dit zou kunnen betekenen dat bij eventuele veranderingen van de gemiddelde woningbezetting – bij gelijk blijven van de genoemde inwonerdichtheden – de te berekenen woningdichtheden omhoog of omlaag gaan. Door de wijziging in het voorgestelde ruimtegebruik van Almere-Stad (zie antwoord R.I.J.P. aan de Centrale Directie van de Volkshuisvesting) is in een dergelijke marge voorzien.

Diverse verkeers- en vervoerstudies (zie o.a. verwijzingen 13 en 14 op blz. 44 en 45 van het ontwerp-structuurplan Almere-Stad) hebben geresulteerd in aannames dat t.a.v. woondichtheden, het geplande lijnennet en de frequentie van het openbaar vervoer, de reistijd drempel inderdaad 15 à 20 minuten is (incl. wachttijd en natransport te voet). Deze korte tijd vloeit mede voort uit de relatief snelle rij-tijden op de vrije busbaan (gemiddeld 30 km/uur incl. het stoppen bij de haltes).

M.b.t. de opmerkingen inzake de bevolkingssamenstelling zij opgemerkt dat enerzijds een woningbouwprogramma afgestemd op genoemde evenwichtige bevolkingssamenstelling en anderzijds een concreet toewijzingsbeleid, waarin aan zgn. stadsvernieuwingsurgen-ten, economisch gebonden en oudereren prioriteit wordt toegekend, genoemde taakstelling pogen te realiseren. Dit overigens in overleg met het o.l. Zuidelijke IJsselmeerpolders, Amsterdam en het Gooi. Periodieke actualisering van genoemde taakstelling vindt plaats.

T.a.v. de genoemde verdichting van het aantal woningen in Almere-Stad, wordt verwezen naar het gestelde m.b.t. de woningdichtheid. Van de twijfel inzake de noodzaak van de totstandkoming van de IJ-meerverbinding is kennis genomen. De opmerkingen over het voorzieningenniveau van Almere worden onderschreven.

Een afstemmingsbeleid ten aanzien van wonen en werken heeft vanaf het begin van Almere plaatsgevonden. De uitgifteprijs van bedrijven-terreinen is inderdaad mede afgestemd op het niveau van andere groeikernen in dit deel van de Randstad. Zoals bekend nemen bedrijven overigens een vrij autonome plaats in het krachtenveld van ruimtelijke processen.

5.3. Reactie van de Directie Zuiderzeewerken van Rijkswaterstaat

Van de Directie Zuiderzeewerken van Rijkswaterstaat werd de mededeling ontvangen dat het Ontwerp-Structuurplan geen aanleiding gaf tot het maken van opmerkingen. Er wordt gesteld dat ervan wordt uitgegaan dat de uitwerking van de bestemmingen in relatie tot rijksweg 6 zodanig zal plaatsvinden dat met inachtneming van de normen, genoemd in de ontwerp-wet geluidhinder, geen geluidwerende voorzieningen noodzakelijk zullen zijn.

5.4. Reactie van het Directoraat-Generaal van het Verkeer

ad 2.2.a.

- Als richtlijn voor het ontwerp van Almere-Stad wordt o.m. aangegeven „de eventuele aanleg in de toekomst van een regionale railverbinding door het IJmeer”. Ik merk hierbij op, dat – zoals gesteld in de Regeringsbeslissing inzake het Structuurschema Verkeer en Vervoer – een railverbinding tussen Amsterdam en Almere, in de vorm van een stadsgewestelijke railverbinding via de IJmeerdam niet opportuun wordt geacht.
- De benaming Zuiderzeespoorlijn voor de railverbinding Weesp-Almere-Lelystad dient, als resultaat van het bestuurlijk overleg inzake het Structuurschema Verkeer en Vervoer, te worden gewijzigd in Flevolijslijn.
- De indicatie voor de te realiseren bebouwingsdichtheden (eengezins-, meergezins- en andere woningen 60-20-20%) waarmee bij de ontwikkeling van Almere-Stad rekening wordt gehouden, geeft als te hanteren richtlijn een inzicht in de verhouding van de te bouwen woningtypen (blz. 21); de feitelijke bebouwingsdichtheden (woningen/ha) worden hiermee niet aangeduid.

ad 2.2.e.

- Onderlinge strijdigheid constateer ik in de uitgangspunten ten aanzien van verkeer en vervoer, m.n. betreffende het autoverkeer, dat enerzijds zoveel mogelijk uit het centrumgebied van „Almere-Stad dient te worden geweerd”, terwijl anderzijds men „er gemakkelijk (moet) kunnen komen” zo nodig ook met de auto.
- Voorts merk ik op, dat de tweede zin van de derde alinea van deze paragraaf mijns inziens betrekking heeft op een voorafgaande passage inzake het openbaar vervoer. Deze passage ontbreekt evenwel.
- Aan de derde zin van de derde alinea zou toegevoegd moeten worden als mogelijkheid om een korte en vooral snelle verbinding tussen de woongebieden en werkgebieden te verwezenlijken: „hoge prioriteit inbouwen in de verkeerslichteninstallaties voor het openbaar vervoer”.

ad 3.3.

- De zuid-westelijke vlek op de structuurplankaart heeft ten opzichte van het eerste station een relatief ongunstige ligging. Door de situering van deze locatie zullen de inwoners van dit gebied, bij gebruik van voor/natransport per openbaar busvervoer naar/van het station, in tegengestelde richting aan de belangrijkste vervoersrelatie met het „oude land” reizen, hetgeen een nadelig effect zal kunnen hebben op het gebruik van de trein.

ad hoofdstuk 1, deel II, 2.4.

Voor de ruimtelijke fasering van Almere-Stad tot 1985 is gekozen voor woningbouw in zuidelijke en noordelijke richting vanuit één centrum, het hoofdcentrum.

Daar een beschrijving van de toetsing, der verschillende faseringsmogelijkheden in het onderhavige structuurplan niet wordt gegeven, acht

ik – gelet op de mogelijkheid om bij de ontwikkeling van Almere-Stad een duidelijk sturend verkeers- en vervoersbeleid te voeren en daarmee het voertuigkeuzegedrag ten aanzien van het gebruik van het openbaar vervoer in positieve zin te kunnen beïnvloeden – een ontwikkeling van Almere-Stad volgens het spoormodel gewenst. Naar verwachting zal de Flevolijn medio 1985 tot Almere-Stad gereed kunnen zijn. De ingebruikname van deze lijn met de drie in Almere-Stad gelegen stations rechtvaardigt mijns inziens een gelijktijdige aanvang van de ontwikkeling van woon- en centrumgebieden rondom de drie geplande stations, waarbij rondom het centrum-station een sterkere ontwikkeling zou kunnen plaatsvinden.

Antwoord van de R.I.J.P.

Ter verduidelijking van het gestelde betreffende de winkelvoorzieningen ten behoeve van de eerste bewoners, kan het volgende worden gesteld: Dezerzijds wordt ervan uitgegaan dat voor de inwoners van de eerste fase (ca. 7.500) ca. 6.000 m² bedrijfsvloeroppervlak aan winkels noodzakelijk is. Aangezien niet alle bewoners tegelijkertijd arriveren, is een fasering in de oplevering van deze eerste winkels noodzakelijk. Hiermede is in de plannen rekening gehouden. Overigens wordt onderschreven dat de ontwikkeling van winkelvoorzieningen parallel moet verlopen aan de bevolkingsontwikkeling. Er wordt dezerzijds inderdaad naar gestreefd ondernemers uit stadsvernieuwingsgebieden prioriteit toe te kennen. De mogelijkheden zijn i.v.m. de hoge lasten die nieuwbouw nu eenmaal met zich meebrengt, echter beperkt.

Ter informatie kan nog worden opgemerkt dat bij alle aspecten van de winkelplanning gebruik gemaakt wordt van de adviezen van de speciaal voor dit doel ingestelde Commissie van Bijstand voor Middenstandsangelegenheden, waarin vertegenwoordigers van diverse instanties zitting hebben, o.a. een vertegenwoordiger van het Ministerie van Economische Zaken.

5.5. Reactie van het Rijksconsulentschap voor Handel, Ambacht en Diensten in Noord-Holland van het Ministerie van Economische Zaken

Ik deel u mede dezerzijds het plan aan een beoordeling te hebben onderworpen en met name de distributie-planologische aspecten die in dit plan zijn vervat, in de beoordeling te hebben betrokken. Voor de goede orde vermeld ik dat ter zake overleg met mijn ministerie heeft plaatsgevonden.

Ten aanzien van eerder genoemde aspecten merk ik op dat in het plan wordt gesproken over het realiseren van een twintigtal winkels in de sector van de dagelijkse verzorging ten behoeve van de eerste paar duizend mensen die in de tweede kern van Almere gehuisvest zullen worden. Uitgaande van een gemiddelde winkelomvang van ca. 200 m² betekent een en ander dat het winkelaanbod, bij de aanwezigheid van enkele duizenden inwoners, gemeten naar omvang ca. 4.000 m² zal omvatten.

Gelet op de voor de rendabele exploitatie van de afzonderlijke ondernemingen noodzakelijke vloerproductiviteiten, dient de aangegeven omvang van de winkelvoorzieningen bij het relatief geringe bevolkingspotentieel mijns inziens als te omvangrijk te worden aangemerkt. Dezerzijds bestaat het vermoeden dat in die situatie slechts vestigingsmogelijkheden aanwezig zijn voor filiaalbedrijven, die de aanloopverliezen, die in de eerste jaren ongetwijfeld zullen optreden, kunnen aanvaarden met de wetenschap dat de toekomst deze verliezen doet compenseren.

Het zal duidelijk zijn dat in een dergelijke situatie beperkte reële exploitatiemogelijkheden aanwezig zijn voor ondernemers uit met name de Amsterdamse stadsvernieuwingsgebieden. Deze beschikken in de regel niet over een zodanig reservekapitaal dat daarmede verliezen gedurende langere tijd kunnen worden opgevangen.

Naar dezerzijdse mening zou het echter de voorkeur verdienen ondernemers uit stadsvernieuwingsgebieden bij de bezetting van een winkelpand een zekere prioriteit toe te kennen; immers als gevolg van de te verwachten „overloop” van inwoners uit Amsterdamse stadsvernieuwingsgebieden naar Almere, zal een deel van de ter plaatse gevestigde ondernemers gedwongen worden naar een andere vestigingsplaats uit te zien.

Gelet op het vorenstaande geef ik u dan ook in overweging bij de planning van winkelvoorzieningen omzichtig te werk te gaan en de ontwikkeling daarvan parallel te doen verlopen aan het bevolkingsverloop. Naar dezerzijdse mening zou, mede gelet op de aanwezigheid van een aanzienlijk voorzieningenpakket in Almere-Haven, ten behoeve van de eerste paar duizend inwoners in Almere-Stad ca. 1.000 m² b.v.o. detailhandel, aangevuld met branches in de sectoren horeca en dienstverlening, op een bedrijfs-economisch verantwoorde wijze kunnen worden gerealiseerd.

Voor het overige geeft het plan mij geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Antwoord van de R.I.J.P.

Ter verduidelijking van het gestelde betreffende de winkelvoorzieningen ten behoeve van de eerste bewoners, kan het volgende worden gesteld: Dezerzijds wordt ervan uitgegaan dat voor de bewoners van de eerste fase (ca. 7.500) ca. 6.000 m² bedrijfsvloeroppervlak aan winkels noodzakelijk is. Aangezien niet alle bewoners tegelijkertijd arriveren, is een fasering in de oplevering van deze eerste winkels noodzakelijk. Hiermede is in de plannen rekening gehouden. Overigens wordt onderschreven dat de ontwikkeling van winkelvoorzieningen parallel

moet verlopen aan de bevolkingsontwikkeling. Er wordt dezerzijds inderdaad naar gestreefd ondernemers uit stadsvernieuwingsgebieden prioriteit toe te kennen. De mogelijkheden zijn i.v.m. de hoge lasten die nieuwbouw nu eenmaal met zich meebrengt, echter beperkt. Ter informatie kan nog worden opgemerkt dat bij alle aspecten van de winkelplanning gebruik gemaakt wordt van de adviezen van de speciaal voor dit doel ingestelde Commissie van Bijstand voor Middenstandsangelegenheden, waarin vertegenwoordigers van diverse instanties zitting hebben, o.a. een vertegenwoordiger van het Ministerie van Economische Zaken.

5.6. Reactie van het Ministerie van Binnenlandse Zaken

Naast de opmerkingen die u via het openbaar lichaam zullen bereiken, dan wel reeds hebben bereikt, maak ik graag van de gelegenheid gebruik de aandacht te vragen voor de financiële gevolgen voor de toekomstige gemeente Almere van de in vergelijking met andere gemeenten grote hoeveelheden openbaar groen en de uitgestrekte watergebieden binnen het onderhavige plan. Een en ander zal met zich brengen, dat indien het onderhavig plan wordt gerealiseerd, bij de voorbereiding van de financiële start van de gemeente dit aspect van de gemeentelijke huishouding extra aandacht zal dienen te krijgen. Naar het zich nu laat aanzien zullen in het kader van een goede financiële start van de gemeente Almere extra (financiële) voorzieningen dienen te worden getroffen die ervoor kunnen zorgdragen, dat die gemeente het jaarlijks onderhoud van plantsoenen, parken, boscomplexen c.a. en de oppervlakten water zal kunnen betalen.

Antwoord van de R.I.J.P.

Van uw opmerkingen is goede nota genomen. Voor wat betreft het gestelde betreffende het ruimtegebruik wordt verwezen naar het antwoord aan de Centrale Directie van de Volkshuisvesting.

5.7. Reactie van de Inspectie van de Volksgezondheid voor de Hygiëne van het Milieu voor Overijssel, de Zuidelijke IJsselmeerpolders en de gemeente Dronten

Met veel belangstelling heb ik kennis genomen van het hoofdstuk 3: „Milieuhygiënische overwegingen en maatregelen”.

Het deed mij genoeg te constateren dat de ontwerper zich op door-dachte wijze rekenschap heeft gegeven van de talrijke neveneffecten van de hoofdcategorieën van ruimtelijk ordenen.

Het is voorwaar geen eenvoudige zaak een evenwicht te vinden tussen doelmatig bodemgebruik en het bewaren van de leefbaarheid (wat dat overigens in alle opzichten ook moge zijn) en dat bij alle ongewissheden van het ontwikkelingsproces van een nieuwe stad.

Naar mij voorkomt biedt genoemd hoofdstuk een goed referentiekader bij de ontwikkeling van de bestemmingsplannen.

Gaarne ben ik bereid u ook verder bij de concretisering van een aantal maatregelen in adviserende zin bijstand te verlenen.

Antwoord van de R.I.J.P.

Van deze reactie is met waardering kennis genomen.

5.8. Reactie van de Samenwerkende Elektriciteits Produktiebedrijven

Met betrekking tot het Structuurplan mogen wij u ook verwijzen naar onze brief van 22 november 1978 met kenmerk SEP Rui/EJ nr. 79-1055 waarin wij in algemene zin commentaar hebben gegeven op het rapport „Ontwerp Almere-Stad”. Dit commentaar betrof de aanwezigheid van onze 380 kV-hoogspanningslijn Diemen-Ens in het gebied van Almere-Stad. Aangezien het rapport „Ontwerp Almere-Stad” integraal als deel I in het Structuurplan is opgenomen, geldt ons commentaar eveneens voor dit plan.

Ten aanzien van de voorwaarden die door ons worden gesteld met betrekking tot werkzaamheden, bebouwing of beplanting in de nabijheid van de lijn hebben wij op 4 april 1979 contact gehad met enkele medewerkers van uw dienst. Bij die gelegenheid is ons toegezegd dat met onze wensen bij het ontwerp rekening zou worden gehouden, hetgeen in uw brief van 18 juni 1979 is bevestigd. Wij merken echter op dat in het Structuurplan nog niet tot uiting komt op welke wijze uw dienst tegemoet denkt te komen aan de voorwaarden die door ons in verband met de hoogspanningslijn moeten worden gesteld.

Het is ons opgevallen dat de vorm van de Centrale Plas in het Structuurplan afwijkt van die in het rapport „Ontwerp Almere-Stad” en wel zodanig dat één mast (mast nr. 54) van onze hoogspanningslijn, waarvan de mastplaats in het ontwerp nog aanlandig was, en één mast (mast nr. 55) die op een eiland stond, nu in het water staan. Totaal staan in het structuurplan nu 3 masten in het water, hetgeen de bereikbaarheid van die masten moeilijk maakt. Bij voorkeur zouden de masten per as bereikbaar moeten zijn. In overleg met uw dienst hebben wij er al eerder op aangedrongen dat men met name ook de locatie van mast nr. 56, de enige mast die in het Ontwerp in het water stond, aanlandig zou laten blijven. Deze mast is een zogenaamde afspanmast, die behalve ter ondersteuning van de geleiders ook dient voor het opnemen van de trek van de geleiders. Wanneer nieuwe geleiders zouden moeten worden gespannen is het nodig zware materialen en werktuigen bij de mast te brengen. Alle masten op aanlandige locaties dienen bereikbaar te zijn vanaf de verharde weg via een pad dat ten minste 4 meter breed zal moeten zijn.

Voor zover de masten toch in het water worden geprojecteerd, dient ermede rekening te worden gehouden dat zij op terpen van ongeroerde grond dienen te blijven staan. Over de afmetingen van de terpen en de oeververdediging daarvan heeft overleg plaatsgevonden met vertegenwoordigers van uw dienst. Een kopie van een brief aan uw dienst d.d. 22 maart 1979, kenmerk SEP Rui: EJ nr. 79-257 gelieve u hierbij aan te treffen. Wij wijzen u ook op de daarin genoemde noodzaak bij de toepassing van terpen zowel op de terpen als ergens aan de oever van de Centrale Plas zodanige voorzieningen aan te brengen, dat het laden en lossen van zwaar materiaal en werktuigen mogelijk is.

Gaarne vertrouwen wij erop dat u ons t.z.t. nog de gedetailleerde informatie zult verschaffen die noodzakelijk is om van geval tot geval onze goedkeuring te verkrijgen die krachtens de overeenkomsten zakelijk recht voor de feitelijke uitvoering van werkzaamheden in de nabijheid van de hoogspanningslijn vereist is.

Antwoord van de R.I.J.P.

Zoals blijkt is op de kaart thans de genoemde hoogspanningsleiding nadrukkelijker aangegeven, als zijnde een bebouwingsvrije zone van ten minste 72 m breed (dit in overeenstemming met uw wensen dienaangaande). Tevens zijn de masten nrs. 54 en 56 alsnog als aanlandig aangegeven, terwijl de mast 55 op een eiland (terp) van ongeroerde grond is weergegeven.

5.9. Reactie van de Nederlandse Spoorwegen

Gemiddelde inwonerdichtheid

Enige jaren geleden heeft tussen u en ons een discussie plaatsgevonden over de in Almere-Stad na te streven woning- c.q. inwonerdichtheden. De bezorgdheid die wij destijds uitspraken ten aanzien van de vraag of de directe invloedsgebieden van de voorziene stations wel voldoende „gevuld” zouden zijn om het gewenste treingebruik te kunnen realiseren, is in die discussie niet geheel weggenomen.

Ook het onlangs door u toegestuurde Concept-Structuurplan Almere-Stad heeft ons in dit opzicht niet gerust kunnen stellen.

Het algemene gemiddelde van 90 inwoners per ha woongebied, de globale aanduiding van de na te streven differentiatie van centrale en perifere wijken alsmede het ontbreken van duidelijke definities geven ons geen zekerheid dat een ten opzichte van de stations optimale planologische situatie zal ontstaan.

Als wij de genoemde 90 inwoners per ha zouden moeten opvatten als de (gemiddelde) maat voor het zogenaamde netto woongebied, dan komt ons dit cijfer als beslist te laag voor. Reeds vroegere inzichten (Tweede Nota Ruimtelijke Ordening) zouden voor Almere-Stad als C-milieu tot netto dichtheden van ca. 135 inwoners/45 woningen per ha hebben kunnen leiden. Sindsdien hebben motieven om dichter te bouwen alleen maar aan kracht gewonnen. Anderzijds kan de dalende gemiddelde woningbezetting niet zonder meer worden gecompenseerd door een groter aantal woningen per ha. Een en ander overwegend zijn wij van mening dat een gemiddelde voor geheel Almere-Stad zou moeten worden nagestreefd, dat duidelijk boven de 100 inwoners per ha netto woongebied ligt.

Differentiatie dichtheden ten opzichte van stations

De voorgenomen differentiatie van woongebied naar aantal inwoners per ha volgens de bij het Structuurplan Almere-Stad behorende kaart laat nog steeds binnen ca. 1.000 m van de spoorwegstations grote oppervlakten zien die of wel dun of wel in het geheel niet bebouwd zijn gedacht. Op grotere afstand van de stations zijn aanzienlijke oppervlakten met relatief hoge dichtheden geprojecteerd.

Wij zullen het op prijs stellen als u nogmaals zou willen nagaan, mede gezien de nog groeiende taakstelling voor het openbaar vervoer, of in deze situatie een voor het treingebruik gunstige wijziging kan worden gebracht. Wij denken daarbij met name aan het terugbrengen, binnen ca. 1.000 m van de stations, van de oppervlakten bestemd voor extensief wonen, extensief gebruikt bedrijventerrein en „minder intensief recreatiegebied”, zulks uiteraard ten gunste van intensiever gebruikte woongebieden/bedrijventerreinen.

Prioriteit langzaam verkeer

Bovenstaande kritische opmerkingen ten aanzien van de geprojecteerde dichtheden mogen niet doen vergeten dat NS grote waardering heeft voor tal van principes, die aan het Ontwerp-Structuurplan ten grondslag liggen, en aan de consequente uitwerking daarvan, met name voor zover de bevordering van lopen, fietsen en openbaar vervoer in het geding is.

De uitwerking van de hoge prioriteit die u bij het ontwerpen van wegen netten toekent aan voetganger en fietser kan echter in één opzicht tot een paradoxaal resultaat leiden: in vergelijkbare situaties (Lelystad, Maarssenbroek) is juist een door het gekozen autowegenstelsel gedicteerde routing van langzaamverkeerswegen te constateren.

De vele hellingen en trappen, en de daardoor soms noodzakelijke omwegen maken het zich verplaatsen te voet of per fiets minder aantrekkelijk dan in de doelstellingen wordt beoogd. Wij zien met belangstel-

ling de uitwerking van dit aspect – voetganger en fietser nemen een belangrijke plaats in in het vervoersplan van een reis per openbaar vervoer – in Almere tegemoet.

Raillijn door IJmeer

In paragraaf 2.2 (werkwijze bij planontwikkeling) noemt u een aantal elementen waarmee rekening dient te worden gehouden bij de opzet van het plan. De eventuele aanleg van een regionale railverbinding door het IJmeer is daar één van.

Wij zijn met u van mening dat over deze en andere stadsgewestelijke railverbindingen nog veel onzekerheid bestaat. Wij betreuren echter uw standpunt voorshands geen tracé daarvoor op te willen nemen. De mogelijkheid om in de toekomst de eventuele IJmeerlijn in te passen in het stedelijk gebied van Almere-Stad wordt daarmee sterk ten nadele beïnvloed.

Overige opmerkingen

Op bladzijde 9 van de tekst van het Structuurplan ontbreekt in de weergave van de regeringsbeslissing over de Almere-spoorlijn een expliciete vermelding van de „Oostboog”. Deze boog, die direct treinverkeer Almere-Gooi ev. mogelijk moet maken, was in de regeringsbeslissing uitdrukkelijk begrepen.

Bij het bepalen van de reistijddrempelwaarden (blz.25) is het niet geheel duidelijk wat wordt bedoeld met de per openbaar vervoer in 20 minuten te overbruggen afstand van 4 km. Wij nemen aan, dat het lopen naar en van de halte, en de gemiddelde wachttijd in de berekening zijn opgenomen. Uit de tekst in het Structuurplan zou echter kunnen worden begrepen, dat de dienstregelingssnelheid van het stedelijk openbaar vervoer van Almere slechts 12 km/uur bedraagt.

Antwoord van de R.I.J.P.

Inzake de gemiddelde inwonerdichtheid wordt verwezen naar het antwoord in deze aan Amsterdam. Hieruit mag worden opgemaakt dat het streven is een dichtheid van boven de 100 inwoners/ha van het netto woongebied, exclusief voorzieningen, te realiseren. Inzake de differentiatie van dichtheden ten opzichte van de stations, geldt dat het functioneren van het spoorverkeer in Almere voor een belangrijk gedeelte afhangt van de wijze van intern openbaar vervoer.

De opzet van Almere-Stad heeft aan juist dit aspect grote aandacht besteed. Het nu geprojecteerde stelsel van vrije busbanen bezit een grote vervoerscapaciteit juist door het concentreren van de hoogste dichtheden rondom de haltes. Een zeer efficiënte lijnvoering is hierdoor mogelijk, waarbij de spoorwegstations optimaal bediend worden. Rondom de 3 stations zijn eveneens binnen een straal van 400 m (aanvaardbare loopafstand) deze hoogste dichtheden (tot zelfs 120 woningen c.q. 250 à 300 inwoners per ha) geprojecteerd. Door tevens een belangrijk deel van de arbeidsplaatsen en een aantal bovenlokale recreatieve voorzieningen binnen niet al te grote afstand van de stations te situeren kan het spoorverkeer tevens een rol spelen in het woonwerk en woon-recreatieverkeer tussen Almere-Stad en andere kernen van Almere en het „oude land”. Uitvoerige studies betreffende het te kiezen verkeers- en vervoerssysteem voor Almere-Stad (zie verwijzingen 13, 18 en 20 van deel I van het concept-structuurplan) tonen aan dat juist genoemde combinatie van intern en extern openbaar vervoer optimaal mag worden genoemd.

Van uw opmerking inzake de prioriteitsstelling voor het langzaam verkeer is goede nota genomen.

Inzake het tracé van een eventuele IJmeerlijn is in de plannen rekening

gehouden met een reserveringsmogelijkheid, die – als zijnde in studie – op de plankaart staat aangegeven.

Inderdaad is bij de bepaling van de reistijddrempelwaarden het voor- en natransport en de wachttijd inbegrepen. Berekeningen wijzen uit dat de snelheid van het lokale openbare (bus)vervoer gemiddeld 30 km/uur kan bedragen.

5.10. Overige reacties

Van de volgende organen en instanties werd bericht ontvangen dat men kon instemmen met het Ontwerp-Structuurplan Almere-Stad:

1. De Directeur-Generaal van Energie van het Ministerie van Economische Zaken.
2. Het Telefoondistrict Utrecht.
3. De Eerstaanwezend-Ingenieur der Gemeente Apeldoorn.
4. De Bedrijfskring Almere.

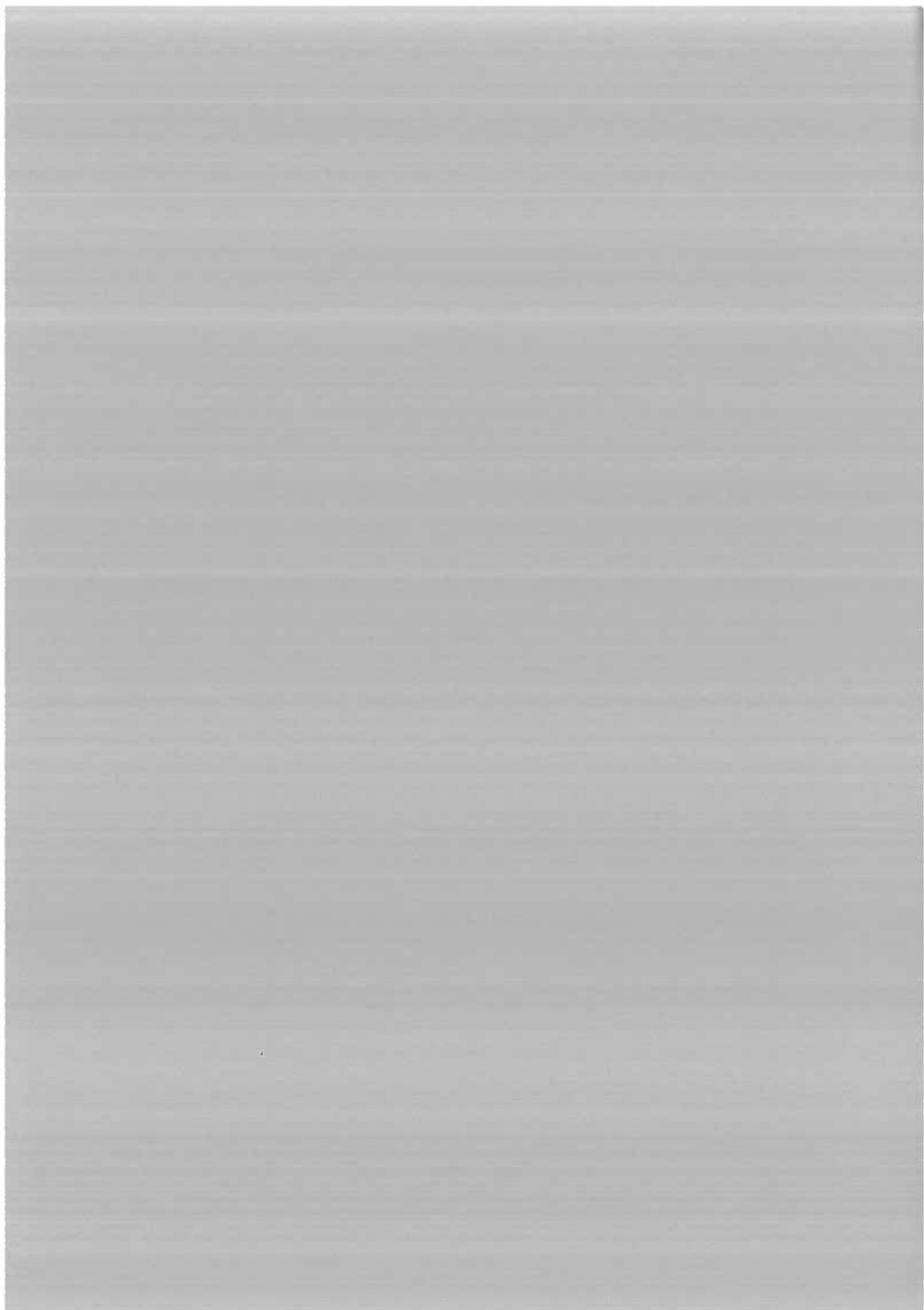
Van de overige instanties, zoals vermeld in bijlage 6.1., voor zover in het voorgaande niet genoemd, werd geen reactie ontvangen.

6. Bijlage

6.1. Lijst van organen en instanties die het ontwerp-structuurplan Almere-Stad voor ambtelijk commentaar ontvingen

Dienst Publieke Werken Amsterdam
Gewest Gooi- en Vechtstreek
Secretaris openbaar lichaam „Zuidelijke IJsselmeerpolders” Almere
Provinciale Planologische Dienst Utrecht
Provinciale Planologische Dienst Gelderland
Provinciale Planologische Dienst Noord-Holland
Eerstwezen-Ingenieur der Genie
Rijksconsulentschap voor Handel, Ambacht en Diensten
Rijks Planologische Dienst
Directie Zuiderzeewerken
Directoraat van de Energievoorziening
Bedrijfskring Almere
Nederlandse Spoorwegen
Flevodienst N.V.
N.V. „GAMOG” Gasmaatschappij Gelderland
N.V. P.G.E.M.
N.V. M.E.S.A.
Samenwerkende Elektriciteits Productie-Maatschappijen
P.T.T. Telefoondistrict Utrecht
Burgemeester en Wethouders van de gemeente Muiden
Burgemeester en Wethouders van de gemeente Naarden
Burgemeester en Wethouders van de gemeente Blaricum
Burgemeester en Wethouders van de gemeente Huizen
De landdrost van het openbaar lichaam „Zuidelijke IJsselmeerpolders” Lelystad
Inspecteur van de Volksgezondheid in de provincie Overijssel
Centrale Directie Volkshuisvesting (Directie Woningbouw en Stadsvernieuwing)
Ministerie van Binnenlandse Zaken (Directie Fin. binnenlands bestuur)
De Hoofdingenieur van de Landinrichting, Grond- en Bosbeheer
Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directeur-Generaal van het Verkeer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat

deel V: uitkomsten van de bestuurlijke commentaaronde



1. Inleiding

Overeenkomstig de procedure, vermeld op bladzijde 63 van het Ontwerp Structuurplan Almere-Stad, werd dit plan gedurende een maand ter inzage gelegd met gelijktijdige toezending van het plan aan de instanties genoemd in hoofdstuk 4.4.

In het onderstaande wordt het verkregen commentaar weergegeven, tezamen met de beantwoording door de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders.

2. Commentaar van de landdrost van het openbaar lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders

Het ontwerp is aan de orde geweest in de vergadering van de adviesraad van 26 augustus 1980. De adviesraad heeft ingestemd met het voorstel van het dagelijks adviescollege om de opmerkingen zoals die in bijgevoegd pré-advies zijn vermeld, aan u door te geven. In aansluiting daarop en onder verwijzing naar de beraadslagingen in de adviesvergadering verzoeken wij u bovendien ons een kaart te verstrekken waarop staat aangegeven waar de extra 100 ha woongebied (in vergelijking met het structuurschema) is gelegen.

Wij gaan er van uit, dat deze reservegebieden zodanig zijn gesitueerd dat eventueel de ontwikkeling ervan geen praktische gevolgen zal hebben voor de bouw op dit moment en in de eerstkomende jaren.

Van 28 april af heeft gedurende één maand het ontwerp-structuurplan Almere-Stad voor een ieder ter inzage gelegen. Ook voor het openbaar lichaam bestaat thans de gelegenheid op- en/of aanmerkingen over het ontwerp te maken.

Het ontwerp-structuurplan beoogt een vervolg te zijn op het in 1977 door de Minister van Verkeer en Waterstaat goedgekeurde structuurschema Almere-Stad. Deel I is een exacte weergave van het in 1977 goedgekeurde structuurschema. Deel II is een aanvullende nota met nadere opmerkingen over de inhoud van het ontwerp en de procedurele aspecten.

Behalve in de delen is nieuwe informatie te vinden in de herziene cijfers over het ontwikkelingsprogramma tot en met 1989 (voor woningen, inwoners en arbeidsplaatsen) en de structuurplankaart (deel III). Voorts is een deel IV toegevoegd, waarin de resultaten zijn opgenomen van een ambtelijke commentaarronde.

Bij de stukken is eveneens gevoegd onze brief van 11 oktober 1979 aan de directeur van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, waarin reeds een aantal opmerkingen over het ontwerp is gemaakt. In het genoemde deel IV wordt op deze opmerkingen ingegaan. In aansluiting daarop merken wij nog het volgende op.

Uit deel IV blijkt dat er 100 ha groen is opgenomen ten gunste van een vergroting van het woongebied.

Het is de bedoeling de bouw van 3.500 woningen extra mogelijk te maken in vergelijking met de 30.000 die in het structuurschema waren voorzien om de gevolgen te kunnen opvangen van een eventuele verdergaande daling van de gemiddelde woningbezetting.

Exclusief de watergebieden was 500 ha groenvoorzieningen (sport e.a. open-luchtvoorzieningen, parken, bossen en overige groengebieden) gepland. Een vermindering van dit areaal met 20% betekent een wezenlijke wijziging van het stedelijke milieu voor Almere-Stad. Gezien de totale oppervlakte aan groen hebben wij geen bezwaar tegen deze verdichting.

Een belangrijk element binnen het structuurplan is de hoogspanningsleiding. Aan weerszijden van deze leiding moet, volgens algemene normen, rekening worden gehouden met een strook van 36 m breed waarbinnen geen bouwwerken en hoog opgaande begroeiing is toegestaan. Ondanks deze maatregel vragen wij ons af of de hoogspanningsleiding wel verantwoord kan worden ingepast. Het betreft namelijk een 380 Kilovolt-lijn, die tot de zwaarsten, die ons land kent, behoort. Wij zijn van mening, dat een nader onderzoek moet worden ingesteld naar de schadelijke invloeden voor de volksgezondheid als gevolg van het wonen nabij een dergelijke hoogspanningsleiding. Slechts indien aange-

toond wordt dat deze leiding zonder bezwaren voor het plan gehandhaafd kan worden, kan met de aanwezigheid ervan ingestemd worden. De Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders zal verzocht worden dit onderzoek in te stellen of te laten instellen met inschakeling van het openbaar lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders.

Gezien de landelijke belangen van een dergelijk onderzoek is het tevens wenselijk het TNO daarbij te betrekken. Indien uit deze nadere onderzoeken mocht blijken dat de hoogspanningslijn niet kan worden gehandhaafd en moet worden verplaatst of dat omvangrijkere inspanningsmaatregelen nodig zijn dan thans wordt voorzien, dan mogen de kosten die hierdoor ontstaan uiteraard niet ten laste van de toekomstige gemeente Almere komen.

Wij kunnen instemmen met de wijziging van het plassengebied nabij het centrum, de vergroting van het aantal aansluitingen op de SAW-1 (Stadsautoweg), de gewijzigde aansluitingen op de A6, inhoudende dat alleen nog de stadsautowegen op deze weg aansluiten, en de verschuiving in oostelijke richting van het punt SAW-2/A6. Ingestemd kan voorts worden met het op de plankaart aangegeven studietracé voor een spoorverbinding van Almere met Amsterdam via de IJmeer-dam.

Ten aanzien van de afstand van de spoorlijn tot de gevels van de aangrenzende bebouwing wordt een minimale afstand van 50 m genoemd. Naar aanleiding van een vraag onzerzijds of er harde garanties kunnen worden geboden dat er geen geluidwerende voorzieningen nodig zijn indien deze afstand in acht wordt genomen, wordt verwezen naar het Flevobericht nr. 139, waarin deze afstand is onderbouwd. Dit bericht is opgesteld in samenwerking met de verschillende betrokken instanties. In dit overleg is uitgegaan van de (voorlopige) richtlijnen die thans beschikbaar zijn van het Ministerie van Volksgezondheid en Milieuhygiëne.

Wij staan op het standpunt, dat voor dit (ontwerp-)structuurplan weliswaar een beleidsvisie voor de ontwikkeling van Almere-Stad wordt gepresenteerd, waarover door het openbaar lichaam kan worden meegepraat, doch dat de feitelijke ontwikkeling in belangrijke mate bepaald wordt door incidentele beslissingen ten aanzien van gronduitgifte, woningtoewijzing, goedkeuring van bouwplannen etc. Het bestuur van het openbaar lichaam dient dan ook als rechtsvoorganger van de gemeente daadwerkelijk bij deze incidentele beslissingen betrokken te worden.

Wij zullen mede in het licht van de gemeentewording per 1 januari 1984 met kracht blijven ijveren voor zeggenschap over de gronduitgifte en het tijdig voorhanden zijn van rechtsgeldige bestemmingsplannen binnen het structuurplan.

Wij stellen u voor er mee in te stemmen, dat vorenstaande opmerkingen worden doorgegeven aan de directeur van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders.

Antwoord van de R.I.J.P.

Van uw opmerking dat u geen bezwaar hebt tegen de wijziging van het grondgebruik (van groen naar wonen) is kennis genomen. Op de structuurplankaart (deel III van het structuurplan) is bedoelde wijziging opgenomen. Vergelijking met het oorspronkelijke structuurschema toont dat de honderd hectares extra woongebied zoveel mogelijk verspreid zijn over het plangebied, aansluitend bij het oorspronkelijke woongebied. Het reeds nu gerealiseerde en in ontwikkeling zijnde woongebied (Stedenwijk Noord en Midden) valt buiten deze wijziging.

Inderdaad moet de hoogspanningsleiding als een belangrijk aanwezig element in het structuurplangebied worden beschouwd. Zoals reeds gesteld in ons antwoord op uw reactie in dezen in deel IV van het structuurplan, zullen dezerzijds alle nodige maatregelen worden genomen om de inpassing van de lijn in de plannen zo goed mogelijk te doen plaatsvinden. Het instellen van een onderzoek naar eventuele schadelijke invloeden voor de volksgezondheid komt ons niet noodzakelijk voor. Op basis van de tot nu toe bekende onderzoekresultaten in binnen- en buitenland (Rapport Deltazekerheden TH-TNO) mag er van worden uitgegaan, dat er geen schadelijke invloeden voor de volksgezondheid zullen zijn.

3. Commentaar van het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amsterdam

In antwoord op uw bovengenoemde brief waarbij u ons het Ontwerp-Structuurplan Almere-Stad om commentaar toezond, delen wij u het volgende mede.

Reeds meermalen hebben wij het grote belang van de groeikern Almere voor Amsterdam benadrukt. De wederzijdse verbondenheid komt tot uiting in regelmatig ambtelijk en bestuurlijk overleg tussen onze gemeente en uw rijksdienst.

Ook bij de totstandkoming van het ontwerp-structuurplan Almere-Stad heeft vanaf het begin ambtelijk overleg met Amsterdam plaats gevonden. Een verslag hiervan is onder meer te vinden in deel IV van het ontwerpplan.

In het licht van het vele reeds gevoerde overleg menen wij thans met een beknopte reactie te kunnen volstaan.

In aansluiting op hetgeen in het ambtelijk overleg is gesteld, willen wij, tegen de achtergrond van de grote woningnood in Amsterdam, het belang van een zo maximaal mogelijke woningproductie in Almere benadrukken. Dit klemmt temeer nu het in juni 1979 vastgestelde streekplan voor het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied (ANZKG) weinig perspectief voor Amsterdam biedt.

De opmerking op pag.78 van deel IV dat als woningdichtheden thans waarden van 20 won./ha tot 120 won./ha gelden, hebben wij met instemming gelezen. Daarnaast vragen wij ons af of niet sommige gebieden met een hoge dichtheid, met name die rond halten van openbaar vervoer, vergroot kunnen worden. Ook zou de noodzaak van 75% van de woningen op de begane grond in heroverweging moeten worden genomen. Wij menen dat uit een oogpunt van zuinig ruimtegebruik, met de gunstige gevolgen voor het draagvlak van voorzieningen en openbaar vervoer, de gestapelde bouw een belangrijker rol moet spelen.

Tenslotte achten wij het in dit verband een goede zaak dat een herwaardering van de groenvoorzieningen op gang is gekomen. Uit de stukken valt niet af te leiden wat de basis is voor de vermindering met 100 ha, en of geen verdergaande rationalisatie mogelijk is (pag.86 van deel IV).

Uitwerking van bovenstaand voorstellen zal kunnen leiden tot een door ons zeer gewenste opvoering van de bouwmogelijkheden in de kern Almere-Stad. Daarnaast gaat zoals in de inleiding gesteld ons de ontwikkeling van geheel Almere bijzonder ter harte. Met veel belangstelling kijken wij daarom uit naar de publikatie van de eerste aanzet tot het Structuurplan voor geheel Almere. Wellicht is het zinvol dit punt te zijner tijd te bespreken in een bestuurlijk overleg tussen uw directie en ons college.

Antwoord van de R.I.J.P.

Van uw opmerkingen inzake de wederzijdse verbondenheid tussen de gemeente Amsterdam en de R.I.J.P. is met waardering kennis genomen.

Inzake uw opmerkingen met betrekking tot hoge dichtheden rondom de haltes van het openbaar vervoer wordt gaarne verwezen naar het gestelde op bladzijde 99 van deel IV, waarin dezelfde vragen over dit onderwerp van de N.S. worden beantwoord.

Een heroverweging van de noodzaak om 75% van de woningen op de begane grond te situeren wordt dezerzijds in deze initiële fase van de ontwikkeling niet opportuun geacht. Ook de woonwensen van de te

huisvesten bevolkingsgroepen geven niet te kennen dat wijziging van dit percentage wenselijk zou zijn. Eén van de centrale doelstellingen van het beleid in Almere is nog steeds het bieden van een alternatief voor de ongewenst geachte suburbanisatie. In dit licht moet genoemd percentage worden gezien.

De basis voor de vermeerdering van het woongebied met 100 ha is gelegen in het feit dat de nog steeds dalende gemiddelde woningbezetting steeds meer woningen (en daarmee meer woongebied) nodig heeft om dezelfde aantallen inwoners te huisvesten.

Tenslotte kan nog worden opgemerkt dat de R.I.J.P. een zo hoog mogelijk bouwtempo in Almere-Stad en in Almere-Haven nastreeft, een en ander uiteraard gepaard aan het tot stand brengen van een zo aantrekkelijk doelmatig mogelijk woon- en leefmilieu. In dit verband wordt een zelfde belang gehecht aan de tijdige realisering van voldoende arbeidsplaatsen en voorzieningen.

De besprekingen inzake het Structuurplan Almere zullen overeenkomstig de hiertoe vastgestelde procedure op bestuurlijk nivo met u worden voortgezet.

4. Commentaar van het dagelijks bestuur van het Gewest Gooi- en Vechtstreek

In verband met de binnen het gewest te volgen procedure met betrekking tot ruimtelijke ordeningsplannen welke aan ons college ter beoordeling worden voorgelegd is het niet altijd mogelijk vóór afloop van de daartoe gestelde termijnen een definitieve reactie onzerzijds op te stellen en uit te zenden. Om die reden en om aan de wens van de betrokken personen c.q. instanties tegemoet te komen, versturen wij in voorkomende gevallen binnen de gestelde termijn onze voorlopige reactie op de desbetreffende ontwerp-plannen.

Ook bij de interne behandeling van het ontwerp-structuurplan Almere-Stad was het de bedoeling binnen de reactie-termijn (i.c. 28 mei jl.) onze voorlopige reactie aan u te doen toekomen. Nadat door ons college de diverse ter zake uitgebrachte interne adviezen zouden zijn behandeld, zou u dan onze definitieve reactie hebben kunnen vernemen. Weliswaar is bovengeschetste procedure gevolgd, doch zeer tot onze spijt is per abuis geen voorlopige reactie onzerzijds aan u toegezonden. Inmiddels zijn door ons bestuur wel alle ter zake uitgebrachte interne adviezen verwerkt, als gevolg waarvan u deze reactie als definitief kunt beschouwen.

Met excuses voor het late tijdstip waarop wij in deze reageren verzoeken wij u onderstaande opmerkingen in het structuurplan Almere-Stad te verwerken. Deze opmerkingen zijn beperkt gebleven tot die aspecten, die de relatie „Gooi en Vechtstreek als donorgebied” en „Almere-Stad als opvanggebied” bepalen.

Deze relatie zal naar onze verwachting meer tot uitdrukking komen bij de behandeling van de **totale** structuur van Almere (hoeveel kernen, in welke volgorde van ontwikkeling, welke locaties, in- en externe ontsluiting via twee bruggen etc.). In dit kader herinneren wij u aan de toegezegde behandeling van het zogenaamde structuurplan voor geheel Almere.

Tevens doen wij ter zake van deze aangelegenheid mededeling van een tweetal uitgangspunten, die naar ons oordeel essentieel zijn voor het doen slagen van de overloop vanuit het Gooi en de Vechtstreek naar Almere, te weten:

1. dat de donorgebieden slechts gebaat zijn bij een zo hoog mogelijke produktie van woningen; dat betekent dat de stelling op pagina 57, 3e alinea, 1e zin niet wordt onderschreven. Het is onzes inziens helemaal niet vanzelfsprekend dat de bijdrage die Almere kan leveren aan de afname van de moeilijkheden in Amsterdam en Het Gooi **betrekkelijk gering** is. Reeds vele jaren bepleiten wij een hogere produktie in eigen beheer door de R.I.J.P. of – en zo mogelijk én – door woningbouwverenigingen uit onze regio. Almere-Stad zou daarmee een aanvang kunnen maken, hetgeen onverlet laat ons standpunt dat wij een 4e kern bij de Stichtse brug daarvoor het meest geëigend achten.

Naast toename van produktie pleiten wij voor een optimale spreiding van de produktie.

2. dat de **kwalitatieve** invulling van het bouwprogramma sterk beïnvloed c.q. bepaald zou dienen te worden door de donorgebieden. Eerst dan is het mogelijk tot een **gericht** overloopbeleid te geraken, waarbij de donorgebieden aandacht kunnen besteden aan urgentie van toewijzing alsmede aan behoud van een eigen verantwoord draagvlak. Voorts zou dan een toewijzingsbeleid kunnen worden gevoerd waarbij de negatieve gevolgen van bedrijfsverplaatsingen en groeiend forensisme voor het oude land kunnen worden beperkt.

Omdat Almere-Stad (gedeeltelijk) een overloopfunctie voor Gooi en Vechtstreek vervult, menen wij dat het gewest tevens belang heeft bij de stedenbouwkundige opzet van deze kern.

Dienaangaande plaatsen wij bij het ontwerp-structuurplan de volgende kanttekening. Uit planologisch opzicht achten wij een hoogspanningsleiding boven een woongebied zeer ongewenst. Wij verzoeken u dan ook te bevorderen dat de hoogspanningsleiding boven Almere-Stad of gedeeltelijk ondergronds gelegd of gedeeltelijk verplaatst wordt.

Tot slot noemen wij een tweetal punten die naar ons oordeel ook in dit kader de nodige aandacht verdienen.

1. Opdat na de oplevering van de eerste wooncomplexen geen ongewenste recreatieve druk vanuit Almere op het Gooi en Vechtstreek zal ontstaan, dient aandacht te worden besteed aan het tijdig tot stand komen van een aantrekkelijk woonmilieu.
2. Het realiseren van optimale openbaar vervoerverbindingen in de relatie nieuwe land – oude land dient te worden bevorderd. Ook die voorzieningen moeten „op tijd” worden verwezenlijkt.

Antwoord van de R.I.J.P.

Zoals u bekend is zal het ontwerp Structuurplan Almere te gelegener tijd onderwerp vormen van bestuurlijk overleg terwijl het tevens ter visie zal worden gelegd.

Met de door u genoemde zinssnede op bladzijde 57 werd bedoeld dat de woningproductie in Almere alleen niet voldoende is en zal zijn om de problemen van Amsterdam en het Gooi op te lossen. De bijdrage die Almere in dat opzicht kan leveren ten behoeve van het Gooi is relatief groter dan die ten behoeve van Amsterdam. Van groot belang wordt dezerzijds geacht of het Gewest Gooi- en Vechtstreek de dankzij Almere in het Gooi vrijkomende ruimte ook daadwerkelijk aanwendt tot het versterken van de functies van dit gewest op het gebied van natuur, recreatie en landbouw. De verdeelsleutel van de ter beschikking komende woningen tussen Amsterdam, het Gewest Gooi- en Vechtstreek en overig Nederland, is onderwerp van uitvoerig overleg en besluitvorming in de Stuurgroep Noordelijk Deel Randstad. Een mogelijke inschakeling van Gooise en/of andere woningbouwverenigingen is reeds onderwerp van overleg.

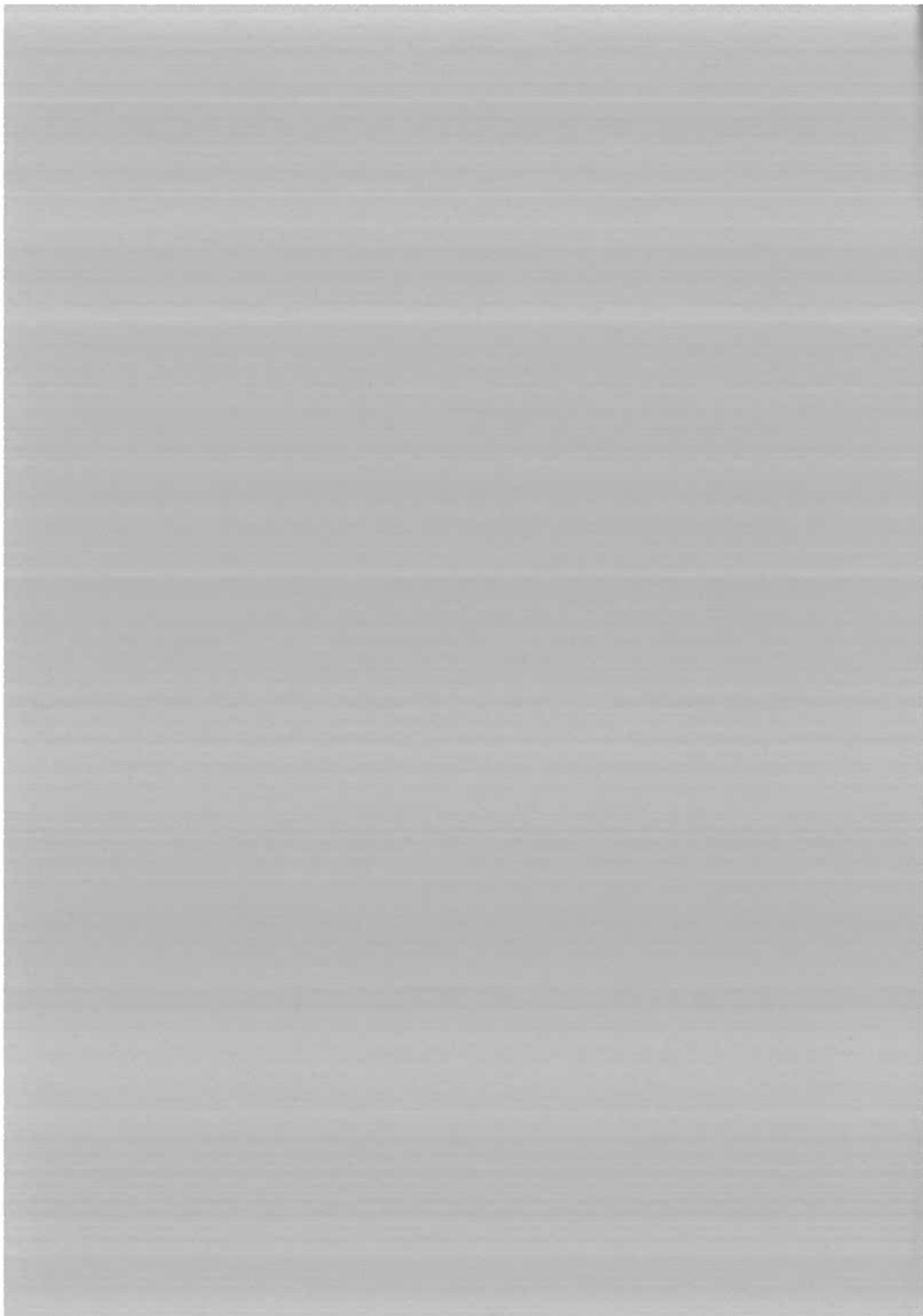
Van uw standpunt inzake een vierde kern bij de Stichtse brug heb ik nota genomen.

Opgemerkt wordt dat in het tot nog toe gevoerde toewijzingsbeleid al het mogelijke wordt gedaan om juist de door u genoemde negatieve gevolgen van bedrijfsverplaatsingen en groeiend forensisme te voorkomen, of althans tot een minimum te beperken.

Inzake uw kanttekeningen bij de reeds aanwezige hoogspanningsleiding in het gebied, wordt gaarne verwezen naar bladzijde 97 van deel IV, waar de reactie van de Samenwerkende Elektriciteits Productiebedrijven en het antwoord van de R.I.J.P. hierop is weergegeven.

Tenslotte kan worden opgemerkt dat alle nodige aandacht en inspanning dezerzijds wordt besteed aan het tijdig tot stand komen van een aantrekkelijk woonmilieu en aan het realiseren van goede openbaar vervoerverbindingen met het oude land. In dit kader moet ook worden genoemd het scheppen van aantrekkelijke recreatievoorzieningen. Er wordt dezerzijds naar gestreefd om door het scheppen van aantrekkelijke recreatiemogelijkheden in Almere (evenals elders in Zuid- en Oost Flevoland) de druk op het Gooi, zowel van Amsterdammers als van Almeerders, naar vermogen te verminderen.

deel VI: nota inzake het ruimtegebruik en de dichtheden in het structuurplan almere-stad



1. Voorgeschiedenis

In het Ontwerp-Structuurplan Almere Stad is in de oorspronkelijke versie (1977) een tabel betreffende het gewenste ruimtegebruik opgenomen. Voor het bruto woongebied werd toendertijd 1.000 ha in totaal aangenomen, bestemd voor 80.000 à 100.000 inwoners.

Na (mondeling) ambtelijk overleg bleek dat met name van de zijde van het Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening kanttekeningen werden gemaakt bij de geplande woondichtheden.

In de daarop volgende discussieronde (16/10 - 16/11/1979) werden toen de volgende zaken overeengekomen:

- a. De gemiddelde netto woondichtheid zal ca. 42 woningen/ha bedragen met daarin varianten van 20 woningen/ha en 120 woningen/ha, om tegemoet te kunnen komen aan uiterst verscheidene woonwensen.
- b. De gemiddelde woningbezetting is op 2,7 geraamd, hetgeen wil zeggen dat dan gemiddeld 33.500 woningen moeten worden gebouwd te Almere-Stad (in plaats van de tot dan toe gehanteerde 30.000).
- c. Hiertoe zal 100 ha extra aan het bruto woongebied worden toegevoegd (dit wordt 1.100 in plaats van 1.000). De plankaart is dan ook in deze zin aangepast. Deze 100 ha extra woongebied is onttrokken aan het groen.

Vervolgens is bij de besluitvorming inzake het Ontwerp-Structuurplan Almere-Stad (waarin vermelde wijzigingen inmiddels zijn verwerkt) gebleken, dat de vertegenwoordigers van D.G.V., de R.P.D. en van de D.G.V.H. niet konden instemmen met het voorliggende plan.

Op 18 december 1981 werd onder andere afgesproken dat nader overleg zou dienen plaats te vinden over de te realiseren dichtheden en de in het plangebied gereserveerde oppervlakten voor de diverse bestemmingen. Daartoe is een aantal besprekingen gevoerd, tussen vertegenwoordigers van D.G.V., R.P.D., D.G.V.H. en R.I.J.P. Bespreking van resultaten daarvan in de Z.Z.C. leidde tot de afspraak dat op 11 februari 1982 tussen de R.P.D., D.G.V.H., C.R.M., L. & V., E.Z., BiZa en Financiën een aanvullend overleg zou worden gevoerd dat een besluitvorming over dit ontwerp-structuurplan in de volgende vergadering van de Zuiderzeecommissie op 11 maart 1982 mogelijk zou moeten maken. Dit aanvullend overleg heeft geleid tot het navolgende commentaar op het structuurplan Almere-Stad.

2. Ruimtegebruik en dichtheden

2.1.

In bijlage 1a is het resultaat weergegeven van een ruimtegebruikberekening waarbij als uitgangspunt een inwonertal van 100.000 is genomen dat wil zeggen het maximum van de oorspronkelijke ruimtegebruikberekening. Uitgaande van een gemiddelde woningbezetting van 2,8 (wat een gemiddelde is van de tot nog toe aangehouden 2,7 en de feitelijk te constateren 2,9 in de huidige situatie) betekent dit 35.700 woningen. Dit aantal dient als de minimum-capaciteit te worden aangemerkt, uitgaande van een beschikbaar oppervlak van 2.500 ha. Op basis van de door de D.G.V.H. ingebrachte richtlijnen en opvattingen heeft tevens een berekening plaatsgevonden, uitgaande van een capaciteit voor 40.000 woningen (bij een gemiddelde woningbezetting van 2,8 dus ruimte biedend aan 112.000 inwoners). Deze berekening is weergegeven in bijlage 1b en moet thans als de maximum-capaciteit worden opgevat.

Vastgesteld kan worden dat op basis van de huidige uitgangspunten het Ontwerp-Structuurplan Almere-Stad een minimum-capaciteit heeft van ca. 100.000 inwoners c.q. 35.700 woningen en een maximum-capaciteit van 112.000 inwoners c.q. 40.000 woningen.

2.2.

In bijlage 2 is het gewogen gemiddelde grondgebruik berekend op 245 m² per woning. Bij een hoger stapelingspercentage zal dit aantal iets lager kunnen zijn.

De beoogde woningdifferentiatie voor Almere gaat uit van ruim 40% kleine woningen (2 en 3 kamers). Ophogen van dit percentage om zodoende hogere dichtheden te bewerkstelligen lijkt niet opportuun. Wel dienen bestemmingsplannen voldoende flexibiliteit te bevatten om verschuivingen in genoemde woningdifferentiatie, om wat voor reden dan ook, mogelijk te maken. De in bijlage 2 weergegeven differentiatie naar financieringswijze is bedoeld als rekenkundige basis voor het gemiddelde grondgebruik en moet derhalve als zuiver indicatief worden gezien.

2.3.

Bij de berekening van zowel de minimum- als de maximum-capaciteit is uitgegaan van een gemiddelde woningdichtheid van 42,5 won./ha (als gemiddelde van 40-45 won./ha).

In bijlage 3 is een overzicht verstrekt van dichtheden in het netto woongebied van deels gerealiseerde en deels gedetailleerde plannen.

Hier wordt inderdaad een netto-woningdichtheid bereikt van 42,4 won./ha in totaal 409 netto woongebied, waarin 17.344 woningen zijn en worden gebouwd.

2.4.

Mochten de huidige ontwikkelingen in de bevolkingssamenstelling van Almere-Stad zich voortzetten, dan kan dit een feitelijke woningbezetting van 2,9 of nog hoger betekenen. Met inachtneming van het dan grotere ruimtebeslag voor benodigde voorzieningen (meer inwoners) zou dan ca. 26 ha netto woongebied minder resteren. Mocht de gemiddelde woningbezetting zich naar de oorspronkelijke taakstelling bewegen, of zelfs tot daaronder, dan betekent dit ca. 26 ha netto woongebied extra.

2.5.

In het ontwerp-structuurplan kunnen binnen 800 meter van de 3 stations ca. 16.000 woningen worden gerealiseerd.

3. Conclusie

Vastgesteld wordt dat er voldoende flexibiliteit in het structuurplan aanwezig is voor nadere invulling, verdichting en functie-omzetting van bestemmingen.

A. buurtniveau
B. hoofdcentrum
C. Overig

Bijlage 1b

Maximum-capaciteit Ruimtegebruik structuurplan Almere-Stad 40.000 woningen/112.000 inwoners*

Bestemming	Oppervlakte	Opmerkingen
A. 1. zuiver woongebied	900 ha	Gem. 41,5 won./ha netto voor alle woningen.
2. onderw. + sport	47	Aantal woningen 37.500.
3. buurtcentra	20	Gem. woningbezetting 2,8.
4. kl. bedrijven	88	30 gestapeld.
5. bijz. voorz.	35	ca. 40% kleine (2/3 k.) woningen.
subtotaal	1.090	
B. 1. zuiver woongebied	20	Aantal woningen 2.500.
2. onderw. + sport	2	Voor het hoofdcentrum kan nauwelijks gesproken worden van zuiver woongebied. Veel woningen zijn boven andere voorzieningen geprojecteerd.
3. kant. + bedrijven	24	Aangehouden zijn de bruto vloeroppervlaktes van alle bestemmingen.
4. winkels + horeca	14	Uitgaande van een floor-space-index van ca. 1 is de terreinoppervlakte dan gelijk aan de totale vloeroppervlakte.
5. soc.-cult.-med. voorz.	12	
6. ontsl. + parkeren	23	
7. reservering	10	
subtotaal	105	
C. 1. bedr. + kant.	308	Inklusief zwembaden.
2. onderw. + sport	29	
3. sportcomplexen	119	Norm varieert van 9,7-14 m²/inw.
4. groen kernniveau (incl. 65 ha buffer-groen)	213	Norm 4 m²/inw.
5. volkstuinten	45	
6. open water	320	
7. camping	6	
8. begraafplaats	8	
9. agrar. bedr.	37	
10. K.H.W. + wijkw.	60	
11. busbanen	45	
12. (brom)fietsroutes		
13. spoorweg + stations	50	
14. bijz. voorzieningen	50	Inklusief ziekenhuis.
15. hoogspanningsl.	15	
subtotaal	1.305	
16. totaal ingevuld	2.500	
17. totaal beschikbaar	2.500	

A. buurtniveau
B. hoofdcentrum
C. Overig

* Voor toelichting: zie bijlage 1c.

Toelichting op de minimum- en maximum-capaciteitsberekening

Bij de maximum-capaciteitsberekening is in vergelijking met de minimum-capaciteitsberekening uitgegaan van de volgende bijstellingen:

- a Voor de dwars door het gebied lopende hoogspanningsleiding is minder ruimte opgenomen, aangezien een belangrijk deel van het niet voor bebouwing geschikte terrein als bijvoorbeeld volkstuinen of anderszins recreatief groen kan worden benut.
- b De bromfietsroutes zijn niet apart als reservering meer opgenomen. Er wordt van uitgegaan dat in de uitwerking deze routes zodanig worden ingepast dat geen extra ruimte wordt geclaimd.
- c Bij de uitwerking van het structuurplan zal het ruimtegebruik van de vrijliggende busbaan kritisch worden gezien, zonder dat de kwaliteit van de afwikkeling van het busverkeer, de ontsluiting van het gebied en de continuïteit van het systeem worden geschaad.
- d Voor de volkstuinen is de norm van 4 m²/inwoner aangehouden. Hierdoor kan met aanzienlijk minder ruimte worden volstaan dan die in de oorspronkelijke capaciteitsberekening wordt aangehouden (die gebaseerd is op de zich reëel voordoende vraag). Het is gewenst in de nog op te stellen bestemmingsplannen dit verschil tussen de minimum- en de maximum-capaciteit als reservering aan te merken.
- e Voor het buffergroen is iets minder ruimte opgenomen, aannemende dat ondanks de extra financiële lasten, een deel van deze bufferfunctie kan worden opgevangen met andere middelen (bijv. geluidswallen).
- f Voor het open water is minder ruimte gereserveerd, aangezien het redelijk is te veronderstellen dat een deel van de randen van dit water als recreatief groen kan worden aangemerkt.
- g Het streefpercentage stapeling van 25% kan mogelijk anderszins in de praktijk iets hoger uitvallen. Stapeling wordt daar toegepast in Almere-(Stad), waar voldoende aanleidingen aanwezig zijn (in en rond de centra, langs de Centrale Plas en groen, rond NS-haltes e.d.). Een dergelijk hoger percentage betekent uiteraard enige ruimtewinst.
- h De extra ruimte die door deze genoemde bijstellingen ontstaat kan echter slechts voor een deel worden benut voor woningbouw. Een hoger aantal inwoners betekent ook meer voorzieningen en arbeidsplaatsen. Al met al blijkt de maximum-capaciteit van 40.000 woningen te kunnen worden bereikt, indien wordt uitgegaan van een norm van 13,2 m²/inwoner aan zogenaamd bruikbaar kerngroen. Dit past binnen de door het D.G.V.H. gehanteerde norm van minimaal 8,5 en maximaal 14.
Aangezien echter een belangrijk deel van dit kerngroen in bestemmingsplannen is vastgelegd en deels reeds is gerealiseerd, resteert voor de nog op te stellen plannen een kerngroennorm van ca. 9,7 m²/inwoner.

Bijlage 2

Het zuiver woongebied in Almere-Stad, omschrijving en richtlijnen

1. Het zuiver woongebied

Tot het zuiver woongebied wordt gerekend het uit te geven terrein t.b.v. woningen en bijzondere ruimtes – waaronder wordt verstaan kleinschalige in de woonbebouwing geïntegreerde bedrijfsruimten e.d.; infrastructuur voor de directe ontsluiting van woningen en blok- en verkavelingsgroen (groenvoorzieningen voorzover die een aaneengesloten oppervlak van 0,5 ha niet te boven gaan). Derhalve met uitzondering van de terreinen benodigd voor: scholen, gymlokalen, schoolsportvelden, buurtcentra, terreinen voor kleine bedrijven en enige verzorgingstehuizen voor bejaarden enz.

2. Woningdifferentiatie

Een belangrijk gegeven voor het ruimtegebruik in het zuiver woongebied is de woningdifferentiatie.

categorie	woonvorm	aantal kamers	aandeel
1. w.w.	e.g. bejaardenw.	3	4%
2. w.w. + premie A	e.g.	3 à 4 à 5	45%
3. w.w. + premie A + pr.h.m.g.		2 à 3 à 4	25%
4. premie B (k+h)	e.g.	4 à 5	19%
5. v.s.	e.g. aaneen	5 à 6	5%
6. v.s.	e.g. vrijstaand	5 à 6	2%
			100%

3. Het ruimtegebruik

Een koppeling van de woningdifferentiatie aan voorlopige en indicatieve ruimtelijke uitgangspunten (C.D.V.) levert, ter illustratie, het volgende ruimtegebruik op.

cat.	aandeel	opp. kavel	opp. verh.	groen/water	totaal
1.	4%	140 m ²	69 m ²	46 m ²	255 m ²
2.	45%	140 m ²	69 m ²	46 m ²	255 m ²
3.	25%	65 m ²	50 m ²	46 m ²	161 m ²
4.	19%	165 m ²	69 m ²	46 m ²	280 m ²
5.	5%	220 m ²	57 m ² *	46 m ²	323 m ²
6.	2%	450 m ²	57 m ² *	46 m ²	553 m ²
totaal (gem.)	100%	136 m ²	63 m ²	46 m ²	245 m ²

* parkeren op eigen erf.

Uit deze verdeling resulteert een gemiddelde dichtheid in het zuiver woongebied van 42,5 woningen per ha. Op grond van dit resultaat lijkt het verantwoord te werken met een ondergrens van 40 won./ha en een bovengrens van 45 won./ha.

Bijlage 3

Overzicht netto-woningdichtheden Almere-Stad

Gebied	Bruto-opp.	Netto-opp.	Aantal woningen	Netto- dichtheid
2B1 t/m 2B6	118,0	55,94	2.579	46,1
2B8 t/m 2B9d		37,04	1.327	35,8
2C-west	106,0	55,20	1.808	32,8
2C-oost		28,75	1.092	38,0
2A (1)	–	7,74	868	112,1
2E (2)	114,0	87,72	3.300	37,6
2D/G	158,0	120,60	5.220	43,3
2Z	28,0	16,30	1.150	70,6
		409,29	17.344	42,4 won./ha

N.B.: a) Netto-dichtheid exkl. 2A en 2Z : 39,78 won./ha

b) Bruto-netto verhouding (exkl. 2A): $524 : 402 = 1,30 : 1,00$ ofwel
1,00 : 0,77

(1) : Omvat: 1e fase, wooneenheden 1+2, bejaardenverzorgingstehuis
en ABP-project.

(2) : Inkl. Bejaardenverzorgingstehuis.

In de reeks Flevoberichten zijn na 1974 verschenen:

101. **Scheer, A. van der.** Over de te verwachten inklinking van de gronden in het Markerwaardgebied na drooglegging. Lelystad, 1975.
102. **Verkenningen Markerwaard.** Lelystad, 1975.
103. **Fokkens, B.** Verslag over het bedrijfsjaar 1973 van het grootlandbouwbedrijf van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders in Flevoland. Lelystad, 1975.
104. **Jong, J. de.** Bulrush and reed ponds. Lelystad, 1975.
105. **Smook, A.A.H.** De invloed van uitstel van de oogst op opbrengst en kwaliteit van granen en koolzaad. Lelystad, 1975.
106. **Van, G.A.** Over de bepaling van de geohydrologische bodemconstanten uit een tweetal pompproeven in de zuidlob van Zuidelijk Flevoland. Lelystad, 1975.
107. **Akkerman, J. en J. van der Snee.** Jaarverslag van de fruitteeltbedrijven in eigen beheer in Oostelijk Flevoland; boekjaar 1973/1974. Lelystad, 1975.
108. **Veldhuis, G.** Verslag over het bedrijfsjaar 1974 van de bedrijfseenheden A 93 en C 49 in het stadsgebied van Lelystad. Lelystad, 1976.
109. **Nawijn, K.E. en F.H. van der Veen.** Almere 250.000 mensen in 25 jaar? Lelystad, 1976.
110. **Boeles, J.E.** De bestuurlijke organisatie van de Parijse villes nouvelles. Lelystad, 1976.
111. **Putten, C. van en L.A. Tadema.** Verslag over het bedrijfsjaar 1974 van de landbouwkundige exploitatie door de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders. Lelystad, 1976.
112. **Bruning, H.A.** Herziene prognoses voor de recreatie in het Lauwerszeegebied. Lelystad, 1976.
113. **Haperen, H.J. van en J.J.P. Schenk.** De belangstelling voor Almere. Wie zijn ze, wat willen ze. Lelystad, 1976.
114. **Fokkens, B.** Bedrijfsplanning voor de tijdelijke landbouwkundige exploitaties in het Lauwerszeegebied. Lelystad, 1976.
115. **Lierop, M.J.M. van.** Voorstel basisplan voor de openbare verlichting in Almere-Haven. Lelystad, 1976.
116. **Vls, J.** Beheersplan voor de boswachterij Spijk-Bremerbergbos voor de periode 1975-1985. Lelystad, 1976.
117. **Fokkens, B. en A.A.H. Smook.** De opbrengst van winterkoolzaad in relatie tot de zwadmaalcapaciteit. Lelystad, 1976.
118. **Structuurnota wijk 4 Lelystad.** Lelystad, 1976.
119. **Abcouwer, N.F.** De stuwende werkgelegenheid in het Gooi e.o. 1960-1973. Lelystad, 1977.
120. **Huisman, P.J.** Inzaai en onderhoud van de grasmat op de dijken. Lelystad, 1977.
121. **Slager, P.** De ontwikkeling van de vegetatie in de Lauwerszee van het droogvallen (1969) tot en met 1975. Lelystad, 1978.
122. **Stadsverwarming Almere.** Lelystad, 1977.
123. **Voortman, B.R.** De ontwatering van enkele wegen in Lelystad. Lelystad, 1977.
124. **Ommeren, A.G. van, K.F. Posthumus en L.S. Groot Koerkamp.** De uitgaande pendel van Lelystad en omstreken in 1976. Lelystad, 1977.
125. **Schonk, M.K.A.** Onderzoek naar de tijd en ruimtebesteding in Lelystad. Lelystad, 1977.
126. **Ontwerp Almere-Stad.** Lelystad, 1977.
127. **Bouwman, J.E.G. en E. Schultz.** Berekeningen van niet-stationaire stromingen in de waterlopen in stedelijk en landelijk gebied. Lelystad, 1978.
128. **Bontje, G.J.B., P. Davelaar en L.S. Groot Koerkamp, e.a.** De economische ontwikkeling in de Zuidelijke IJsselmeerpolders. Lelystad, 1977.
129. **Fokkens, B. en C. van Putten.** Verslag van de resultaten in het bedrijfsjaar van de tijdelijke bouwkundige exploitatie op het grootlandbouwbedrijf en A 93 in Flevoland en in het Lauwersmeergebied. Lelystad, 1977.
130. **Studie t.b.v. de inrichting van het Lauwerszeegebied.** Lelystad, 1981.
131. **Reitsma, Tj.** Facetplan voor de bestemming natuur in de voormalige Lauwerszee. Lelystad, 1981.
132. **Bedrijfseconomische rentabiliteitsstudie railverbinding Almere.** Lelystad, 1977.
133. **Zuidema, F.G.** Urban hydrological modelling and catchment research in the Netherlands. Lelystad, 1977.
134. **Grootlandbouwbedrijf, Het, van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders.** Lelystad, 1978.

135. **Dijk, W. van, H. Hengeveld en A. Overwater.** Onderzoek naar de wijze van bouwrijpmaken in twaalf plaatsen in Nederland. Lelystad, 1977.
136. **Kant, N.F. van der and S. Spanjer.** Operational aspects of subsurface drainage in the IJsselmeerpolders in the Netherlands. Lelystad, 1978.
137. **Slager, H.** Groei en productie van enkele appelfrassen bij variatie in kwelsterkte (Y-raai, Oostelijk Flevoland). Lelystad, 1978.
138. **Akkerman, J. en A. van der Snee.** Jaarverslag van de fruitteeltbedrijven in eigen beheer in Oostelijk Flevoland 1974-1975. Lelystad, 1978.
139. **Nicolai, J.** Het geluid langs de Almere-spoorlijn. Lelystad, 1978.
140. **Verslag van het onderzoek van een vissersschip op kavel W 10 in Oostelijk Flevoland.** Lelystad, 1978.
141. **Helden-Overweel, P.F. van der.** De verhuisbeweging naar de nieuwbouw in Lelystad in de periode 1974-1976. Lelystad, 1978.
142. **Otterlo, G.J. van en L.B. Nijborg.** Inventarisatie arbeidsaanbod en uitgaande pendel van Lelystad en Almere in 1978. Lelystad, 1979.
143. **Scheer, A. van der.** De verhouding (b) tussen het waterbindend vermogen van organische stof en van de lutumfractie in verschillende afzettingen in het IJsselmeergebied. Lelystad, 1979.
144. **Habekotte, A.** Onderzoek met fosfaatbemesting in Flevoland door de Rijksdienst van de IJsselmeerpolders. Lelystad, 1979.
145. **Vries, E. de.** Het spelende kind in woongebieden Plantage en Hofstede te Lelystad. Lelystad, 1979.
146. **Huner, E.** Volkstuinen in Lelystad. Lelystad, 1979.
147. **Structuurplan Almere-Stad.** Lelystad, 1979.
148. **Weperen, J.R. van en R.P. Verwaijen.** Migratie-onderzoek Lelystad in de periode 1972-1976. Lelystad, 1979.
149. **Boelens, J.J.** Het verloop van de maaiveldsdaling in de Wieringermeer vanaf het droogvallen (1930) tot en met 1975. Lelystad, 1979.
150. **Akkerman, J. en A. van der Snee.** Jaarverslag van de fruitteeltbedrijven in eigen beheer in Oostelijk Flevoland, boekjaar 1975/1976. Lelystad, 1979.
151. **Water in new towns in the IJsselmeerpolders.** Lelystad, 1979.
152. **Nawijn, K.E.** Almere new town, the dutch polder experience. Lelystad, 1979.
153. **Dijk, J. van.** 15 jaar uitgite van agrarische bedrijven in Oostelijk Flevoland. Lelystad, 1979.
154. **Mc Pherson, M.B. and F.C. Zuidema.** Urban Hydrological Modelling and Catchment Research: International Summary. Lelystad, 1979.
155. **Loenen, M. en M. Pinkers.** The development of the Grevelingen-area for nature and recreation. Lelystad, 1979.
156. **Loenen, M. en M. Pinkers.** De ontwikkeling van het Grevelingenbekken als natuur- en recreatiegebied. Lelystad, 1979.
157. **Nicolai, J.** Geluid in Lelystad. Lelystad, 1980.
158. **Akkerman, J. en A. van der Snee.** Jaarverslag van de fruitteeltbedrijven in eigen beheer in Oostelijk Flevoland 1976/1977 en 1977/1978. Lelystad, 1980.
159. **Structuurnota Lelystad-Zuid.** Lelystad, 1980.
160. **Polman, G.K.R.** Het weidevogelgebied de Klevitslanden in Flevoland, beheersplan. Lelystad, 1980.
161. **Klijn, G.** Winkelen op het bedrijfsterrein. Lelystad, 1980.
162. **Zwarts, L.** Intra- and interspecific competition for space in estuarine bird species in one-prey situation. Lelystad, 1980.
163. **50 Jaar onderzoek R.I.J.P.** Lelystad, 1980.
164. **Constandse, A.K. en M.K.A. Schonk.** Leven in Lelystad. Lelystad, 1980.
165. **Kant, N.F. van der and J. Penninkhof.** Use of managementscience in labour-technical research. Lelystad, 1980.
166. **Drie schepen uit de late Middeleeuwen:** door H.R. Reinders, H. van Veen, K. Vlierman et al. Lelystad, 1980.
167. **Nawijn, K.E.** Winkels in Almere. Deel 1. Lelystad, 1980.
168. **Haperen, H. van.** De bevolking van Almere. Taakstelling en eerste feitelijke ontwikkeling. Lelystad, 1980.

169. **Oostvaardersplassen, De.** Ontwikkeling en onderzoek van een nieuw natuurgebied in Flevoland. Lelystad, 1981.
170. **Ivens, F.L.I.M. en J.W. de Vletter.** Huisvesting en automatisering voor de "aanmaak". Lelystad, 1981.
171. **Abcouwer, N.F.** Onderzoek werkloosheid onder vrouwen en jongeren in Flevoland. Lelystad, 1980.
172. **Akkerman, J. en A. van der Snee.** Jaarverslag 1978/1979 van de vier fruitteeltbedrijven in eigen beheer. Lelystad, 1980.
173. **Lange termijnplan Visvijverbos.** Lelystad, 1981.
174. **Minderhoud, P.A.** Minimalisatie van reistijden in het woon-werkverkeer binnen Almere door allocatie van woon- en arbeidsplaatsen. Lelystad, 1981.
175. **Ente, P.J.** Over de gehalten aan de zware metalen cadmium, chroom, koper, kwik, lood en zink in de bodem van de Markerwaard. Lelystad, 1981.
176. **Van, F.H.M. van de, P. van der Kloet en M. van der Wal.** Enige modellen en berekeningsmethoden voor de relatie tussen neerslag en rioolloop. Lelystad, 1981.
177. **Ente, P.J.** Aantekeningen over de IJsselmeerafzetting in het IJsselmeergebied en over een aantal in de loop der tijden veranderde hoedanigheden, voornamelijk m.b.t. zware metalen (cadmium, chroom, koper, kwik, lood en zink). Lelystad, 1981.
178. **Lange termijn beheersplan Harderbos.** Lelystad, 1981.
179. **Middellange termijn beheersplan Harderbos.** Lelystad, 1981.
180. **Slager, H.** Functioneren en onderhoud van ontwateringsstelsels in bossen in Flevoland. Lelystad, 1981.
181. **Rijniersce, K. en I.H. Scholten-Selles.** De nauwkeurigheid van de K-bepaling volgens de methode Arya. Lelystad, 1981.
182. **Jaarverslag 1977 onderzoekafdelingen van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders.** Lelystad, 1981.
183. **Jaarverslag 1978 onderzoekafdelingen van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders.** Lelystad, 1981.
184. **Jaarverslag 1979/1980 onderzoekafdelingen van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders.** Lelystad, 1982.
185. **Studie naar de mogelijke inrichting van de omgeving van de Oostvaardersplassen.** Lelystad, 1982.
186. **Koning, E., en K. Rijniersce.** Profielverbetering in Oostelijk Flevoland en het effect van 15 jaar na uitvoering ervan. Lelystad, 1981.
187. **Otterlo, G.J. van, en K.R.H. Johnson.** Inventarisatie arbeidsaanbod en uitgaande pendel van Flevoland in 1980. Lelystad, 1982.
188. **Swart, B.D.** Beheersplan Harderbroek (nog niet verschenen).
189. **Otterlo, G.J. van.** Planologisch-programmatische bijdragen structuurplan Zeewolde. Lelystad, 1981.
190. **Constandse, A.K.** Boeren in Flevoland: beschouwingen over plattelandscultuur in de nieuwe IJsselmeerpolders. Lelystad, 1982.
191. **Jaarverslag van de fruitteeltbedrijven in eigen beheer in Oostelijk Flevoland boekjaar 1979-1980.** Lelystad, 1982.
192. **Landschapsecologisch onderzoek Markiezaatsmeer.** Lelystad, 1982.
193. **Nawijn, K.E., en B. Stassen.** Ontwikkelingsplan voor het centrum van Almere. Lelystad, 1982.
194. **Loeve, A., en J. de Vries.** Buitenlandse bedrijven in Nederland: een aflopende zaak? – een onderzoek onder de buitenlandse bedrijven in het stadsgewest Amsterdam – de Japanse bedrijven in Nederland. Lelystad, 1982.
195. **Sondern, J.** Woonduur en woonbeleving: een verkennend onderzoek naar de invloed van de woonduur op de beleving van de huidige woonsituatie. Lelystad, 1981.
196. **Kant, N.F. van der, en J. Penninkhof.** Toepassing van bedrijfskunde bij de arbeidstechniekonderzoek. Lelystad, 1982.
197. **Reinders, R.** Shipwrecks of the Zuiderzee. Lelystad, 1982.
198. **Haperen, H. van.** Woonervaringen in Almere-Haven: verslag van een woonbelevingsonderzoek bij bewoners van woningwet- en premie-A-woningen. Lelystad, 1982.
199. **Jong, J. de, W. Eenkhoorn en A.J.M. Wevers.** The conservation of shipwrecks at the museum of maritime archaeology at Ketelhaven. Lelystad, 1982.
200. **Jong, J. de.** De invloed van diepe putten op de fosfaatbelasting van een meer. Lelystad, 1982.
201. **Visser, J.** De invloed van grondwaterregime en stikstofbemesting op opbrengst en kwaliteit van appels (nog niet verschenen).
202. **Smeenk, P., en P. Davelaar.** Markerwaard en werkgelegenheid. Lelystad, 1982.



203. **Rijniersce, K.** A simulationmodel for physical sioripening in the IJsselmeerpolders (nog niet verschenen).
204. **Ontwikkelingsplan bedrijvenpark de Vaart.** Lelystad, 1982.
205. **Berger, C.** Een benadering van de habitat van de *Oscillatoria Agardhii* Gom.: resultaten uit een veldonderzoek van 1971 t/m 1981 in de randmeren van Flevoland en van 1973 t/m 1977 in het IJsselmeer. Lelystad, 1982.
206. **Jaarverslag 1981 onderzoekafdelingen van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders.** Lelystad, 1982.
207. **Akkerman, J., en A. v.d. Snee.** Jaarverslag van de fruitteeltbedrijven in eigen beheer in Oostelijk Flevoland boekjaar 1980-1981. Lelystad, 1982.
208. **Structuurplan Almere-Stad.**
209. **Landschapsecologisch onderzoek Volkerak** (nog niet verschenen).
210. **Viergever, M.A.** Funderingsaspecten van een onderheide riolering in Almere (nog niet verschenen).
211. **Middellange termijnplan Zuigerplaspark** (nog niet verschenen).
212. **Lange termijn beheersplan Zuigerplaspark** (nog niet verschenen).
213. **Structuurplan Zeewolde.**
214. **Structuurplan Almere-Buiten.**
215. **Het ontwikkelingsplan Centrum Almere-Buiten.**
216. **50 Jaar bosbouw en bosbouwkundig onderzoek in de IJsselmeerpolders** (nog niet verschenen).

