

almere-stad

almere-stad

almere-stad



ontwerp almere - stad

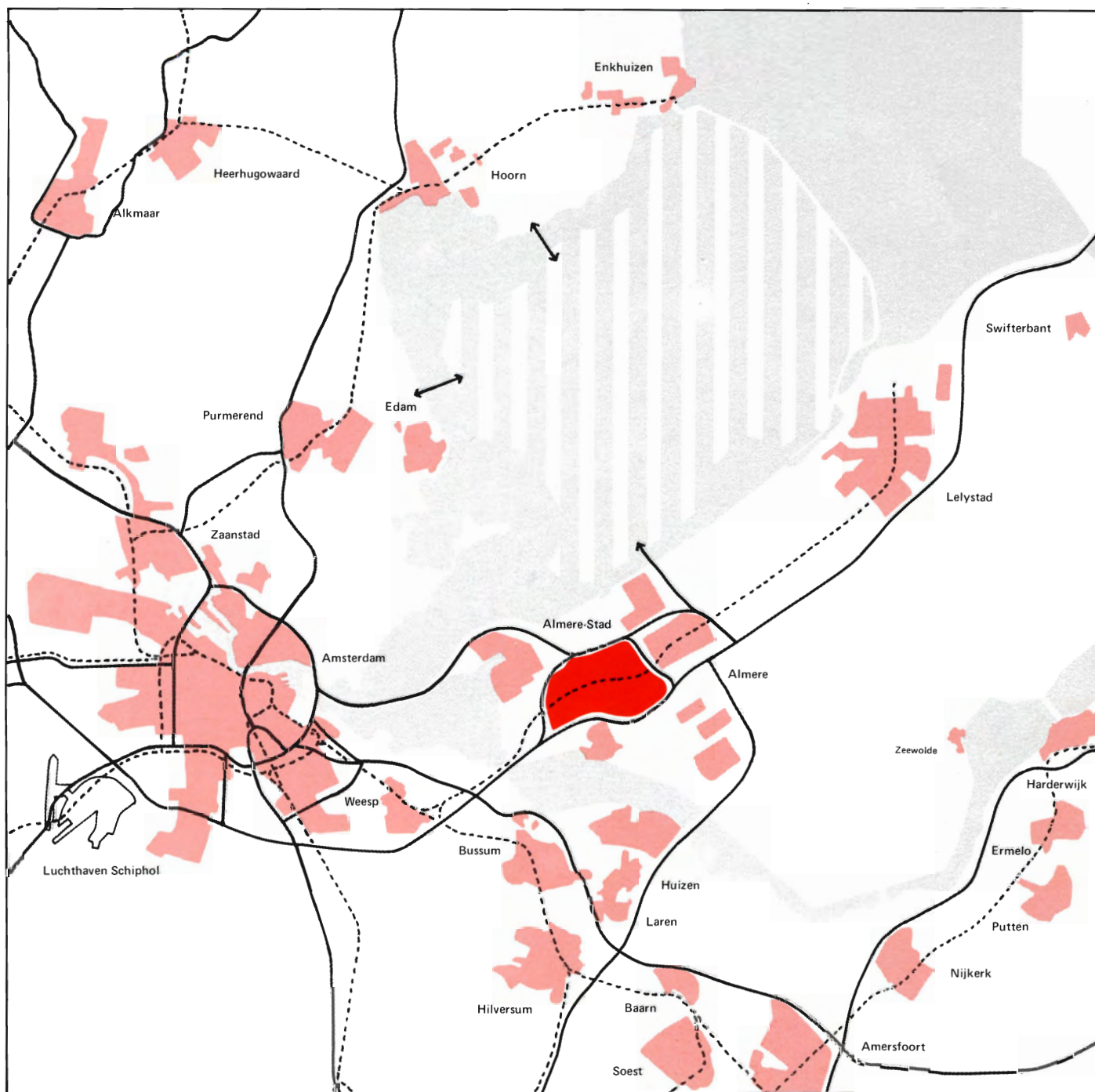
flevobericht nr 126



Inhoudsopgave

Voorwoord	5
Samenvatting	7
1. Ontwikkelingsbeleid	
1.1. inleiding	11
1.2. Almere in het nationaal en regionaal beleid	11
1.3. voortzetting van het ontwikkelingsbeleid	15
1.4. taken voor het ontwikkelingsbeleid in Almere	15
2. Ontwikkelingsplannen	
2.1. randvoorwaarden en uitgangspunten	19
2.2. werkwijze bij de plan-ontwikkeling	20
2.3. ontwerp Almere-Stad	27
3. Ontwikkelingsprogramma	
3.1. bewoners en bedrijven	41
3.2. ontwikkelingsinstrumenten	43
3.3. ontwikkelingsprogramma	44
Verwijzingen	51

Figuur 1: Almere-Stad en de regio



 stedelijk gebied

 hoofdwegen

 spoorlijn

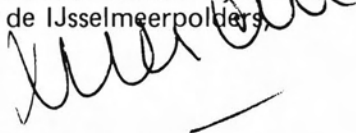
Voorwoord

Dit rapport heeft betrekking op de ontwikkeling en het daarop gebaseerde ontwerp van Almere-Stad, de tweede kern van Almere, gelegen in Zuidelijk Flevoland, de vierde polder van het Zuiderzeeproject.

Het rapport wil een zo goed mogelijk beeld geven van deze ontwikkeling, een ontwikkeling waarmee op zeer korte termijn moet worden gestart, wil inhoud worden gegeven aan het nationaal ruimtelijke ordeningsbeleid inzake Almere. Evenals de groeikernen in Noord-Holland (Purmerend, Hoorn en Alkmaar) moeten Almere en Lelystad grote aantallen mensen uit de Randstad opnemen (met name uit Amsterdam en het Gooi). Naast reeds eerder genomen besluiten met betrekking tot de **omvang** van Almere - in het jaar 2000 minimaal 125.000 en maximaal 250.000 inwoners - de **meerkernige opzet** van Almere en over **de eerste kern** van Almere, Almere-Haven, is reeds in 1974 de plaats van deze tweede kern van Almere door de regering aangewezen. In de onlangs verschenen Verstedelijkingsnota spreekt de regering onder meer het voornemen uit in Almere tussen 1980 en 1990 ca. 20.000 woningen te bouwen in tenminste een tweede en een derde kern. Uiteraard betekent dit meer dan uitsluitend een groei in inwonertallen. Een daarmee gepaard gaande groei en verdere opbouw van een compleet nieuwe stedelijke samenleving hoort hier bij. De realisering van deze beleidsvoornemens zal zonder enige twijfel een uiterst moeilijke opgave blijken te zijn. Gezamenlijke inspanning en enthousiasme van toekomstige bewoners en bedrijven, van overheden en van een ieder die zich er bij betrokken voelt, is nodig voor een zo voor spoedig mogelijke verdere ontwikkeling van Almere.

Middels een spoedige start van de bouw van de tweede kern, Almere-Stad, kan hiermee in ieder geval een begin worden gemaakt.

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. 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 de komende decennia 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 vorige rapporten en nota's van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders besloten dat Almere een meerkernige opzet dient te krijgen. De bouw van de eerste kern, Almere-Haven, is inmiddels in volle gang. Het is de bedoeling dat hier in het jaar 1985 ca. 20.000 à 25.000 mensen zullen zijn gehuisvest. Het nationale beleid inzake de verdere 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.

Het tijdstip is nu aangebroken dit beleid in verdere besluiten om te zetten, met name door goedkeuring te geven aan de ontwikkelingsplannen voor de tweede kern van Almere, voorlopig Almere-Stad genoemd.

In dit rapport worden deze plannen uiteengezet. Teneinde hierin een beter inzicht te verkrijgen, wordt ook de werkwijze toegelicht die is toegepast bij de planontwikkeling.

Er wordt voorgesteld in 1978 te starten met de bouw, zodat in 1979/1980 de eerste bewoners en bedrijven in Almere-Stad kunnen worden ontvangen. In het jaar 1990 kunnen, althans volgens de taakstellende prognoses, 40.000 à 45.000 inwoners in Almere-Stad gehuisvest zijn met bijbehorende aantallen arbeidsplaatsen en voorzieningen. Een inwonertal van 80.000 à 100.000 zou omstreeks het jaar 2000 kunnen worden bereikt, een aantal voldoende als basis voor het uitoefenen van de centrale functie die aan Almere-Stad is toegedacht, als hoofdkern voor het toekomstige stedelijke gebied Almere.

Een stedelijk gebied, bestaande uit een samenhangend stelsel van kernen van verschillende omvang, nauw op elkaar betrokken in economisch, cultureel, sociaal en politiek opzicht. Ruimtelijk en functioneel zullen deze kernen met elkaar worden verbonden door de tussenliggende buitenruimte, waarin allerlei landschappelijke en recreatieve elementen zullen 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 speciaal hiervoor aan te leggen 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. Het belang van deze spoorlijn als instrument voor de ontwikkeling van Almere en Lelystad en voor stimulerende impulsen in het centrum van Amsterdam (met name in economisch en cultureel opzicht) wordt hier nogmaals benadrukt.

De ontwikkelingsplannen gaan er vanuit 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". 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 ruimtegebruik van ca. 2.500 ha, dat als volgt is onderverdeeld:

woongebieden	1000 ha
werkgebieden	350 ha
groengebieden	500 ha
water	300 ha
centrumgebied	50 ha
verbindingen	250 ha
bijzondere bestemmingen	50 ha

De plannen voorzien daarmee in ruime en gevarieerde vestigingsmogelijkheden voor bewoners en bedrijven. Dit schept de mogelijkheid in belangrijke mate aan de woonwensen van verschillende categorieën van bewoners tegemoet te komen. Er kan in of buiten het centrum worden gewoond, in een eengezinswoning met of zonder tuin, of in een flat, aan een gracht of aan een plein of aan een straat.

Voor bedrijven zullen verschillende terreinen op uiteenlopende locaties beschikbaar zijn. Ook de mogelijkheid "kale" bedrijfsruimte te huren zal waarschijnlijk aanwezig zijn, zowel op de bedrijventerreinen als in het centrum. In de woongebieden zijn vestigingsmogelijkheden voorzien, met name voor (kleinere) ambachtelijke bedrijven en voor beoefenaars van vrije beroepen.

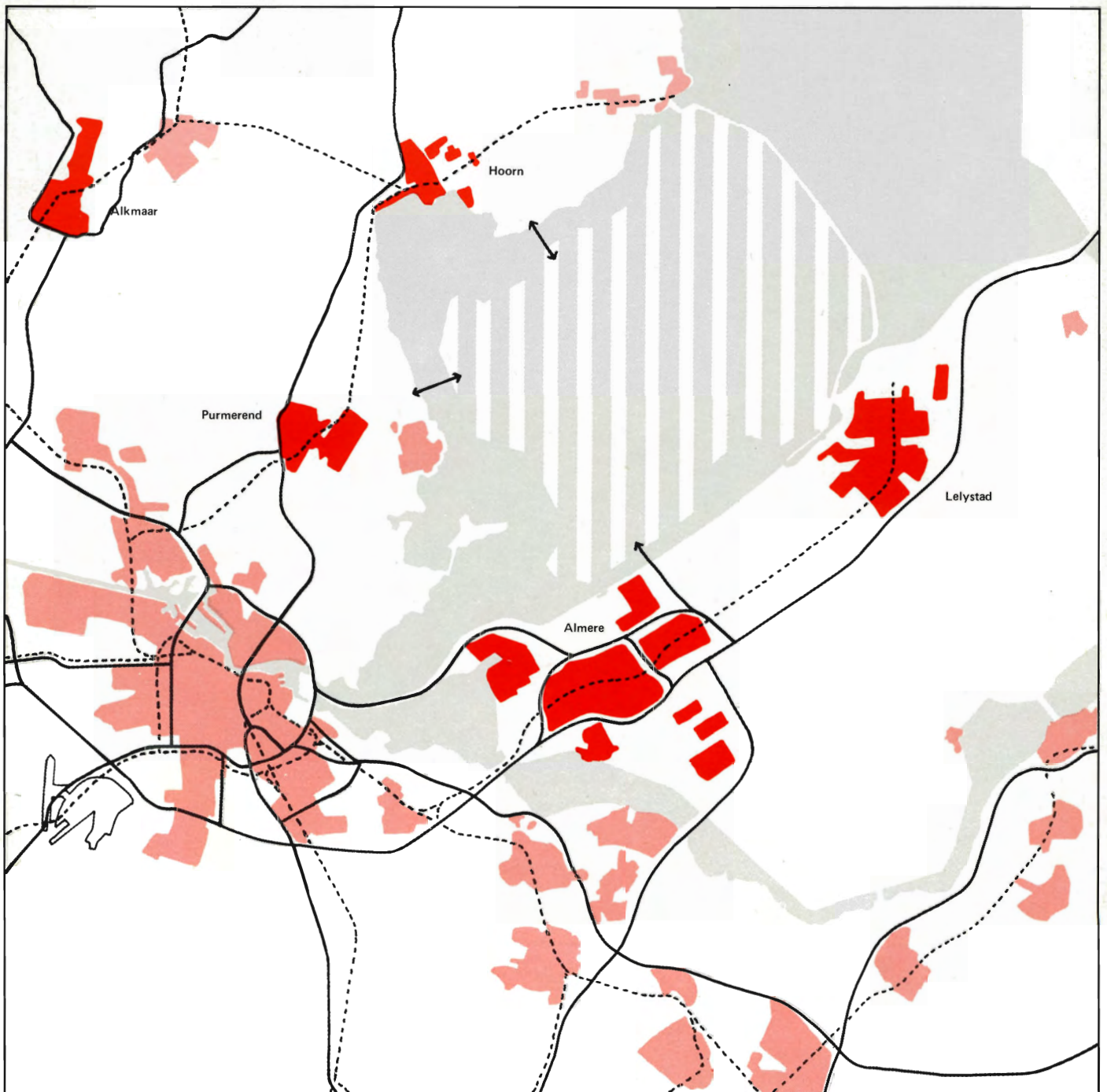
almere-stad

almere-stad

almere-stad

1. het ontwikkelingsbeleid

Figuur 2: Amsterdam + groeikernen



-  groeikernen
-  stedelijk gebied
-  hoofdwegen
-  spoorlijn

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 betreffen 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

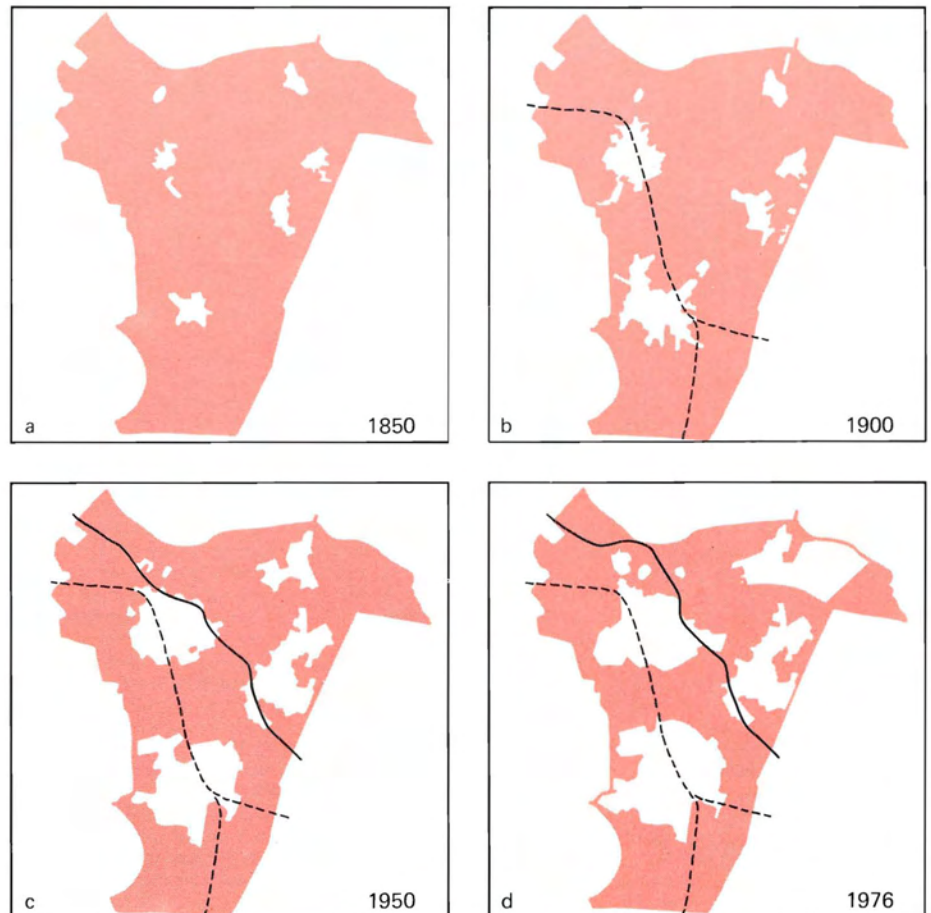
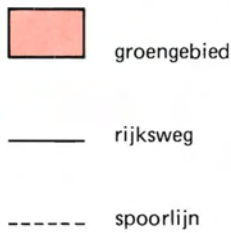
De nieuwe steden Lelystad en Almere vormen al sinds de vijftiger jaren een onderdeel van het nationale en regionale ruimtelijke orderingsbeleid. Naarmate de in te polderen gebieden dichter bij het westen des lands kwamen te liggen, werden ze meer en meer betrokken bij de verstedelijkingsproblemen aldaar. 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),



*De eerste gezinnen.
De werkzaamheden zijn in volle gang.*

Figuur 3: Inkrimping groene gebieden in het Gooi



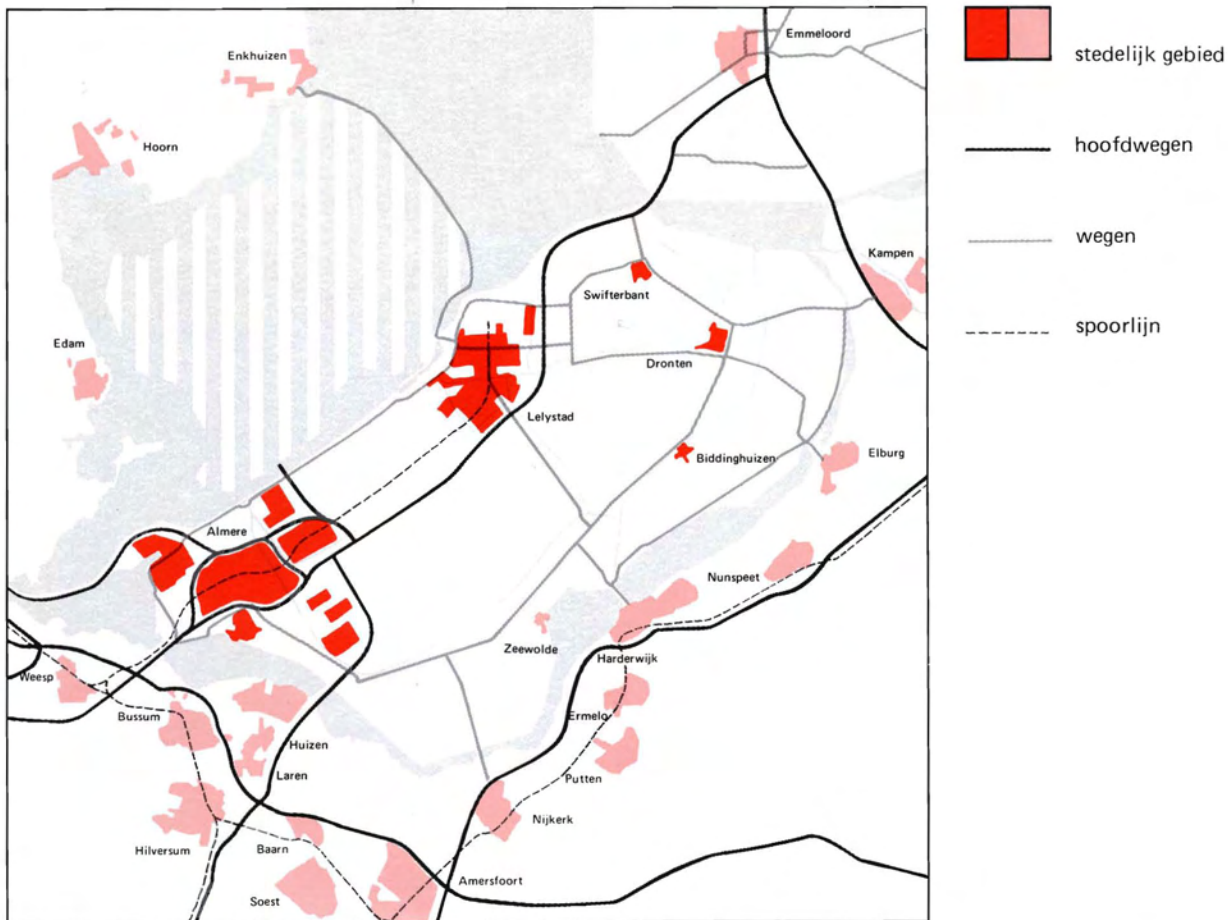
Bron a, b en c:
Handboek geografie van Nederland

Bron d:
Streekplan voor het Gooi en de Vechtstreek

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 (drooggevalen 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, grootste stedelijk milieu etc. Het gevolg is dat de minder draagkrachtigen in de stad blijven of komen en de meer draagkrachtige 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.

Figuur 4: Almere in Flevoland



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).

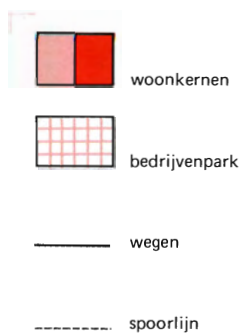
De genomen besluiten zijn de volgende:

- 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.



Flevoland krijgt haar spoorlijn!

Figuur 5: Almere, meerkernige opzet
Figuur 6: Structuurplan Almere-Stad



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 overloopproblematiek. 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 productie 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



*Duizenden woningen . . .
. . . voor mensen.*

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-, en 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.

almere-stad

almere-stad

almere-stad

2. de ontwikkelingsplannen

Figuur 7: Randvoorwaarden Almere-Stad gebied
Figuur 8: Ruimtelijke uitgangspunten opdracht

-  zandopspuitingen
-  beplantingen
-  wegen
-  water/tochten
-  hoogspanningsleiding
-  leidingstraat
-  bruggen
-  gemaal "De Blocq van Kuffeler"



-  woonkernen
-  bedrijvenpark
-  water
-  wegen
-  spoorlijn
-  doorgaande vaarroutes
-  tracé kabels en leidingen



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 tijds.

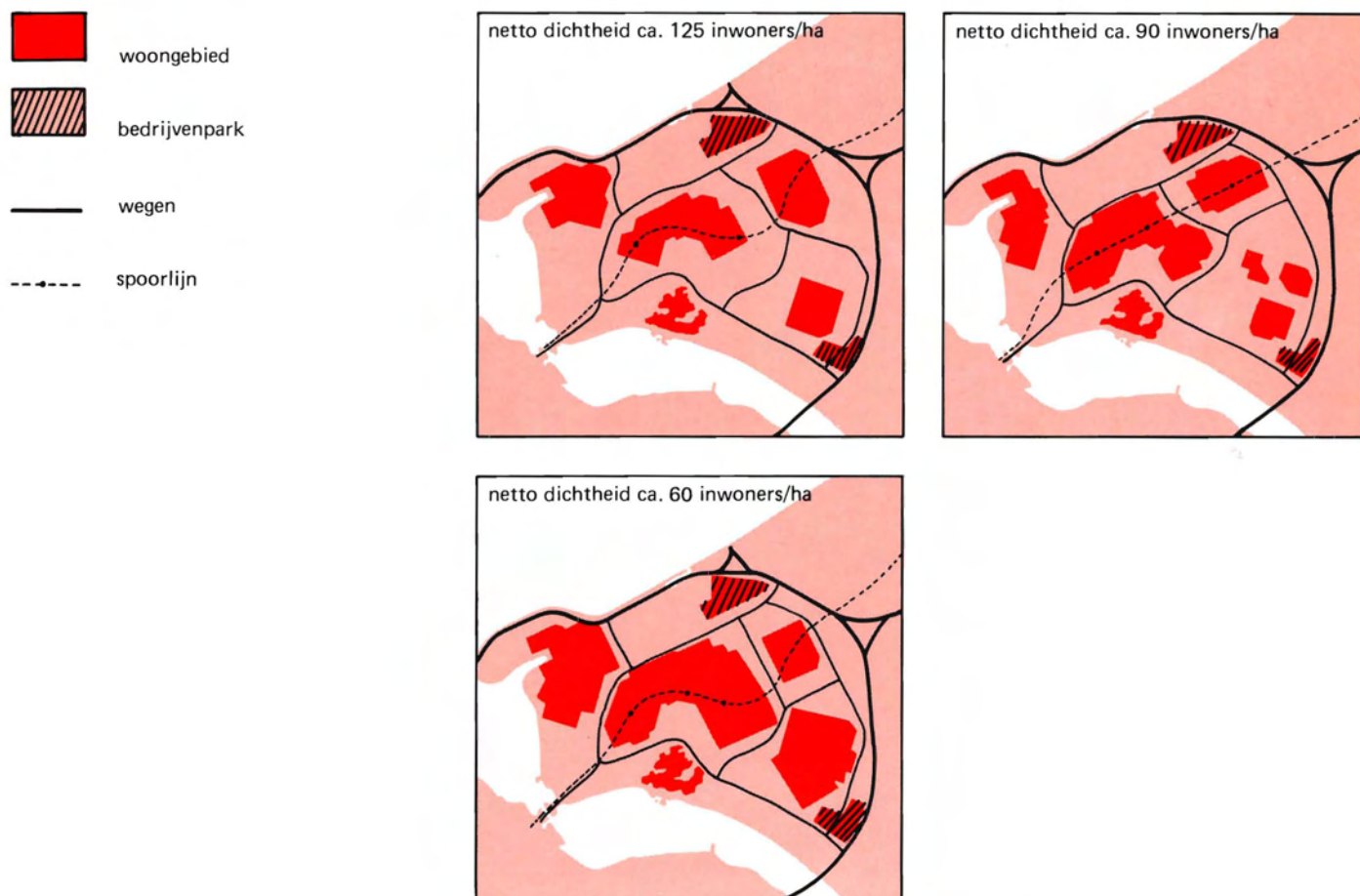
De regering heeft besloten dat de tweede kern van Almere centraal in het Almere-gebied moet liggen. Centraal ten opzichte van Almere-Haven en de later te ontwikkelen kernen, gunstig gelegen aan de toekomstige railverbinding dwars door het gebied. Deze ligging schept tevens de mogelijkheid om spoedig 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 de bouwwerkzaamheden. In 1979/1980 kunnen dan vervolgens de eerste bedrijven en bewoners worden ontvangen in de tweede kern van Almere.



(bijna) leeg gebied.
(foto: Bart Hofmeester)

Figuur 9: Alternatieven ruimtegebrek Almere-Stad en omgeving



2.2. Werkwijze bij de planontwikkeling

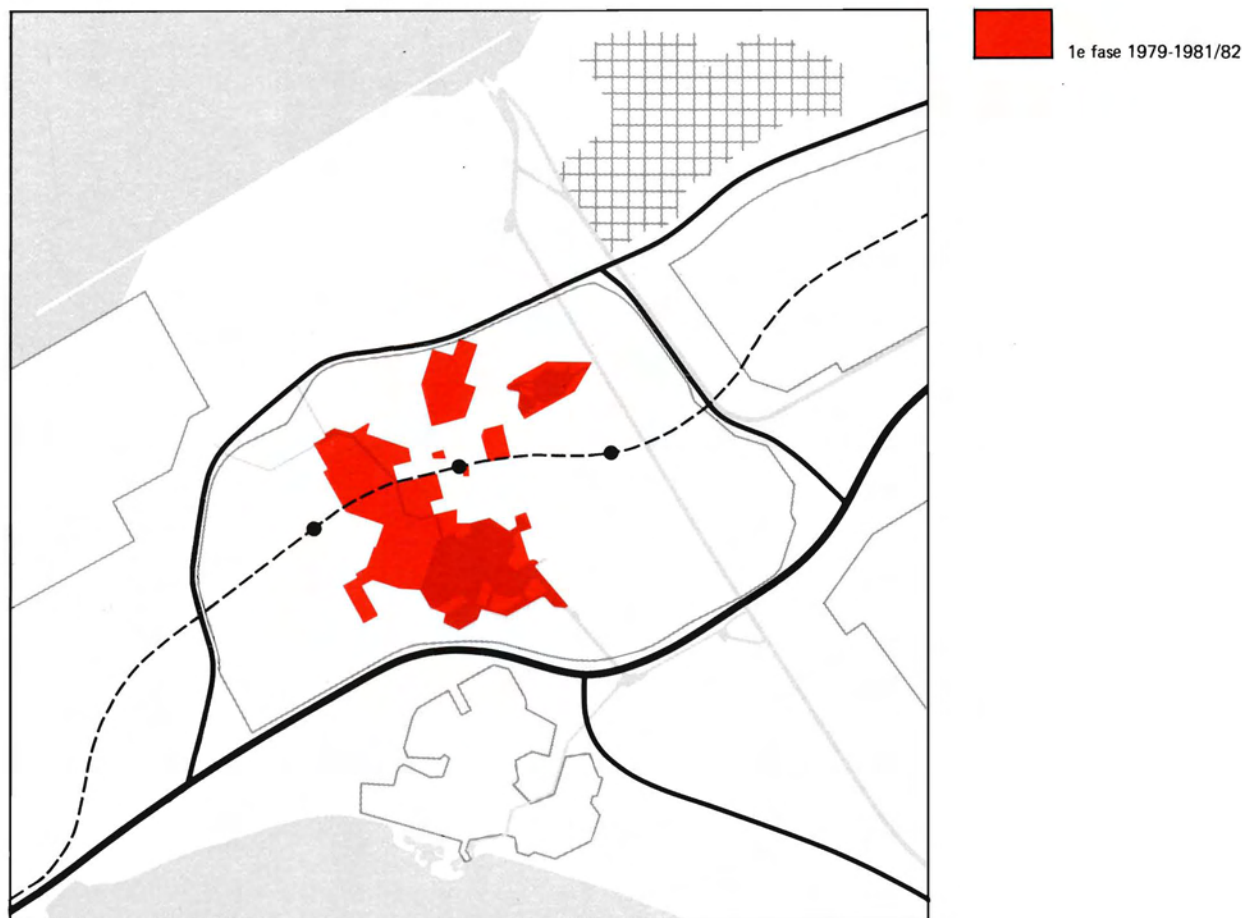
In het voorjaar van 1975 werd begonnen met het ontwikkelen van plannen voor de start van de tweede kern van Almere, voor als nog Almere-Stad genoemd, op basis van een aantal programmatische-, technische- en ruimtelijke randvoorwaarden en richtlijnen die in hoofdzaak voortvloeiden uit reeds verrichte 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 nóg 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

Figuur 10: Situering 1e fase Almere-Stad



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 bijvoor-

beeld 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 wegnetten in volgorde van belangrijkheid aandacht besteden aan:
voetganger, fietser, bromfietser, 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 over-

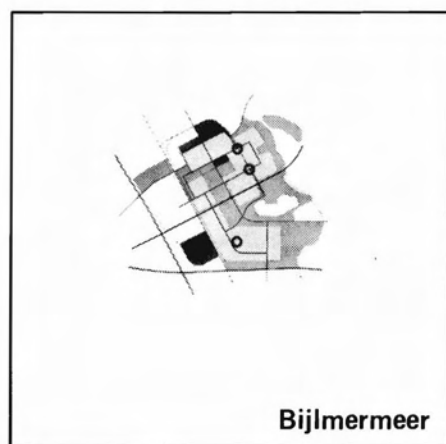
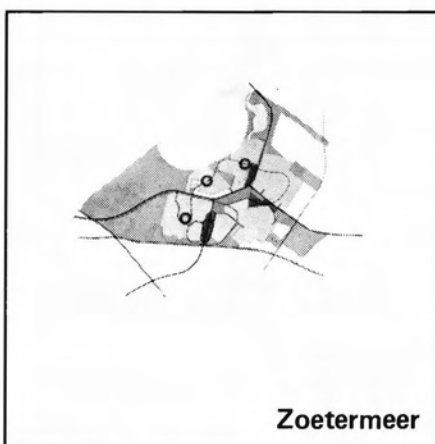
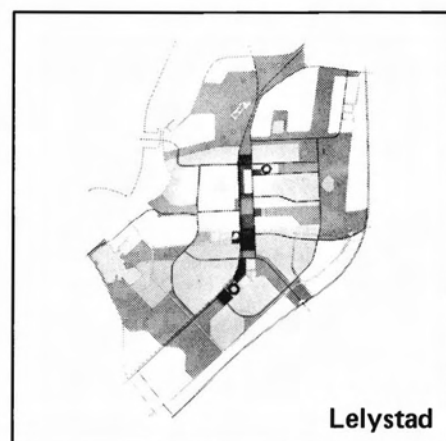
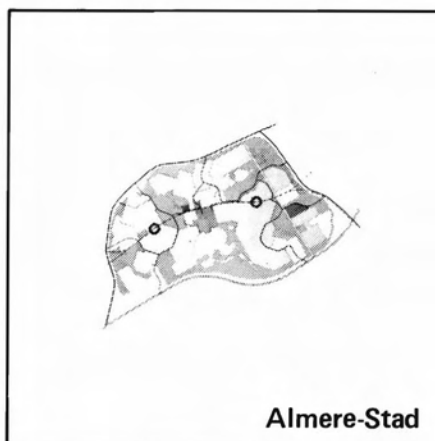
wegingen om uiteindelijk met dit model verder te gaan, werden mede beïnvloed door een gedetailleerde verkenning van het ruimtegebruik van het gebied, bestemd voor de eerste paar duizend inwoners van Almere-Stad. Uit deze verkenning bleek o.a. dat de dichtheden bij bovengenoemd ruimtegebruik voldoende 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 waarschijnlijk centrumdynamiek rekening te houden, door de begane grondbebouwing 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 openlucht-recreatieve 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.

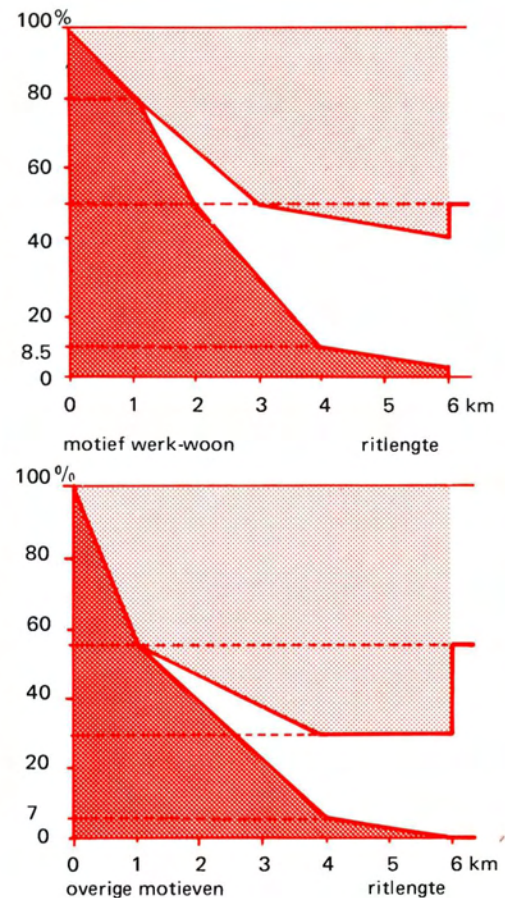
Het lopen en fietsen moet de mensen zo makkelijk mogelijk worden gemaakt, d.w.z. weinig hoogteverschillen, korte routes tussen de bestemmingen en veel voorzieningen in de woongebieden, vooral in die op grote afstand van het centrum (zie vorige paragraaf). Het openbaar vervoer moet eveneens gemakkelijk bereikbaar zijn. 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 bij belangrijke van het regionale en nationale openbaar vervoersnet vormen daarbij belangrijke knooppunten in het stelsel.

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).

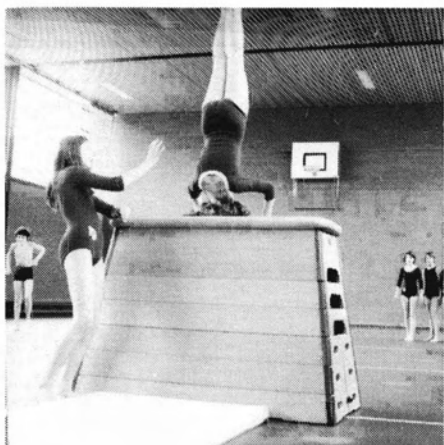
f. Woondichtheden en voorzieningen

De toekomstige bevolking van Almere-Stad zal straks 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



bij motief werk-woon is de gemiddelde bezettingsgraad van de auto 1,2, bij overige motieven is dit 1,3.

procentuele verdeling over de vervoerswijzen.



Voorzieningen . . .

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 bevolking-drempelwaarden (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 dagelijks en frequent benodigde artikelen en diensten worden gehaald. 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 ook in het middengebied, daar waar de animo ietwat geringer zou zijn om van buurtvoorzieningen gebruik te maken. Ruimte-extensieve voorzieningen, zoals sportvelden en volkstuinen 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 insparing 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 beeld- en 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.



... spreiden of concentreren.

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.

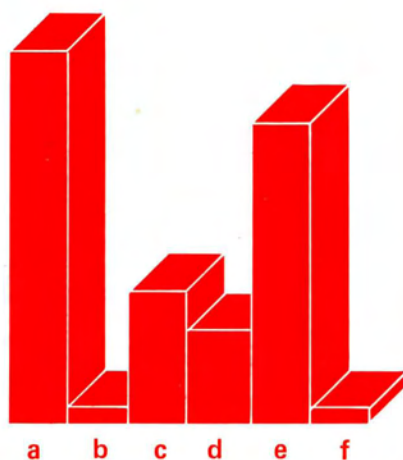
Ongetwijfeld zullen ook de hier voorgestelde ruimtelijke structuren voor Almere-Stad nog vele malen gewijzigd worden, hetzij op papier, hetzij nog nadat ze reeds aangelegd zijn. In elke stad vinden dit soort wijzigingen en veranderingen voortdurend plaats, vooral in de oudere delen van de stad die ruimtelijke 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:

- **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.

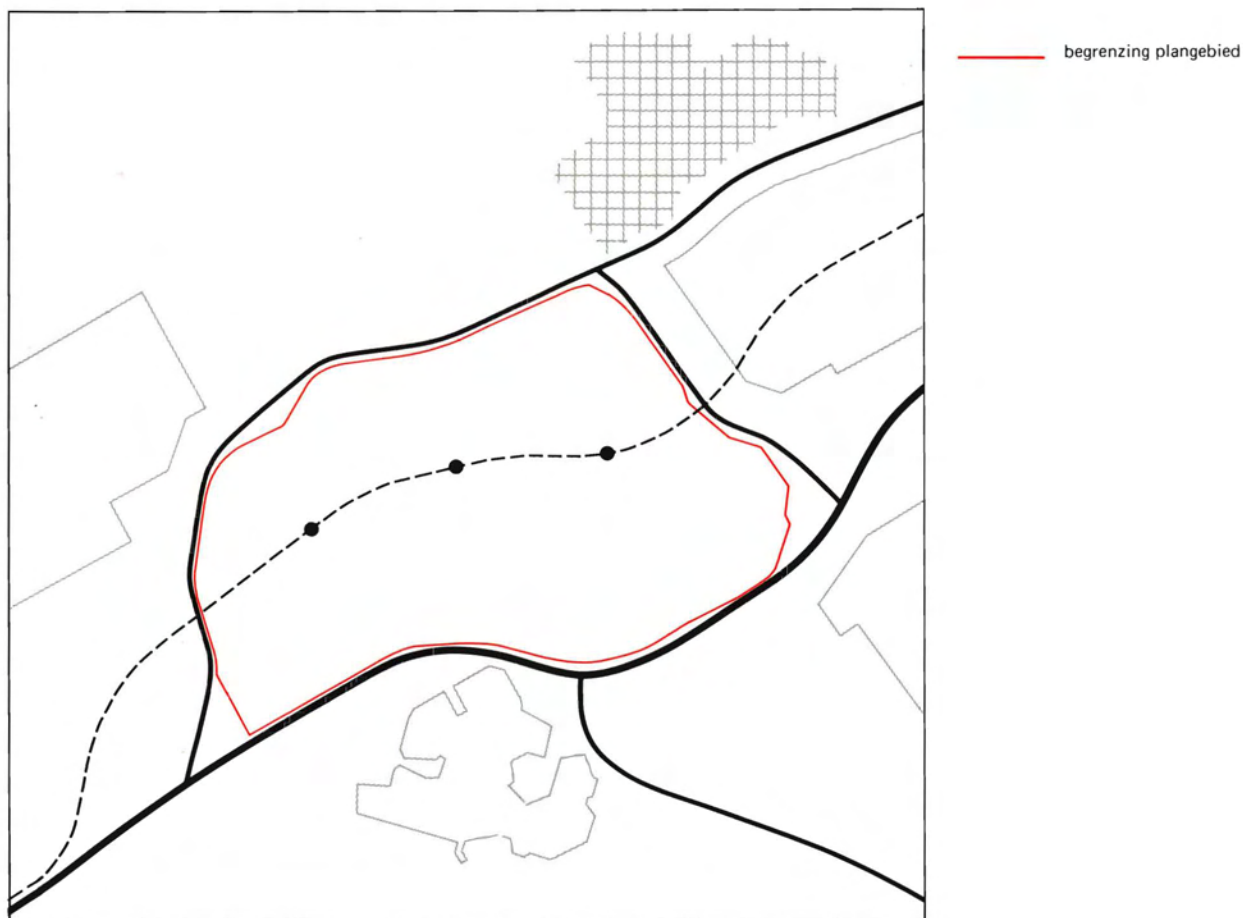
De dichtheden in inw./ha en in arb.pl./ha betreffen bruto-dichtheden. In de woongebieden is het benodigde ruimtegebruik van de niet-centrumvoorzieningen en van de wijk-infrastructuur, evenals het wijk-groen, opgenomen in het aantal ha. Hetzelfde geldt voor de bedrijvenparken.



Ruimtegebruik Almere-Stad 2000

	Woongebied (90-120 inw./ha)	ca.	550 ha
	" (60- 90 ")	"	300 "
	" (30- 60 ")	"	150 "
	(incl. de niet-centrumvoorzieningen)		
a	Subtotaal woongebieden	"	1.000 "
b	Centrumgebied	"	65 "
	Bedrijvenparken (80-100 arb.pl./ha)	"	65 "
	" (30- 40 ")	"	285 "
c	Subtotaal werkgebieden	"	350 "
	Kernhoofdwegen (auto)	"	60 "
	Lokale o.v.baan (bus)	"	60 "
	Spoorlijn	"	50 "
	Waterlopen	"	80 "
d	Subtotaal verbindingen	"	250 "
	Sport e.a. openluchtvoorzieningen	"	200 "
	Watergebieden	"	300 "
	Bossen en parken	"	200 "
	Overig groengebieden (o.a. buffergroen)	"	100 "
e	Subtotaal recreatieve gebieden	"	800 "
f	Bijzondere bestemmingen	"	50 "
	TOTAAL	"	2.500 "

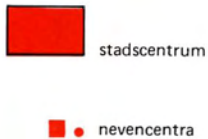
Figuur 12: Begrenzing plangebied



- **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 ruimte 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.

Figuur 13: Centra Almere-Stad



• 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 hoofdcentrumfunctie 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".

Figuur 14: Groengebieden

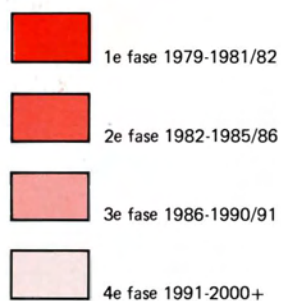


- **Groengebieden**

Vanuit de tussen de kernen gelegen buitenruimte rondom het uiteindelijke stadsgebied dringen een aantal landschapontwikkelingszones 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.

Figuur 15: Groei



- **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 bedrijvenparken geleidelijk omgrensd worden door woonbebouwing.

Figuur 16: Woondichtheden



• Dichtheid en voorzieningen

De hoogste woondichtheden zullen rond het centrum, langs de radia- len 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 even- wichtige belasting van het lokaal openbaar vervoersnet. De belang- rijkste voorzieningenconcentratie zal voorkomen in en om het cen- trum: winkels, warenhuizen en speciaalzaken, banken, overheidsin- stellingen, bioscopen, horeca-vestigingen e.d. zullen - naarmate het inwonertal van Almere-Stad en geheel Almere toeneemt - in toene- mende 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 verschil- lende typen woongebieden, verschillend onder andere in dichtheid, karakter, verkavelingstype, huurniveau, auto-ontsluiting en de hoe- veelheid aanwezige voorzieningen. Op deze wijze kunnen toekomstige bewoners aan de hand van hun eigen specifieke woonwensen kie- zen 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, orige- acht 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 woon- milieus) wordt zoveel mogelijk afgestemd op de vraag (woonwensen van verschillende bevolkingsgroepen of gezinsfasen).

Figuur 17: Werkgebieden



- **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).

Figuur 18: Fiets in Almere-Stad



- **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 belangrijkere 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.

Figuur 19: Openbaar vervoer in Almere-Stad

----- spoorlijn

—•— openbaar vervoersbaan + halte



c. voor openbaar-vervoerreizigers: 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 traces 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.

Figuur 20: Auto in Almere-Stad

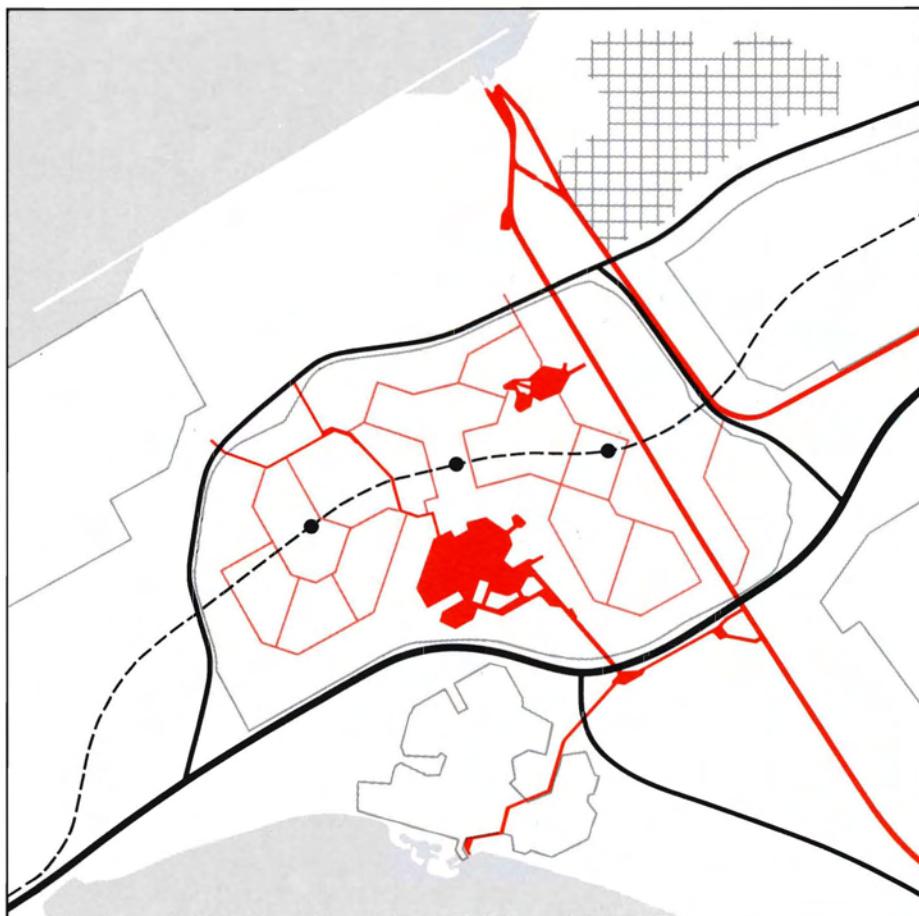


d. voor automobilisten: Stadsautowegen rondom de stad, aansluitend op zowel belangrijke verbindingen via de weg met de regio **(19)** als op het interne wegennet tussen de kernen van Almere, zorgen voor goede autoverbindingen. Binnen Almere-Stad zullen kernhoofdwe-
gen met elkaar verbinden: het centrum, de woon-, werk- en recreatiegebieden. Het doorgaand verkeer zal zoveel mogelijk uit de stad worden geweerd. De aansluitingen van de kernhoofdwe-
gen 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 kernhoofdwe-
gen niet door de dichtbebouwde gebieden in Almere-Stad getraceerd. Door deze gebieden lopen wel de vrije busbanen en fiets- en voetpaden. Zo ontstaan zogenaamde "autoverkeersluwe" gebieden, waar de automobilist niet harder dan 20 à 30 km per uur mag rijden. **(20)**

Figuur 21: Water in Almere-Stad

— vaarroutes, plassen

— grachten



- **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 door-gaande 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 grachtenpa-troon, zowel voor de vergroting van de bergingscapaciteit als voor de pleziervaart.

Het voor Almere-Stad meest in het oog springende open waterele-ment is de centrale plas in het hart van Almere, aan de noordzijde be-grensd door het centrum. Via een sluis of een overhaal kan er verbinding komen met de reeds genoemde door-gaande vaarroute. Ook deze plas zal een belangrijk recreatief hart kunnen worden, voor zowel de waterrecreatie als de oeverrecreatie.

almere-stad

almere-stad

almere-stad

3. het ontwikkelingsprogramma

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 belangstellende 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 aarzelend 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 nood-onderkomens 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-aanhuis" (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 derge-

lijke fase nu eenmaal met zich meebrengt, worden op de koop toegeno-
men. De beschikbare vrije tijd in de avonden en weekenden wordt hoofd-
zakelijk 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 be-
ginfase. Een uitzondering hierop vormen de gezinnen van de eerste
beroepspersonen. Zij komen niet in de eerste plaats voor de nieuwe wo-
ning, maar vooral voor de nieuwe werkkring. **Pas als de nieuwe stad wat
groter is**, meer inwoners telt, over meer en meer gespecialiseerde voor-
zieningen beschikt, maar vooral ook meer en gevarieerde werkgelegen-
heid 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 soci-
ale contacten steeds meer selectief tot stand worden gebracht. Huishou-
dens met oudere kinderen, huishoudens zonder kinderen, bejaarden, ou-
dere alleenstaanden en soms ook jongeren zullen samen met de reeds ge-
noemde huishoudens met jonge kinderen tot de belangstellenden voor
een woning in de nieuwe stad gaan behoren. Scholen voor meerdere soor-
ten van voortgezet onderwijs, specifieke bejaardenvoorzieningen, waren-
huizen 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 institu-
ten hebben zich inmiddels gevestigd, terwijl langzamerhand de belang-
stelling 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 verbin-
dingen met de buitenwereld, de "bekendheid" van de nieuwe plaats en
tenslotte de aanwezigheid van een veelvoud van kleine industriële en ad-
ministratieve bedrijven. Deze kunnen ingeschakeld worden voor aanvul-
lende 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 volgroeid, vooral als de stad
zich een zekere regionaal verzorgende functie heeft verworven voor
omliggende kleinere kernen. Bedrijven met een zeer veelzijdige samen-
stelling 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 beroepsper-
sonen. 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 ouderdomsver-
schillen ontstaan tussen verschillende wijken, hoewel veel minder pre-
gnant 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 vesti-
gingsplaats 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, meerkernige 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-vergroten 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 locaties;
- een aanbod van een verscheidenheid aan woningen, tegen maandelijkse 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 produk-

ten 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 premieregelingen, 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 1979/1980 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 volkstuintencomplex), door de reserveringsstrook voor de toekomstige railverbinding, door de autoweg 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, kleuter- 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 douchegelegenheid, 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 gewinningsbijdrage).

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 hoopelijk 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 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 voor de bewoners. 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 1979/1980 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.

Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders
Smedinghuis
Lelystad
Tel. 03200-99111

almere-stad

almere-stad

almere-stad

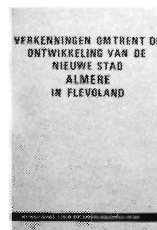
verwijzingen

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.

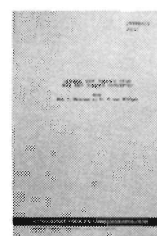


In het blad "Stedebouw en Volkshuisvesting", april 1971, verscheen een korte samenvatting van bedoeld rapport, getiteld: "Almere, een nieuwe stad met een nieuwe conceptie", Drs. P. Davelaar en Ir. H. v. Willigen.

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);

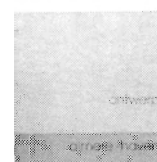
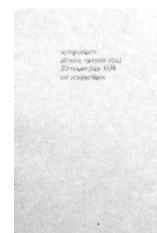
A. F. F. de Vries: "Verkenningen omtrent de ontwikkeling van de nieuwe stad Almere in Flevoland" (Openbaar Vervoer, augustus 1971); C. Bovenberg: "Almere, stad of anti-stad?" (Mededelingen van het Planologisch en Demografisch Instituut van de Universiteit van Amsterdam, oktober 1971).



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 gedoeld 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 nevenstaande tabellen.

9. De verwijzing heeft betrekking op het onder (7) genoemde Flevobericht 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.

1. Woningbouw (oplevering)

Jaar	Lelystad		Almere-Haven		Almere-Stad		Almere-3		Almere-4		Totaal Almere		Lelystad – Almere	
	p.j.	cum	p.j.	cum	p.j.	cum	p.j.	cum	p.j.	cum	p.j.	cum	p.j.	cum
1975 1)	1.210	5.752	–	21	–	–	–	–	–	–	–	21	1.210	5.754
1976 1)	1.595	7.347	73	94	–	–	–	–	–	–	73	94	1.668	7.422
1977	1.800	9.100	700	800	–	–	–	–	–	–	700	800	2.500	9.900
1978	1.700	10.800	1.200	2.000	–	–	–	–	–	–	1.200	2.000	2.900	12.800
1979	1.700	12.500	1.500	3.500	500	500	–	–	–	–	2.000	4.000	3.700	16.500
1980	1.500	14.000	1.200	4.700	800	1.300	–	–	–	–	2.000	6.000	3.500	20.000
1981	1.500	15.500	1.000	5.700	1.000	2.300	300	300	–	–	2.300	8.300	3.800	23.800
1982	1.500	17.000	800	6.500	1.200	3.500	400	700	–	–	2.400	10.700	3.900	27.700
1983	1.500	18.500	600	7.100	1.400	4.900	500	1.200	–	–	2.500	13.200	4.000	31.700
1984	1.500	20.000	400	7.500	1.500	6.400	600	1.800	–	–	2.500	15.700	4.000	35.700
1985	1.500	21.500	–	7.500	1.500	7.900	600	2.400	–	–	2.100	17.800	3.600	39.300
1986	1.500	23.000	–	7.500	1.500	9.400	600	3.000	200	200	2.300	20.100	3.800	43.100
1987	1.500	24.500	–	7.500	1.500	10.900	600	3.600	400	600	2.500	22.600	4.000	47.100
1988	1.000	25.500	–	7.500	1.500	12.400	600	4.200	600	1.200	2.700	25.300	3.700	50.800
1989	1.000	26.500	–	7.500	1.500	13.900	600	4.800	600	1.800	2.700	28.000	3.700	54.500

1) realisering

2. Inwoners

Jaar	Lelystad		Almere-Haven		Almere-Stad		Almere-3		Almere-4		Totaal Almere		Lelystad – Almere	
	p.j.	cum	p.j.	cum	p.j.	cum	p.j.	cum	p.j.	cum	p.j.	cum	p.j.	cum
1975 1)	4.791	19.002	20	72	–	–	–	–	–	–	20	72	4.791	19.074
1976 1)	4.205	23.207	159	231	–	–	–	–	–	–	159	231	4.364	23.438
1977	6.100	29.100	2.100	2.400	–	–	–	–	–	–	2.100	2.400	8.200	31.500
1978	5.500	34.600	3.600	6.000	–	–	–	–	–	–	3.600	6.000	9.100	40.600
1979	5.400	40.000	4.500	10.500	1.500	1.500	–	–	–	–	6.000	12.000	11.400	52.000
1980	4.800	44.800	3.600	14.100	2.400	3.900	–	–	–	–	6.000	18.000	10.800	62.800
1981	4.800	49.600	3.000	17.100	3.000	6.900	900	900	–	–	6.900	24.900	11.700	74.500
1982	4.800	54.400	2.400	19.500	3.600	10.500	1.200	2.100	–	–	7.200	32.100	12.000	86.500
1983	4.800	59.200	1.800	21.300	4.200	14.700	1.500	3.600	–	–	7.500	39.600	12.300	98.800
1984	4.800	64.000	1.200	22.500	4.500	19.200	1.800	5.400	–	–	7.500	47.100	12.300	111.100
1985	4.800	68.800	–	22.500	4.500	23.700	1.800	7.200	–	–	6.300	53.400	11.100	122.200
1986	4.800	73.600	–	22.500	4.500	28.200	1.800	9.000	600	600	6.900	60.300	11.700	133.900
1987	4.800	78.400	–	22.500	4.500	32.700	1.800	10.800	1.200	1.800	7.500	67.800	12.300	146.200
1988	3.200	81.600	–	22.500	4.500	37.200	1.800	12.600	1.800	3.600	8.100	75.900	11.300	157.500
1989	3.200	84.800	–	22.500	4.500	41.700	1.800	14.400	1.800	5.400	8.100	84.000	11.300	168.800

1) realisering

3. Arbeidsplaatsen

Jaar	Lelystad		Almere-Haven		Almere-Stad		Almere-3		Almere-4		Totaal Almere		Lelystad – Almere	
	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	6.630	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	1.280	6.630
1976 1)	900	7.530	100	100	–	–	–	–	–	–	100	100	1.000	7.630
1977	2.070	9.600	800	900	–	–	–	–	–	–	800	900	2.870	10.500
1978	1.800	11.400	1.300	2.200	–	–	–	–	–	–	1.300	2.200	3.100	13.700
1979	1.700	13.200	1.600	3.800	500	500	–	–	–	–	2.100	4.300	3.800	17.500
1980	1.600	14.800	1.300	5.100	800	1.300	–	–	–	–	2.100	6.400	3.700	21.200
1981	1.600	16.400	1.000	6.100	1.000	2.300	300	300	–	–	2.300	8.700	3.900	25.100
1982	1.600	18.000	800	6.900	1.300	3.000	400	700	–	–	2.500	11.200	4.100	29.200
1983	1.600	19.600	600	7.500	1.500	5.100	500	1.200	–	–	2.600	13.800	4.200	33.400
1984	1.600	21.200	400	7.900	1.600	6.700	600	1.800	–	–	2.600	16.400	4.200	37.600
1985	1.600	22.800	–	7.900	1.500	8.200	600	2.400	–	–	2.100	18.500	3.700	41.300
1986	1.600	24.400	–	7.900	1.500	9.700	600	3.000	200	200	2.300	20.800	3.900	45.200
1987	1.600	26.000	–	7.900	1.500	11.200	600	3.600	400	600	2.500	23.300	4.100	49.300
1988	1.000	27.000	–	7.900	1.500	12.700	600	4.200	600	1.200	2.700	26.000	3.700	53.000
1989	1.000	28.000	–	7.900	1.500	14.200	600	4.800	600	1.800	2.700	28.700	3.700	56.700

1) realisering (excl. landelijk gebied Zuidelijk Flevoland nl. 238)

Totaaloverzicht woningbouw inwoners en arbeidsplaatsen

Jaar	Woningbouw				Inwoners				Arbeidsplaatsen			
	Lelystad		Almere		Lelystad		Totaal Almere		Lelystad		Totaal Almere	
	p.j.	cum	p.j.	cum	p.j.	cum	p.j.	cum	p.j.	cum	p.j.	cum
1975 1)	1.210	5.752	–	21	4.791	19.002	20	72	1.280	6.630	–	–
1976 1)	1.595	7.347	73	94	4.205	23.207	159	231	900	7.530	100	100
1977	1.800	9.100	700	800	6.100	29.100	2.100	2.400	2.070	9.600	800	900
1978	1.700	10.800	1.200	2.000	5.500	34.600	3.600	6.000	1.800	11.400	1.300	2.200
1979	1.700	12.500	2.000	4.000	5.400	40.000	6.000	12.000	1.700	13.200	2.100	4.300
1980	1.500	14.000	2.000	6.000	4.800	44.800	6.000	18.000	1.600	14.800	2.100	6.400
1981	1.500	15.500	2.300	8.300	4.800	49.600	6.900	24.900	1.600	16.400	2.300	8.700
1982	1.500	17.000	2.400	10.700	4.800	54.400	7.200	32.100	1.600	18.000	2.500	11.200
1983	1.500	18.500	2.500	13.200	4.800	59.200	7.500	39.600	1.600	19.600	2.600	13.800
1984	1.500	20.000	2.500	15.700	4.800	64.000	7.500	47.100	1.600	21.200	2.600	16.400
1985	1.500	21.500	2.100	17.800	4.800	68.800	6.300	53.400	1.600	22.800	2.100	18.500
1986	1.500	23.000	2.300	20.100	4.800	73.600	6.900	60.300	1.600	24.400	2.300	20.800
1987	1.500	24.500	2.500	22.600	4.800	78.400	7.500	67.800	1.600	26.000	2.500	23.300
1988	1.000	25.500	2.700	25.300	3.200	81.600	8.100	75.900	1.000	27.000	2.700	26.000
1989	1.000	26.500	2.700	28.000	3.200	84.800	8.100	84.000	1.000	28.000	2.700	28.700

1) realisering

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

groepen	aantal huishoudens in %		
	Nederland 1980, taakstel- ling Almere (x)	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	

x Bron: Demografisch Model Almere 30 - 6 - 1976

De situatie in Amsterdam vertoont in vergelijking met de taakstelling voor Almere een duidelijk andere 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 hoofdfiets- 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 afliggen;
- waar mogelijk dient het lokaal openbaar vervoer te beschikken over eigen vrije banen; deze bewerkstelligen een stipte dienstregeling en een hoge rijsnelheid.

• Gemotoriseerd verkeer:

- de benodigde ruimte voor de auto wordt niet afgestemd op een vrije, trendmatige ontwikkeling;
- voor bepaalde reismotieven zoals winkel- en zakenbezoek in het centrum moet voldoende kans worden gegeven aan de auto. Dit betekent in de centra gestapeld parkeren;
- 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"; (nog niet gepubliceerd);

17. P. Davelaar en J. Fels: "Oriëntatie ten aanzien van de werkgelegenheid in Almere-Stad"; (nog niet gepubliceerd).

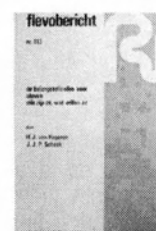
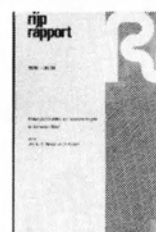
18. Bedrijfseconomische Rentabiliteitsstudie Railverbinding Almere; februari 1975.

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 tot 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, nog 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.

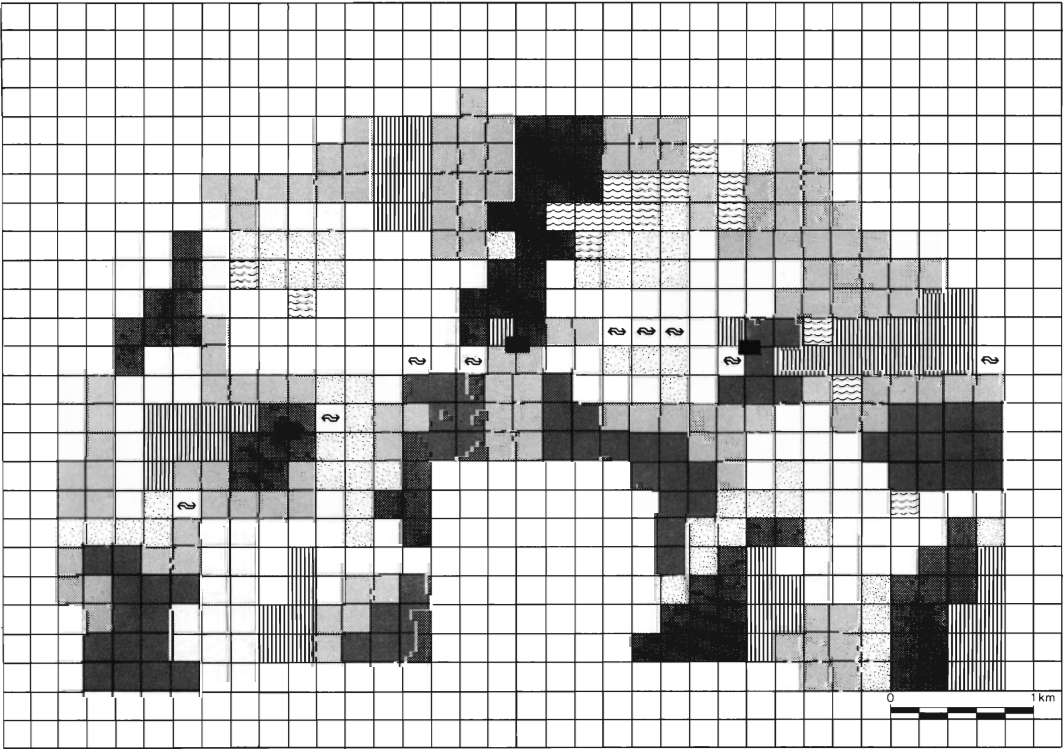
Deze nota geeft een verslag van een onderzoek onder bijna 1.400 respondenten, uitgevoerd om inzicht te verkrijgen in een aantal persoonskenmerken van de belangstellenden voor een woning in Almere. Tevens behandelt het rapport mogelijke wensen ten aanzien van woningen en woonomgevingen in Almere, alsmede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



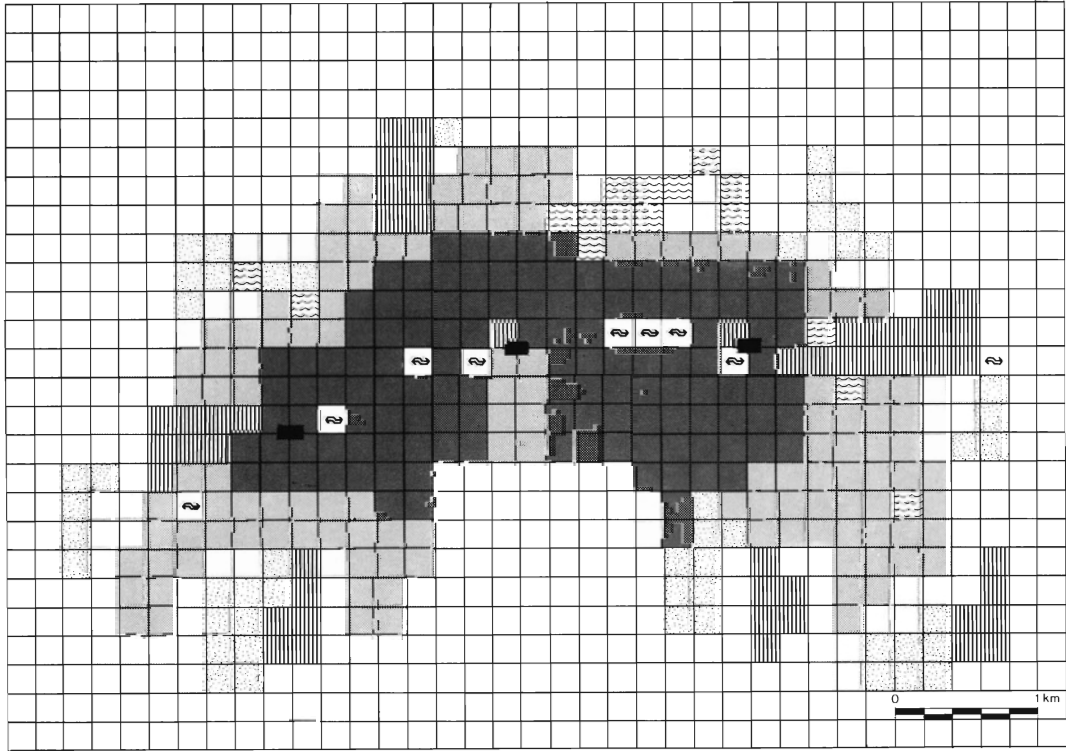
taakstelling voor Almere (een evenwichtig samengestelde bevolkingsopbouw).

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, pop-concerten, 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 rijks-overheid ernst is met het stimuleren van het openbaar vervoer, vooral in een nieuwe stad, die door de Rijksdienst ontwikkeld wordt.



“gebundelde
deconcentratie model”
woondichtheden



“concentratie model”
woondichtheden

almere-stad:
2.000 ha stedelijk gebied
(exclusief 500 ha grootschalig water en groen)

90 inw./ha

60 inw./ha

30 inw./ha

**totaal 1500 ha woongebied bruto
(ca. 1000 ha woongebied netto)**

industrieterrein

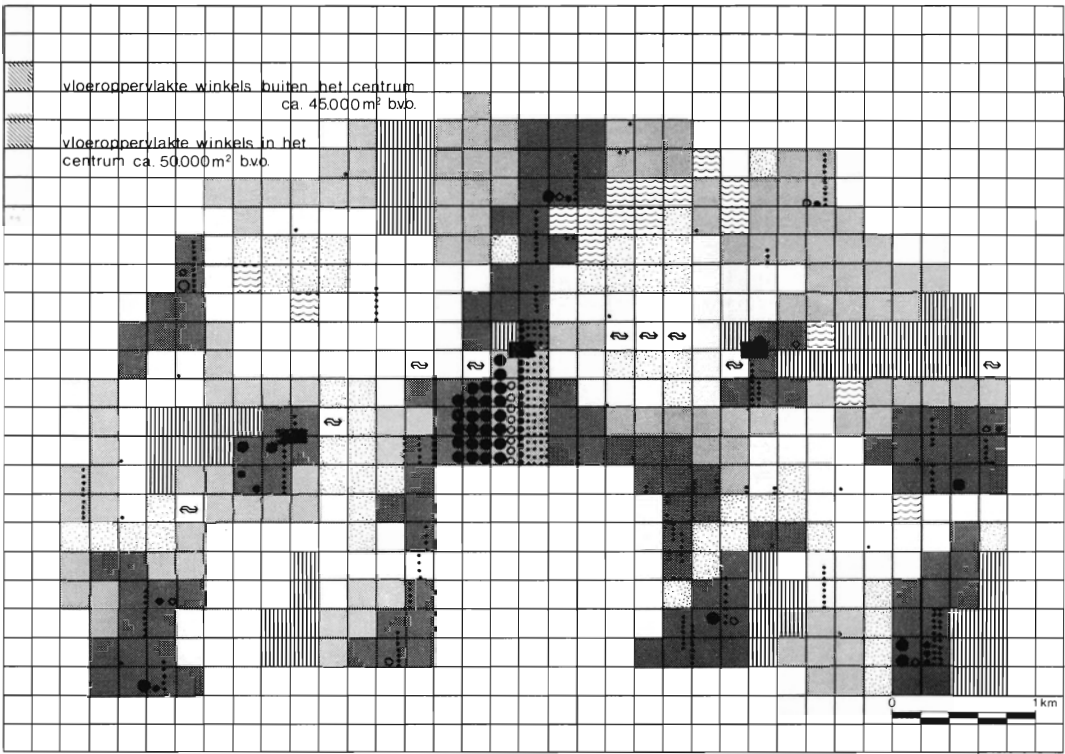
spoorlijn
station

intensief gebruikt groen

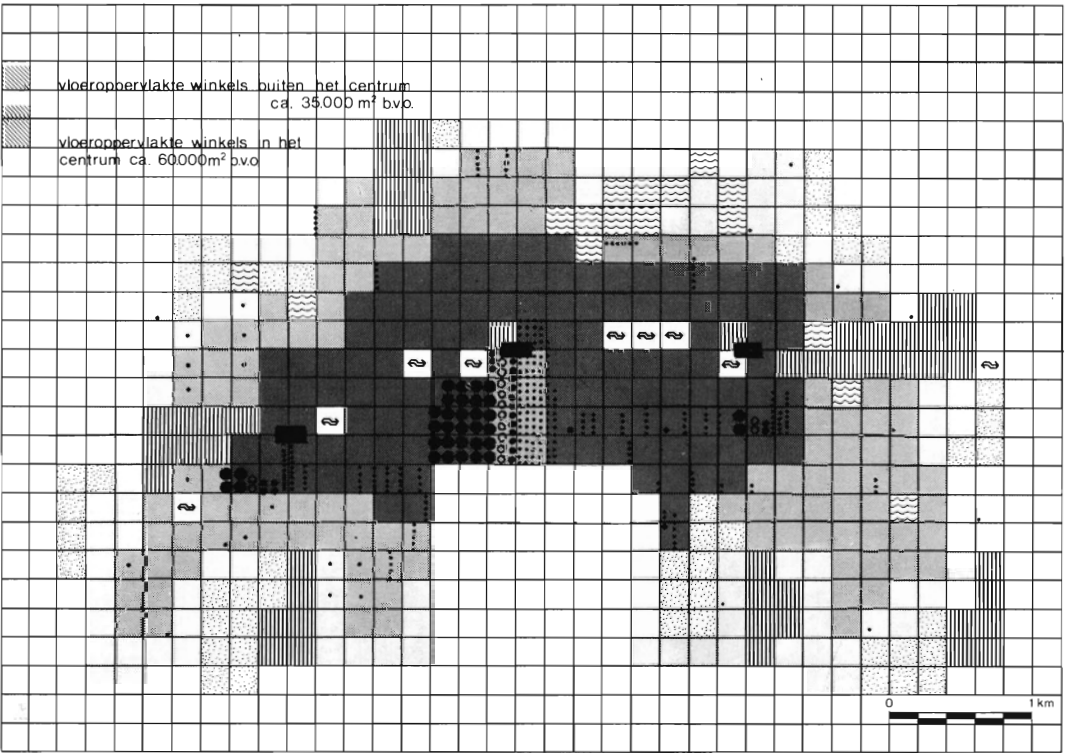
water

totaal 500 ha

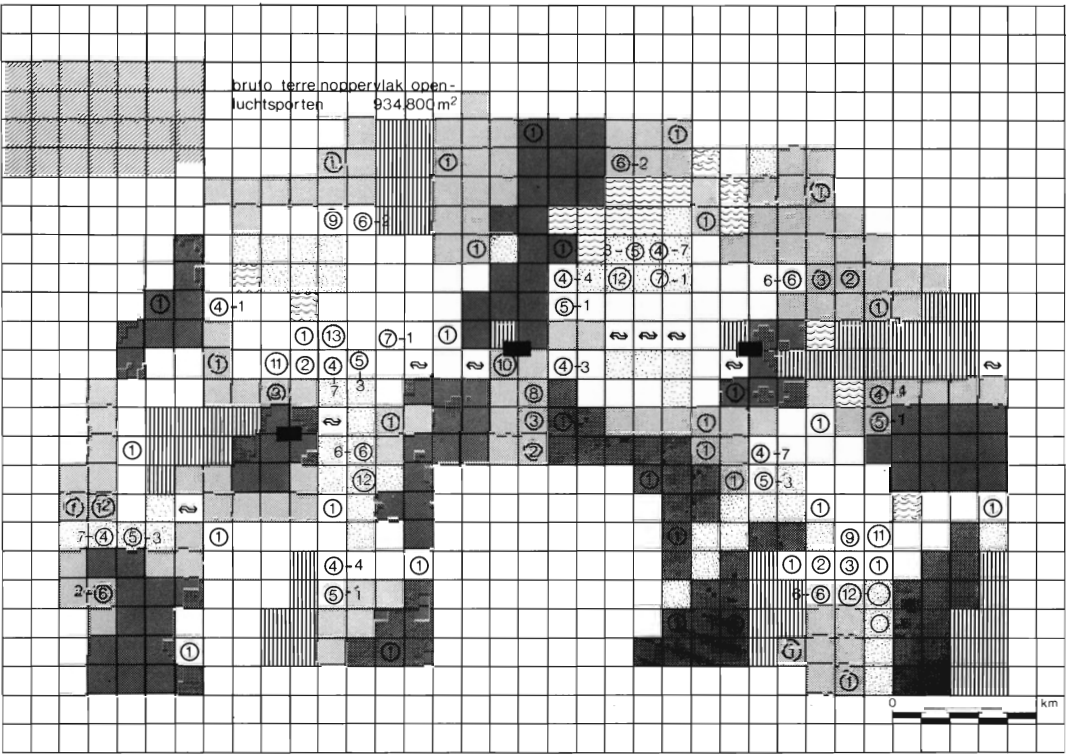
winkelvoorzieningen
almere-stad (gebundelde
deconcentratiemodel)



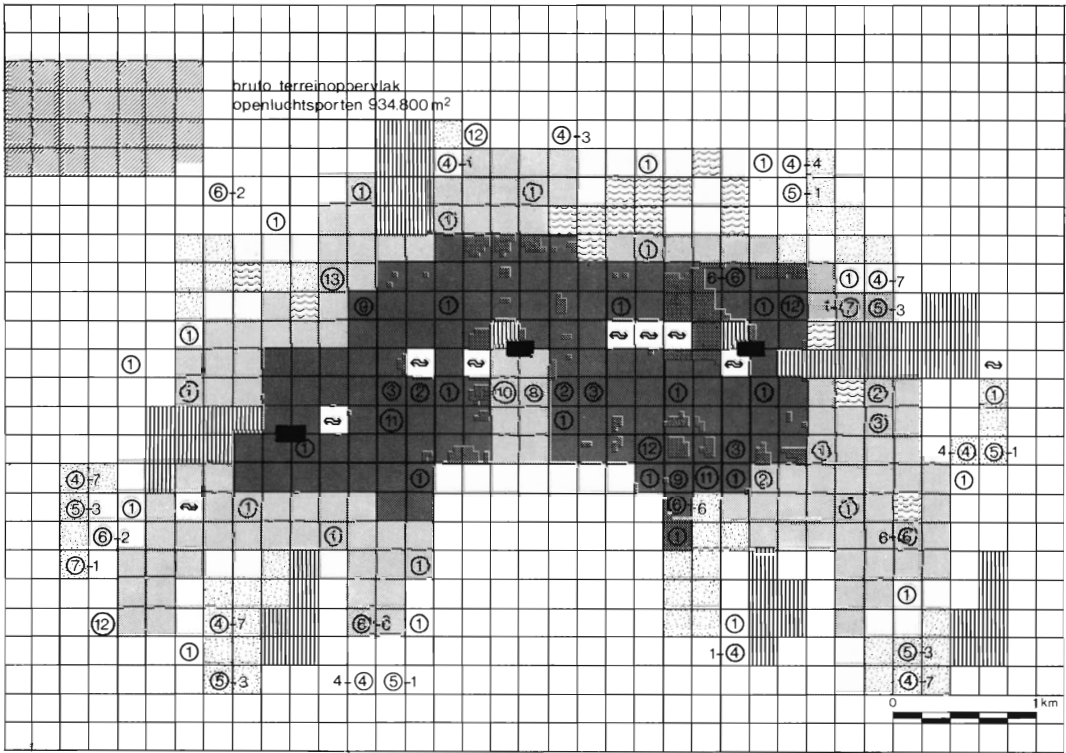
winkelvoorzieningen
almere-stad
(concentratiemodel)



	aandeel in centrum	aantal m2 in centrum	aandeel buiten centrum	aantal m2 buiten centrum	gem. aantal m2/vestiging	aantal vestigingen centrum	aantal vestigingen buiten- centrum
• Klein bedrijf (< 200 m2)	30%	ca. 15.000 m2	60%	ca. 27.000 m2	100 m2	150	270
• Middenkleinbedrijf (200-400 m2)	10%	ca. 5.000 m2	10%	ca. 4.000 m2	300 m2	17	13
o Middengrootbedrijf (400-800 m2)	10%	ca. 5.000 m2	10%	ca. 4.000 m2	600 m2	8	7
● Grootbedrijf (> 800 m2)	50%	25.000 m2	20%	ca. 10.000 m2	1.000 m2	25	10



sportvoorzieningen
(gebundelde
deconcentratie model)



sportvoorzieningen
(concentratie model)

①	Gymnastieklokaal	aantal	35 à	500 m ²	⑨	Gewone ijsbaan	„	2 à	15.000 m ²
②	Sporthal	„	4 à	2.500 m ²	⑩	Overdekt zwembad (m.gr.)	„	1 à	3.000 m ²
③	Kleine zaalsporten	„	4 à	800 m ²	⑪	Overdekt instructiebad	„	2 à	1.000 m ²
④	Voetbalvelden	„	45 à	13.000 m ²	⑫	Groot openlucht zwembad	„	4 à	25.000 m ²
⑤	Overige veldsporten	„	15 à	13.000 m ²	⑬	Stadion	„	1 à	75.000 m ²
⑥	Tennisbanen	„	24 à	4.200 m ²					
⑦	Atletiekaccommodatie	„	2 à	4.000 m ²					
⑧	Kunstijsbaan	„	1 à	40.000 m ²					

Colofon:

*Redactie en vormgeving:
Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders*

*Fotografie:
Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders
Bart Hofmeester, Rotterdam
Karel Zwaneveld, Borgercompagnie*

*Illustraties:
Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders
Harry van Zomeren, Meeden*

*Litho's:
BV Europrint, Wildervank
NNC, Groningen*

*Druk:
BV Europrint, Wildervank*

*Brocheren:
F. Erenstein, Groningen*

Errata

Ontwerp Almere - Stad
Flevobericht nr. 126

- pagina 14 **Figuur 6: Ontwerp struktuurschema Almere-Haven**
- pagina 20 **Figuur 9: Alternatieven ruimtegebruik Almere-Stad en omgeving**
- pagina 24 **Figuur 11: Ruimtegebruik in enkele nieuwe steden van 90.000–100.000 inwoners**
- pagina 37 **Figuur 20: Auto in Almere-Stad**
De wegenstructuur bij het centrum is in deze figuur niet juist. Hieronder is de goede wegenstructuur weergegeven.

- rijksweg
- stadsautowegen
- kern hoofd(auto)wegen
- wijk (auto)wegen



