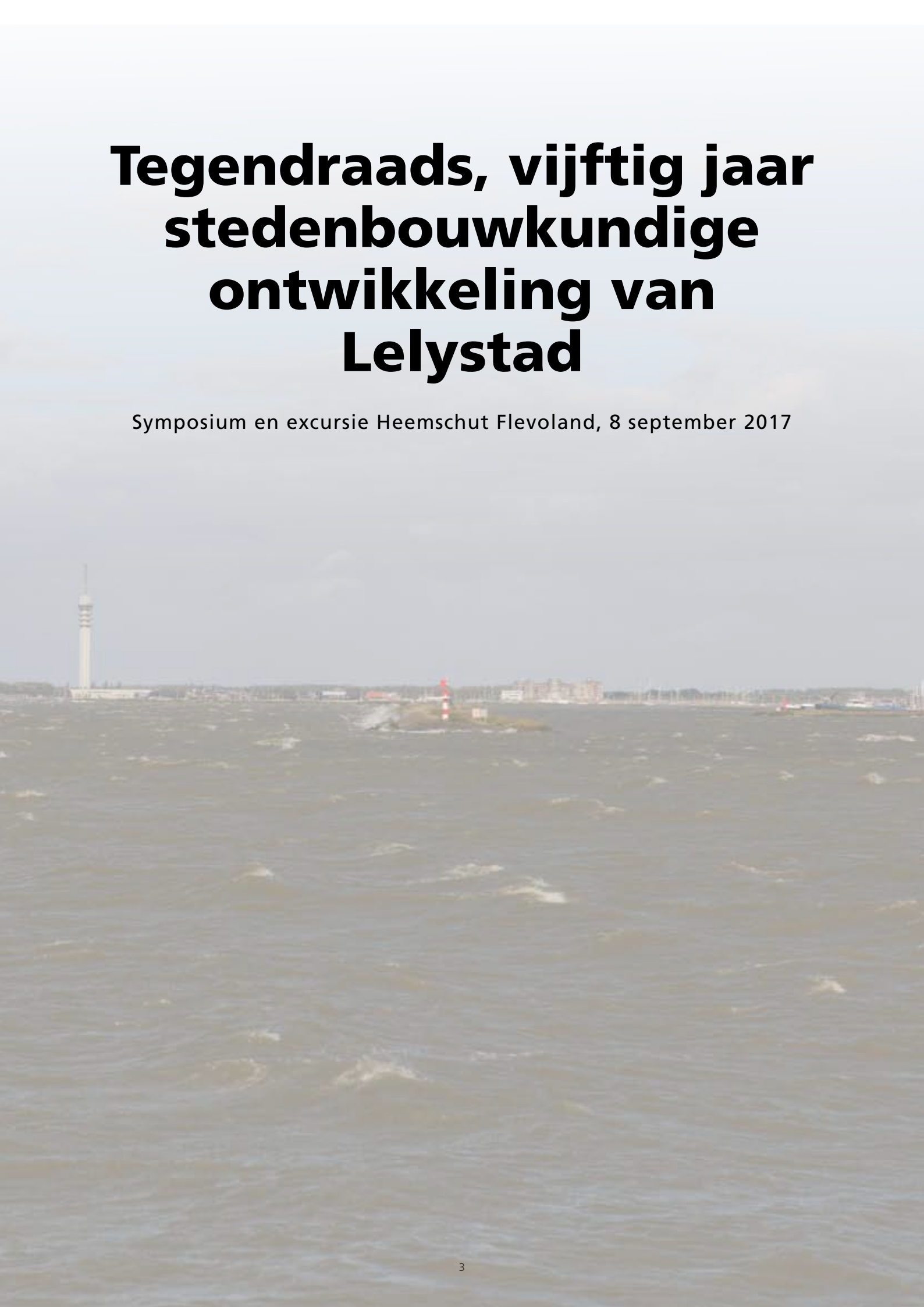
ERFGOEDVERENIGING
HEEMSCHUT

Tegendraads, vijftig jaar stedenbouwkundige ontwikkeling van Lelystad

Symposium en excursie Heemschut Flevoland, 8 september 2017

Tegendraads, vijftig jaar stedenbouwkundige ontwikkeling van Lelystad

Symposium en excursie Heemschut Flevoland, 8 september 2017



Colofon

Erfgoedvereniging Heemschut
Heemschut Flevoland

Heemschut Flevoland is onderdeel van Erfgoedvereniging Heemschut, een landelijke vereniging die sinds 1911 bestaat.

Heemschut betekent beschermen, het 'schutten', van de eigen omgeving, de 'heem'. Heemschut zet zich in voor het behoud van waardevolle gebouwen en landschappen in Nederland, streeft naar een goed nationaal, provinciaal en lokaal erfgoedbeleid en informeert over het Nederlandse erfgoed.

Heemschut krijgt geen overheidssubsidie. De organisatie bestaat uit een klein professioneel bureau en vele vrijwilligers in bestuur, provinciale commissies en landelijke werkgroepen.

Voor wie nog geen lid is, vanaf 35 euro per jaar bent u betrokken bij het Nederlandse en Flevolandse erfgoed! Nieuwe leden ontvangen 'Het Monumentenboek', het kwartaaltijdschrift 'Heemschut', nieuwsbrieven en kunnen deelnemen aan excursies en symposia.

Opgave is mogelijk via www.heemschut.nl.

Heemschut Flevoland wordt ondersteund door Batavialand, www.batavialand.nl.

Provinciale commissie
Heemschut Flevoland
Rob Bakelaar
Peter Nijhof (voorzitter)
Roelof Oost
Ben te Raa (secretaris)
Ben Scholten
Truus Visser
Piet Voermans

'Tegendraagds, vijftig jaar stedenbouwkundige ontwikkeling van Lelystad' is een uitgave van Erfgoedvereniging Heemschut/Heemschut Flevoland, 2017.

De foto's zijn gemaakt en beschikbaar gesteld door Henkolgaque, met een paar uitzonderingen. Dat betreft de achtergrondfoto's op vorige en de volgende twee pagina's, alsmede de foto van het tafelgesprek, deze zijn van Ben te Raa.

Foto voorkant: Cornelis van Eesteren uitkijkend over het toekomstige Lelystad.

Productie van deze uitgave: Ben te Raa.

De planologische kaarten van Lelystad zijn gedigitaliseerd voor druk door de gemeente Lelystad.

Inhoud

5 Voorwoord

6 Programma van de dag

8 Lezing van Henk Pruntel over de start van Lelystad

16 Lelystad, hoofdbestemmingen, Van Eesteren

17 Structuurschema voor de ontwikkeling van Lelystad, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders

18 Lezing van Bouwe van der Weide over vijftig jaar Lelystad

22 Structuurplan Lelystad 1975-2000, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders

23 Structuurvisie Lelystad 1992, gemeente Lelystad

24 Tafelgesprek van Jop Fackeldey, Brans Stassen, Peter Strijker en Bouwe van der Weide met Marije de Bie

32 Toelichting bij de bustour door Peter Strijker

34 Routekaart

37 Structuurplan Lelystad 2015, gemeente Lelystad

38 Uitstraling Randstad naar Lelystad, Van Eesteren

Voorwoord

Met dank aan

'Tegendraagds, vijftig jaar stedenbouwkundige ontwikkeling van Lelystad' is ontstaan naar een idee van Rob Bakelaar. De organisatie was in handen van leden van Heemschut Flevoland, Rob Bakelaar en Ben te Raa, en namens Batavialand Henk Pruntel.

Henk Pruntel is historicus en werkzaam bij Batavialand. Hij verzorgde de lezing over de beginperiode van Lelystad. De lezing over vijftig Jaar Lelystad werd gegeven door Bouwe van de Weide; hij is in verschillende managamentsfuncties werkzaam geweest bij de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders en de gemeenten Almere en Lelystad. Onder leiding van Omroep Flevoland-programmamaakster Marije de Bie vond een geanimeerde discussie plaats. Daaraan namen deel stedenbouwkundige Brans Stassen, wethouder van Lelystad Job Fackeldey, Bouwe van der Weide en Peter Strijker.
Peter Strijker was werkzaam als stedenbouwkundige bij de gemeente Lelystad; hij stelde de bustour samen en verzorgde de toelichting.

Na de bustour volgde op het stadhuis van Lelystad een ontvangst door burgemeester Ina Adema. Hans Postema, eveneens stedenbouwkundige bij de gemeente Lelystad, gaf een toelichting op een expositie over stedenbouwkundige aspecten van Lelystad.

De dag werd geopend door Willy van der Most, hoofd kennis en collecties, die ons namens Batavialand welkom heette. Peter Nijhof, voorzitter van Heemschut Flevoland, knoopte de dag aan elkaar en leidde de verschillende onderdelen van de dag in. Dank ook aan Marika Schnitker en Jolanda Veltman voor de behulpzaamheid op de achtergrond.

En natuurlijk dank aan Lelystad, een unieke stad vanwege zijn compleet planmatige opzet, vanwege de verschillende woonwijken die een afspiegeling zijn van de opvattingen en de mogelijkheden van dat moment. Cornelis van Eesteren maakte het eerste ontwerp voor de ideale stad maar zijn opdrachtgever besloot onder meer vanwege de onzekere groeiprognoses Lelystad te gaan bouwen volgens eigen plan. De stad wordt een groot succes totdat de economische crisis van de jaren tachtig uitbreekt. Om uit het diepe dal te komen moeten de beleidsmakers oude ideeën begraven en als een feniks met nieuwe plannen komen.
Intussen is Lelystad al lang weer zo ver dat het zich kan afvragen of het toekomstige succes in nieuwe groei gezocht moet worden of in de bestaande stad. Dat de toekomst niet anders dan rooskleurig zal zijn, bleek wel op deze boeiende dag.

Ben te Raa,
secretaris Heemschut Flevoland

Welkomstwoord door Willy van der Most, hoofd kennis en collecties Batavialand

Introductie door dagvoorzitter en voorzitter Heemschut Flevoland, Peter Nijhof

Tafelgesprek met Jop Fackeldey, Brans Stassen, Peter Strijker en Bouwe van der Weide onder leiding van Marije de Bie

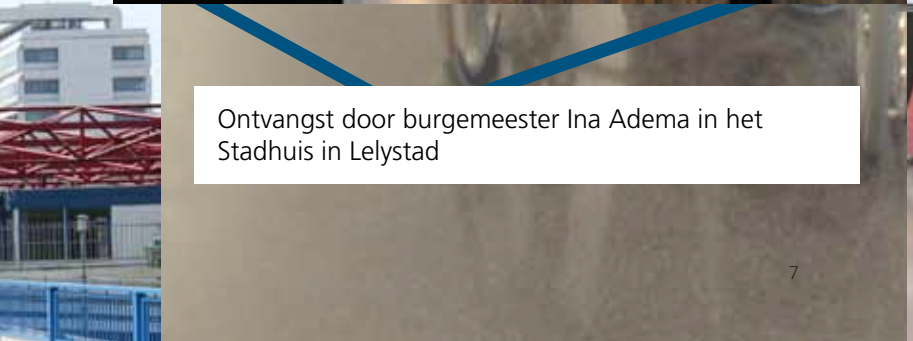
Lunch

Bustour door Lelystad met een toelichting van Peter Strijker

Lezing Henk Pruntel over het begin van Lelystad

Lezing Bouwe van der Weide over vijftig jaar Lelystad

Hans Postema geeft een toelichting op exposities over Lelystad



Ontvangst door burgemeester Ina Adema in het Stadhuis in Lelystad

Henk Pruntel

Het begin van Lelystad

[1]

[2]

[3]

De geschiedenis van Lelystad begint uiteraard met het plan van ir. Cornelis Lely uit het jaar 1891 voor de afsluiting en gedeeltelijke drooglegging van de Zuiderzee. Al decennialang werd gezocht naar mogelijkheden om door landaanwinning in de Zuiderzee het landbouwareaal van Nederland te vergroten. Al vanaf 1848 werden plannen en wetsontwerpen opgesteld, maar het kwam niet tot uitvoering. Veel plannen waren technisch onhaalbaar of te duur. Hierin kwam verandering toen in de Eerste Wereldoorlog de aanvoer van levensmiddelen ernstig in gevaar kwam en het Zuiderzeegebied in 1916 werd getroffen door overstromingen. Het landbouwareaal van Nederland moest toenemen om meer voedsel te kunnen produceren en Nederland moest beter tegen stormvloeden worden beschermd. [1]

In 1918 werd het Plan-Lely uit 1891 verheven tot wet, te weten de Zuiderzeewet. Dit feit zal volgend jaar, 2018, uitgebreid worden gevierd in Flevoland, want de Zuiderzeewet is de grondslag van de jongste provincie van Nederland. Door de Zuiderzeewet zou het grondgebied van Nederland met tien procent worden uitgebreid, genoeg voor het stichten van een nieuwe provincie. Niet alle door Lely voorgestelde polders werden gerealiseerd. De aanleg van de Markerwaard werd afgeblazen. Maar wie weet, bieden de Marker Wadden weer nieuwe hoop! [2]

En uiteraard dankt ook Lelystad haar bestaan direct aan de Zuiderzeewet. Want de nieuwe provincie moest natuurlijk ook een hoofdstad krijgen. Deze stad moest de bekroning worden van het Zuiderzeeproject en in 1952 werd als eerbetoon aan Cornelis Lely gekozen voor de naam Lelystad. Lelystad verscheen eigenlijk al in 1947 voor het eerst op de kaart. Toen maakte de sociograaf Charles Takes in opdracht van de Dienst der Zuiderzeewerken, die verantwoordelijk was voor de aanleg van de polders, een nederzettingenpatroon voor de zuidelijke IJsselmeerpolders. Aan de hand van het Model van Christaller (rechts onderin afbeelding 3), maakte hij een hiërarchie van verzorgingskernen. Je had in elke polder een aantal A-kernen (dorpen) en één B-kern (de polderhoofdstad). We zien dit patroon terug in de Noordoostpolder. Ook de andere polders zouden aanvankelijk dit patroon kennen, maar dit is niet gebeurd. Vanwege de mechanisatie in de landbouw was er steeds minder behoefte aan landarbeiders en was er dus minder behoefte aan dorpen voor de huisvesting van landarbeiders. De C-kern, de toekomstige provinciehoofdstad, het bestuurlijke centrum, zou uiteraard centraal in de polders komen te liggen. [3]

Precies op de plek waar later Lelystad zou verrijzen werd op 30 oktober 1949 – midden in het IJsselmeer - een dukdalf geplaatst. Het zou geen heel grote stad worden.

[4]

[5

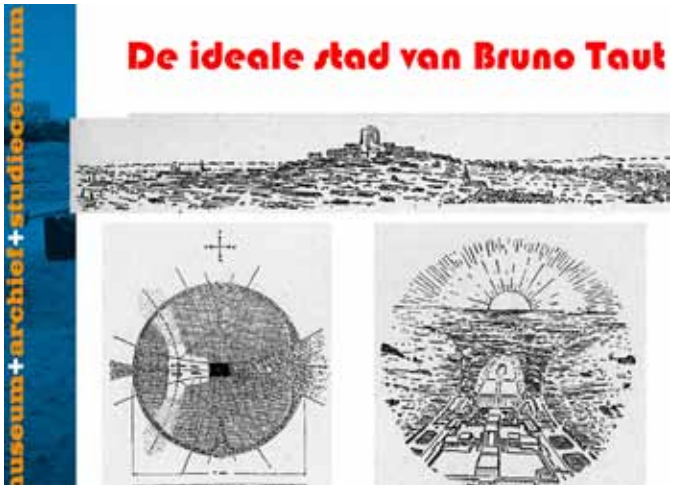
[6]

Men ging uit van zo'n 40.000 inwoners. Lelystad was bedoeld als administratief en bestuurlijk centrum van een door agrariërs bewoond gebied, en zou de grootte krijgen van Assen of Middelburg. [4]

De opvatting dat de IJsselmeerpolders een zuiver agrarische functie zouden krijgen, veranderde in de jaren vijftig van de vorige eeuw. De noordelijke Randstad raakte steeds voller en dit deed de overheid besluiten om niet alleen de directe omgeving van Amsterdam, maar ook de IJsselmeerpolders te gebruiken voor de opvang van mensen en bedrijven uit de Randstad. Dit had consequenties voor de C-kern van Takes. Om de overloop uit de noordelijke Randstad te kunnen opvangen, zou Lelystad geen dertig- of veertigduizend inwoners moeten krijgen, maar honderdduizend in het jaar 2000. In 1959 werd stedenbouwkundige Cornelis van Eesteren gevraagd de nieuwe hoofdstad van de IJsselmeerpolders te ontwerpen. [5]

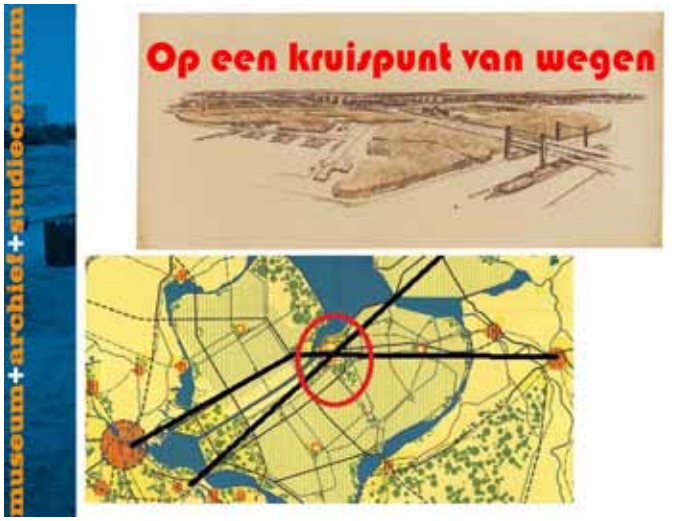
Nog voordat Van Eesteren aan het ontwerp van Lelystad begon, had hij zich al met Lelystad beziggehouden. Op de kaart van Takes is de hoofdkern gelegen aan een kanaal, het latere Oostvaardersdiep, de scheepvaartroute van Amsterdam naar Lemmer. Waterstaatsingenieurs hielden van rechte dijken, maar de Dienst der Zuiderzeewerken wilde wel eens iets anders en dus bedacht Van Eesteren voor de Markerwaard een dijk met een bocht erin. Het gaat hier om de dijk van Enkhuizen naar Lelystad. Een bochtig tracé had twee voordelen boven een rechte dijk: ten eerste kon in de Markerwaard op het Enkhuizerzand een natuurterrein worden ontwikkeld en, ten tweede, kon Lelystad nu aan een baai worden gesitueerd, waardoor de stad een waar waterfront zou krijgen en een stuk aantrekkelijker zou worden. [6]

Hoe moest de stad eruit komen te zien? Van Eesteren was een adept van de Duitse architect en stedenbouwkundige Bruno Taut. Taut ontwierp een ideale stad, een stad die zo moest zijn dat deze een gezonde invloed op de inwoners zou hebben. Hoe zag zijn stad eruit?
Om voor een gezond leefklimaat in de stad te zorgen, bracht Taut een strenge scheiding aan tussen de plaatsen waar de mensen zouden werken enerzijds en de plekken waar ze zouden wonen en recreëren anderzijds. Ook had hij ten westen van de stad een grote groene ruimte bedacht,



[7]

[8]



[9]

zodat de stad voor het grootste deel van het jaar door de westenwind van frisse lucht zou worden voorzien. Voorts moest de stad uitstraling hebben. Het centrum moest als een soort kroon boven de stad uitstijgen.
Al deze elementen zien we terugkomen in de ideeën die Van Eesteren voor Lelystad ontwikkelde. Ook Lelystad moest zich op het westen richten, zodat de stad kon profiteren van de frisse lucht vanaf het water en waarschijnlijk ook van het natuurgebied op het Enkhuizerzand. Tevens moest de stad herkenbaar zijn, maar dit vormde een groot probleem. Van Eesteren wilde het centrum van de stad op dijkhoogte bouwen. Zou de stad op polderniveau worden gebouwd, dan zou de stad achter de dijk komen te liggen en dus vanaf het water onzichtbaar zijn. Een heel terrein opspuiten tot dijkhoogte, om daar het centrum op te bouwen, zou een zeer dure aangelegenheid worden en was dus onhaalbaar. [7]

Het idee van de zichtbare stad zou eigenlijk pas in de jaren zeventig van de vorige eeuw in Almere worden gerealiseerd. Verantwoordelijk voor het ontwerp van Almere was Teun Koolhaas en hij situeerde het centrum van Almere aan het zogenaamde Weerwater. De aanleg van dit meer voor de poorten van Almere – het meer werd aangelegd jaren nadat de polder was drooggevallen – was een veel goedkopere oplossing dan de stad aan het water zoals Van Eesteren dat voor Lelystad voor ogen had. Plaatste Van Eesteren zijn stad in het licht van de avondzon, Almere wordt door de ochtendzon beschenen. [8]

Van Eesteren situeerde zijn stad in de richting van de avondzon, zodat het centrum van de stad zich van oost naar west zou uitstrekken. Uitgangspunt voor zijn ontwerp van Lelystad was echter, zoals hij later vertelde, de kruising van wegen. Het ging om de snelweg 10A die van Zwolle - via Lelystad - richting Amsterdam was gepland en de spoorlijn van Amsterdam naar het noorden, zeg maar wat later de Zuiderzeelijn zou worden genoemd. Van Eesteren plande een stad waarin snelweg en spoorlijn prominent aanwezig waren. De snelweg is er echter niet gekomen, en ook de Zuiderzeelijn is niet als zodanig gerealiseerd. [9]

Lelystad en de Bijlmer vormen een soort twee-eiige tweeling. Beide waren bedoeld voor honderdduizend inwoners. Het grote verschil is echter dat in de Bijlmer gekozen is voor hoogbouw en in Lelystad voor laagbouw. Hoogbouw was weliswaar zeer modern, maar in Lelystad werd toch gekozen voor laagbouw. Hoe dit kwam? In 1961 kwam de Commissie Hoogbouw-Laagbouw met een lijvig rapport, waarin alle voor- en nadelen van hoog- en laagbouw op een rij waren gezet. Conclusie was dat flats als woonvorm vooralsnog alleen geschikt waren

[10]

[11]

[12]

voor gezinnen met een modaal en meer dan modaal inkomen. Lelystad werd echter vooral gebouwd om de overloop uit de noordelijke Randstad op te vangen en deze mensen zouden vooral afkomstig zijn uit de armere saneringswijken van Amsterdam. Je kon van mensen die in Amsterdam 3-hoog achter wonen toch niet verwachten dat ze in een kale polder 4-hoog zouden gaan zitten. [10]

Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid was het de bedoeling van Van Eesteren dat in Lelystad alle grote wegen op verhoogde dijklichamen zouden worden aangelegd, evenals dat overigens in de Bijlmer het geval zou zijn. Werden de hoofdwegen verhoogd; voetgangers en fietsers zouden zich op het maaiveld voortbewegen. Dit levert dan het volgende stadsbeeld op, waarbij de woonwijken geïsoleerd in de stad zouden komen te liggen. [11]

Lelystad werd gebouwd voor de auto; het moest een autostad worden. Van Eesteren ging bij zijn ontwerp uit van één auto per gezin. En daar waar de snelweg en de spoorlijn elkaar zouden kruisen, zou het centrum van Lelystad komen te liggen. In het ontwerp van Van Eesteren ziet men dan ook overal in het centrum parkeerplaatsen. Ook ziet men in het centrum enige hoogbouw, de verhoogde dreven en de 10A, de snelweg die bij Lelystad de Markerwaard in zou schieten. De spoorlijn is niet zichtbaar, omdat de doorsnede in de richting van spoorlijn is gemaakt, namelijk van noord naar zuid. [12]

Het autoverkeer in Lelystad mocht volgens Van Eesteren niet leiden tot hinderlijke verkeersdrukte in het centrum van de stad. Daarom ook geen zebrapaden in het centrum, maar een voetgangersgebied op drieeneenhalve meter boven het stadspeil. Hoe dit eruit zou komen te zien, wordt duidelijk in het Structuurschema voor de ontwikkeling van Lelystad uit 1969, dat toch voor een behoorlijk deel op het plan van Van Eesteren is geïnspireerd. Men ziet hier het idee van een verhoogd maaiveld. In het midden ziet men het spoor en onder de wegen en parkeerplaatsen voor de auto's. Gewinkeld wordt een niveau hoger. Het zogenaamde verhoogde maaiveld werd echter niet Lelystad, maar in Almere gerealiseerd. In het centrum van Lelystad kwamen daarentegen wel ruime parkeergelegenheden en verhoogde banen voor het fietsverkeer. Van dit laatste zijn heden ten dage nog slechts enkele resten over. [13]

Maar het plan van Van Eesteren werd niet uitgevoerd. Verantwoordelijk voor de bouw van Lelystad was de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, de RIJP. Deze RIJP ging over de inrichting en ontwikkeling van de IJsselmeerpolders en deze dienst vond het Plan van Van Eesteren veel te duur en veel te onpraktisch. De

[13]

[14]

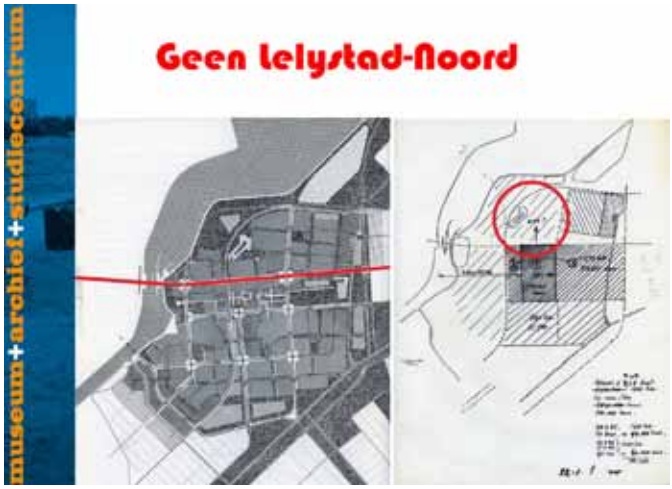
[15]

kritiek van de RIJP betrof onder andere de aanleg van de hoofdinfrastructuur - de dreven dus - op dijklichamen. De aanleg van deze dreven zou veel te duur uitvallen. Veel goedkoper zou het zijn om alle wegen op het maaiveld aan te leggen en deze te voorzien van bruggen om voetgangers en fietsers in de gelegenheid te stellen de dreven over te steken. [14]

Het grootste bezwaar van de RIJP tegen Van Eesteren was dat deze een complete stad had ontworpen. Lelystad zou pas na decennia een enigszins compacte stad kunnen worden. Zou het plan van Van Eesteren worden uitgevoerd, dan zou Lelystad door de aanwezigheid van grote onbebouwde ruimtes het aanzicht van een gatenkaas krijgen. Een enorm probleem vormde de rijksweg 10A die Van Eesteren door Lelystad had getrokken. Deze snelweg moest het oosten van het land met het westen verbinden en zou bij Lelystad de Markerwaard ingaan. Probleem was echter, dat niemand wist wanneer de Markerwaard en dus ook de Markerwaardweg gebouwd zou worden. Het gevaar dreigde dat het centrum van Lelystad decennialang van de woonwijken gescheiden zou zijn door een enorm lange strook van 250 meter breed onbebouwde grond. Er werd een drastisch besluit genomen, namelijk, er komt geen sociale woningbouw ten noorden van het tracé van de snelweg, hoewel hier de eerste voorzieningen al waren aangebracht! De RIJP wilde het gebied ten noorden van de rijksweg vooralsnog onbebouwd laten en reserveerde het voor 'bijzondere doeleinden'. Gedacht is hier de Landbouwhogeschool van Wageningen te vestigen. Maar in de jaren tachtig van de vorige eeuw vestigen zich er allerlei biologisch-dynamische landbouwbedrijven. En de kavel die gereserveerd was voor de bouw van de eerste woonwijk, werd opengesteld voor particuliere woningbouw. [15]

Hier kwam een riant bungalowpark dat we kennen als het Jagersveld, met woningen voor mensen met een bovenmodaal inkomen. Het Jagersveld heeft wel de oudste riolering van Lelystad! De snelweg is nimmer aangelegd - omdat de Markerwaard niet is doorgegaan - en een deel van het tracé ziet er tegenwoordig zo uit. Van Eesteren vond dit overigens een zeer spannende zichtlijn, omdat de straalverbindingstoren net niet precies in het verlengd van het tracé staat. Ik weet dit van Frits Tellegen, die destijds hoofd Stedenbouw en Openbare Werken van de RIJP was. [16]

Van Eesteren had het centrum van Lelystad van oost naar west willen bouwen, tegen de snelweg 10A aan. Het besluit om niet ten noorden van het snelwegtracé te gaan bouwen, had onmiddellijk tot gevolg dat de hele stad naar het zuiden moest opschuiven. En om te voorkomen dat het centrum in de periferie van de stad



[16]

[17]

[18]

zou komen te liggen, werd dit centrum versmald, zodat de eerste woonwijk van Lelystad, de Zuiderzeewijk, niet ten noorden, maar ook ten zuiden van het tracé kwam te liggen. Eigenlijk impliceerde het besluit om niet ten noorden van het tracé te gaan bouwen, dat de hele stad in zuidelijke richting verder moest worden ontwikkeld. [17]

Hét grote bezwaar van de RIJP tegen het plan van Cornelis van Eesteren was dat het niet operationeel was. Een stad voor 100.000 inwoners kan niet op één dag worden gebouwd, de stad moet naar dit punt toegroeien. Maar hoe doe je dit? Hoe bouw je over een langere periode een stad zonder dat er leemtes optreden die op een later tijdstip bebouwd zullen worden. De afstand tussen de woonwijken en de voorzieningen mocht niet te groot worden. Dus hoe moest de stad zich ontwikkelen? Om Lelystad blijvend van een zekere compactheid te voorzien, koos de RIJP al in 1967 voor een smal en lang centrum dat zou meegroeien in de richting van de nieuwe wijken. [18]

We zien deze ontwikkeling terug in de Proeve van een Struktuurschets. De centrumzone wordt aan alle kanten begrensd door dreven, waardoor dit gebied gemakkelijk bereikbaar is voor het autoverkeer. Al naar gelang de ontwikkeling van bevolking - tot uiting komend in de bouw van nieuwe wijken - worden in de centrumzone voorzieningen aangebracht. De wijken worden als het ware aan het centrum aangehaakt: de Zuiderzeewijk, de Kempenaar, de Boswijk, de Botter, de Waterwijk etc. Later sprak men van het wortelstokprincipe. Gelijk een wortelstok worden er in het centrum knopen met bovenwijkse voorzieningen ontwikkeld. Het Lelycentre is dan de eerste knoop, het huidige stadscentrum de Gordiaan de tweede en op de plek waar nu woonboulevard Palazzo ligt, alsmede twee penitentiaire inrichtingen, zou dan de derde knoop worden ontwikkeld. [19]

Uiteindelijk heeft dit geleid tot een lange, uitgestrekte centrumzone met een lengte van ruim drie kilometer en een breedte van zo'n 500 meter. Het groeimodel verdient wellicht geen schoonheidsprijs, maar het wortelstokprincipe was wel heel praktisch. Zou dit principe worden doorgevoerd dan zouden we een centrumzone krijgen met een lengte van maximaal zes kilometer. Een doorgroei van het centrum is echter niet meer aan de orde. Bovenwijkse voorzieningen worden straks alleen nog via internet aangeboden. Postkantoren en bankgebouwen staan leeg en winkelgebouwen volgen, met Bataviastad als gunstige uitzondering, maar dat is een ander verhaal. [20]

De Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders heeft het hele plan van Van Eesteren dus behoorlijk overhoop gegooid

[19]

[20]

[21]

en eigenlijk heeft de dienst binnen de structuren van het oude plan een geheel andere stad gepland en gebouwd. De dreven bleven, alsmede de scheiding van gemotoriseerd en niet-gemotoriseerd verkeer. Maar het hele wegenplan werd anders. Feitelijk is maar op één plek in Lelystad een rotonde gekomen daar waar Van Eesteren een kruising met op- en afritten had gepland, namelijk daar waar de Houtribdreef de Parkdreef elkaar kruisen. Ik stel voor deze rotonde het Cornelis van Eesterenplein te noemen. [21]

Het onderstaande is een soort eindrapport van de Werkgroep Lelystad, opgesteld door Van Saltbommel. De laatste gedateerde tekening dateert van 21 december 1967. De Werkgroep Lelystad bestond uit Tellegen, Bakker, J.E. Smid (RIJP, civieltechnisch werk) en Van Saltbommel. Tellegen en Bakker zaten ook in de Stedenbouwkundige Commissie Lelystad (De Bruyn, Van Duin, Van Embden, Hofstee, Klasema, Kuiper, Otto als voorzitter, Tellegen en Bakker als secretaris). Van Saltbommel maakte als secretaris in het begin ook deel uit van de commissie. [22]

Schetsen van de stadsstructuur voor Lelystad

In aansluiting op het verslag in de werkgroep in de afgelopen maanden is in een direct afzonderlijk contact tussen ir Van Saltbommel in de verkeerskundig adviseur een poging ondernomen in schets-matige vorm tot een toepassing van geformuleerde uitgangspunten en gedachten te komen.
Bepalend voor de uitwerking is geweest de overweging dat het aantrekkelijk zou zijn de voordelen van de ‘bandstad’ en die van de ‘concentrische-stad’ te combineren. Een beperkte breedte van de band zou een een-slag-stelsel van voorzieningen mogelijk maken, terwijl het meegroeien van den kern in langgerekte vorm met de totale groei van de stad geen enkele uitgroei van Lelystad in de toekomst zou frustreren.
Een uiteindelijk grillige breedte-maat van de langgerekte kern biedt bij de detaillering binnen de eens gekozen band voldoende mogelijkheden om een vormgeving van de woongebieden te verkrijgen die aanvaardbaar is uit een oogpunt van gewenste loopafstanden e.d.
Bij een ‘bandstad’ ligt een ‘ladder’-vorm voor het hoofdwegenstelsel voor de hand. Alternatieven van de ‘ladder’-vorm zijn denkbaar zoals op blad 5 is aangegeven.
De ‘stijlen’ van de ‘ladder’ zijn in alle alternatieven noodzakelijk. Overwogen zou kunnen worden de ‘stijlen’ in plaats van aan de buitenzijde van de stad, ter weerszijde van het centrum te traceren.
Het karakter van de ‘sporten’ van de ladder kan variëren afhankelijk van de plaats in de band en het karakter van de onderdelen van het langgerekte centrum.
Door en in de lengterichting van het centrum is

[22]

een al dan niet onderbroken weg denkbaar voor gemotoriseerd verkeer, die bedoeld moet zijn voor het bedieningsverkeer en het eventueel bereikbaar maken van parkeergelegenheden. Het zou overigens perspectieven bieden indien zou kunnen worden besloten het gebied van het toekomstige centrum zodanig op te hogen dat deze centrale weg en dan ook een spoorlijn langs of door het centrum verdiept zou kunnen worden aangelegd.
De alternatieven B, C en E [resp. L, N en O] zijn, op de plaatselijke situatie toegepast voor het model 2 de 'band' gebruikt is ter plaatse van den kruising met het Wortmansvaart (zie tekeningen B', C' en F') [bladen 6, 7 en 8]. Het stadium waarin thans over de hiervoor ontwikkelde gedachten wordt gerapporteerd brengt met zich mee dat verschillende aspecten in velerlei opzicht onvoldoende zijn doordacht. De indruk bestaat dat het de moeite waard zal zijn een en ander verder te bestuderen.

2 is doorgestreept en vervangen door:
Voorop staat dat de ontwikkeling van een groeitheorie de belangrijkste pijler is waarop het structuurplan dient te rusten. Integrale uitgroei moet op elk moment mogelijk zijn, terwijl tevens voldaan wordt aan de in de stad op elk moment een zekere afgerondheid te geven. Als representant van het genoemde aspect groei kan de bandstad gezien worden (fig. A), de concentrische stad vertegenwoordigt de afgerondheid bij uitstek (fig. B).
Van de band kan gezegd worden dat het geheel nooit meer zal zijn dan de som der delen. Het is de representant van de rechte groei, terwijl we zeker weten met curven te doen te hebben. Van de concentrische stad is het statische effect genoeg bekend. Zuivere groei kan alleen gevonden worden door op een afstand een nieuwe stad op te zetten.
In figuur E wordt ervan uitgegaan dat gestart wordt met de kleinste cirkel met centraal geplaatst het centrum. De groeirichting is naar rechts. De groei vindt plaats door een nieuwe cirkel te denken waarin de eerste cirkel rakend aan de binnenzijde is opgenomen. Een nieuwe centrumknoop kan gevormd worden zodanig dat deze samen met de eerste kleinere knoop het totale vereiste oppervlak van die fase weergeeft, terwijl het zwaartepunt van beide centrumknopen centrisch gelegen is. De nieuwe knoop is daarbij van hogere orde. De daarop volgende fase is weer een grotere cirkel enzovoort.
In figuur D wordt de eerste (kleinste) fase weergegeven door een vierkant voorstellende 200 ha met 18.000 inwoners overeenkomstig met het gedeelte van de eerste groeifase van Lelystad, dat op de ophoging ligt.
Het is uiteraard ook mogelijk in meer fasen tot deze ontwikkeling te komen. Voortzettingen na het bereiken van fase 3 zijn mogelijk zowel in de vorm van een ver toenemende groei als in die van een afnemende groei.
Uit de overwegingen die voor de eerste fase tot een éénslagstelsel hebben geleid, komt voort, dit stelsel zo lang mogelijk te behouden. Dit heeft tot gevolg dat de bandbreedte beperkt dient te worden tot bijvoorbeeld 2500 meter. Verdere verbredingen van de band zijn mogelijk door parallelle centrumontwikkelingen te starten na overschrijding van een bepaalde maat. In figuur E in de groeifiguur ingepast in de situatie rekening houdend met de bindende elementen: Rijksweg 10A als noordgrens; Wortmanvaart als zuidgrens; eerste fase op de ophoging.
Bij verdere uitwerking ontstonden de modellen 1, 2 en 3 (blad 2 en 3) waarbij ter verkrijging van meer schaalgevoel gewerkt werd met eenheden van 8000 inwoners ter grootte van 50 à 70 ha. De voornaamste verschillen tussen de modellen ontstaan doordat in model 1 de groei naar het zuidwesten gericht is, en het kanaal zolang mogelijk als zuidgrens houdend; in model 2 de groei naar het zuiden gericht is, het water (voor later) links-liggend latend; in model 3 de stad zo snel mogelijk naar het water ontwikkeld wordt.
Vervolgens worden op deze modellen een aantal spooortracé's losgelaten (blad 4).

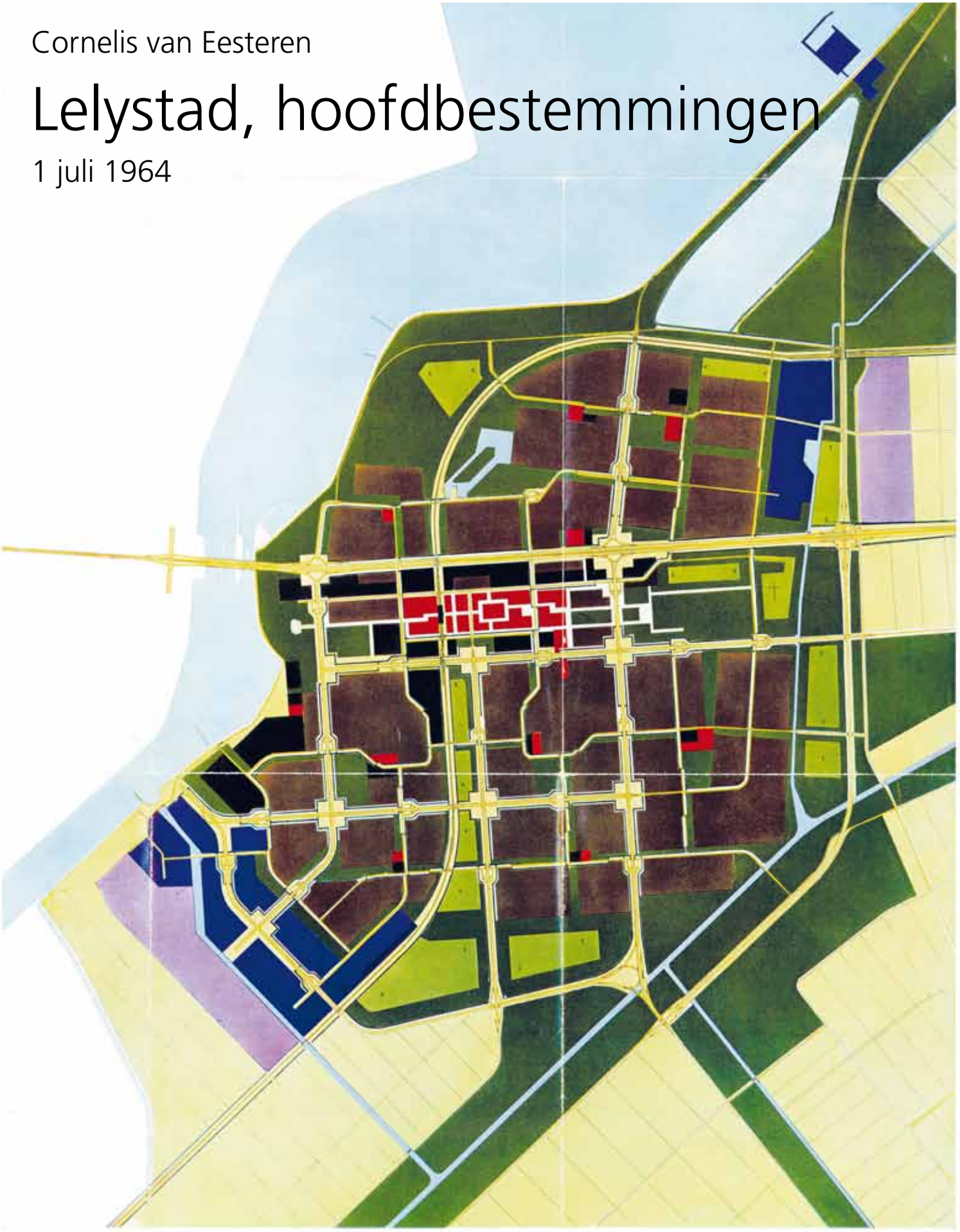
De ontwikkeling is gedacht volgens deze tabel

	Oppervlakte in ha			Centrum in ha		City in ha		Aant. inwoners
	Uitbr.	Totaal	Uitbr.	totaal	Uitbr.	Totaal	Uitbr.	Totaal
1e fase	200	200	20	20	2	2	18000	18000
2e fase	300	500	30	50	3	5	22000	40000
3e fase	700	1250	75	125	7.5	12.5	68000	90000

Cornelis van Eesteren

Lelystad, hoofdbestemmingen

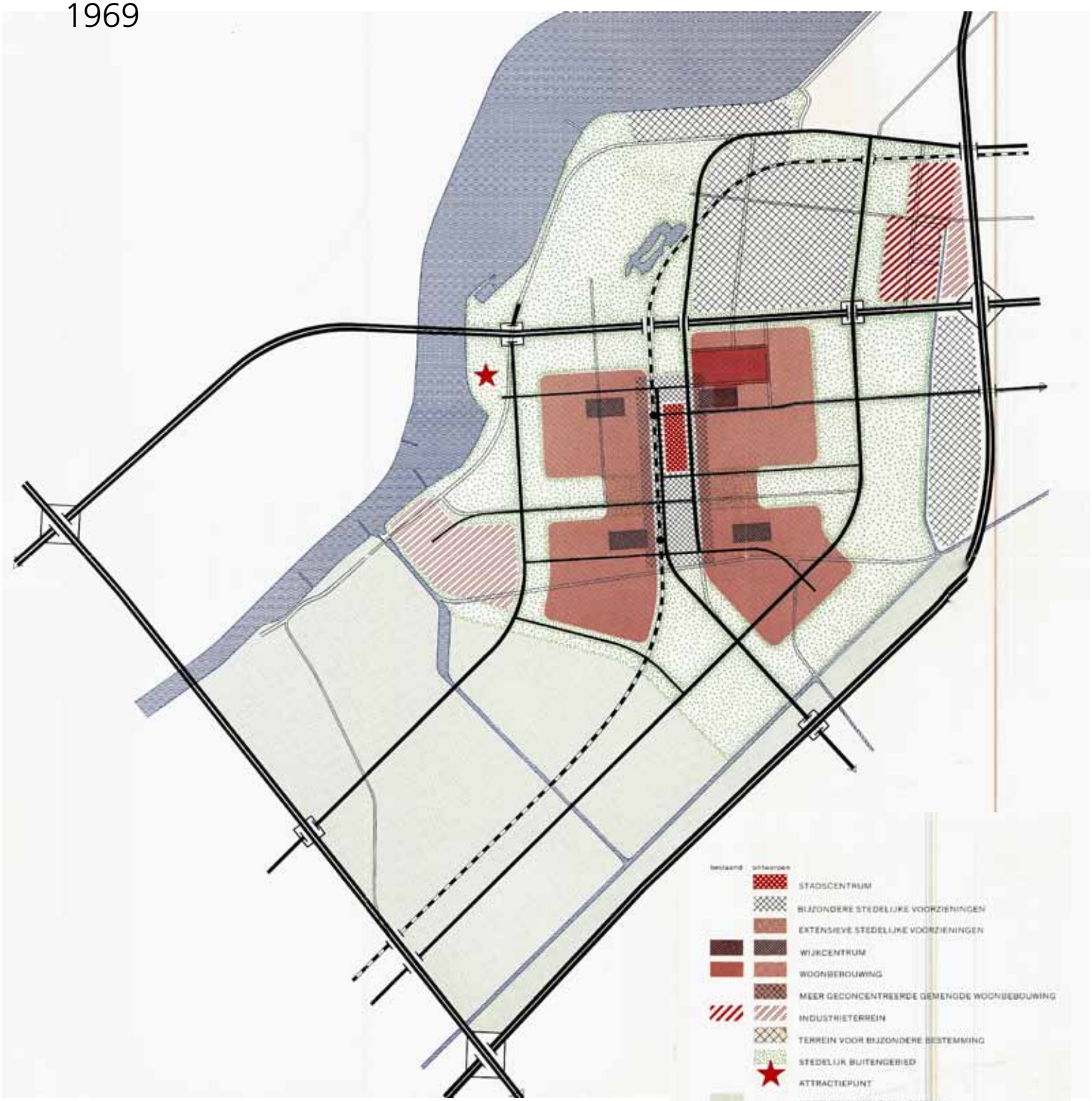
1 juli 1964



Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders

Structuurschema voor de ontwikkeling van Lelystad

1969



Bouwe van der Weide

Vijftig jaar Lelystad

Wij schrijven 2016, zomer 2016.
Het televisieprogramma De slimste mens. Een bekende Nederlander stelt een leuk aangeklede vraag.
Sanne Wallis de Vries: Ik ben geboren en opgegroeid in Alphen aan den Rijn. Toen ik jong was vond ik het een nare woonplaats. Ik was dolblij dat ik er eindelijk weg kon, wèg uit Alphen! Onlangs ben ik nog eens teruggeweest. Nou, het viel me toch niet tegen; het was niet zo erg als in mijn herinnering. En ik bedacht: Het kan altijd nog erger… Wat weet ú van Lelystad?
Uit mijn verhaal zult U leren waaróm Sanne Wallis de Vries zo'n lelijke vraag stelde.
Lelystad, vijftig jaar.

Een menselijke leeftijd, te behappen. Nou, het is met Lelystad gegaan als met een echt mens! Geboren in 1967. Een meisje, stad is nu eenmaal vrouwelijk.
De Staat der Nederlanden, de verwekker van het kind, heeft grootse plannen met haar.
Net als door een echte vader en moeder, zo wordt de nieuwe telg gekoesterd. Een zeer gewenst kind, voorbestemd voor een hoofdrol in de ge-bun-del-de de-con-cen-tra-tie, weet U nog wel?

Lelystad heeft een leuk begin; een kittige kleuter, die zich voorspoedig ontwikkelt. De verwachtingen worden in de kindertijd steeds hoger gespannen. Inwoners zijn trots op een lovend artikel in de Margriet. Alles heeft het meisje mee, het groeit als kool, zeker in de tienerjaren. Het wordt zelfbewust. Mede daarom wil zij op eigen benen staan. De ouders vinden het goed. Met 13 jaar al het huis uit, 1980: geméénte. Wel erg jong eigenlijk….

Even gaat het goed. Maar al gauw gaat de aandacht naar een ánder kind, Almere. Lelystad moest en kon en wou het toch allemaal zelf doen? Dat kind komt er wel, ook al verbleken die grootse plannen met haar. Ja, en dan komt Lelystad echt in de puberjaren… Net een echte tiener: moet leren met geld om te gaan, moeilijkheden, koppig, eenzaam, onzeker, zielig, verongelijkt, onverzorgd, tegendraads. Lelystad komt in de maatschappelijke goot; de buren gniffelen. En dan met een schok: Afgelopen! Zó komt er niks van terecht. Lelystad, dat kàn toch zo niet, zo'n mooie meid! Maar hoe, maar hoe moet het dan wèl?

Dat is allemaal net zo gebeurd. Alle ups en downs van de tegendraadse jaren heeft de stad doorgemaakt. Pas als ze een jaar of dertig is kun je spreken van een mooie volwassen vrouw. Een roerige tijd achter de rug; veel geleerd. Een hoopvolle toekomst, maar met een veelberoddelde jeugd, dát wel!
Deze roman kan ook in andere termen gevat worden. Welbekend is de kenschets van een project, onderverdeeld in fasen: enthousiasme – ontnuchtering – paniek – bezinning – acties – resultaten. Eindigend met bestraffing van de onschuldigen en beloning van hen die er niks mee te maken hadden.

Lelystad heeft het allemaal meegemaakt. Ik zal met U kort die fasen langslopen, vertellend van groeistuipen en hoe het allemaal goed lijkt te komen. Mét de kleerscheuren. Lijkt me iets voor Heemschut, die kleerscheuren.
Enthousiasme van de kinderjaren
Er lag een structuurschema 1969 naast de wieg. Een platgeslagen vlinder, sprak iemand ooit meesmuilend. Maar: een héldere vlinder: vier wijken, vier wijkcentra en een hoofdcentrum. Klein beginnen: eerste woonbuurten, eerste stukje wijkcentrum. RIJP en ZIJP vestigen zich daar in grote, hoge gebouwen. Het leek heel wat en het wás heel wat. Iedereen kon zien: hier wordt iets groots verricht.

Maar het succes sloeg al door: Het eerste wijkcentrum werd door de winkeliers Lelycentre genoemd, het Centrum van Lelystad dus, en herbergde alle passende voorzieningen. Het werkte goed, ik denk te goed, in de beeldvorming: Op een vakantiereis kwam ons gezin over de Boulevard Périférique in Parijs. Ik zei tegen mijn dochtertje van zes: Lydia, kijk, dit is nou de grote stad Parijs! Ze keek uit het zijraam en sprak onbevangen: O, waar is het winkelcentrum?

In de zeventiger jaren werd nagedacht over een concretisering van het Sructuurschema. Er zou moeten worden begonnen aan het hóófdcentrum, nú! Goed doordacht en gemotiveerd stelde de RIJP dat dan ook voor: een wortelstok slingert zich door de stad, met knopen, samengebalde stedelijke funkties. De Gordiaan, een nieuwe knoop, wordt dan het hoofdcentrum. Het creatieve plan werd voorgelegd aan de Adviesraad van het Openbaar Lichaam ZIJP. Als raadslid was ik toen van mening: het is al te laat, te laat! Het Lelycentre manifesteert zich al té sterk. Het wordt een strijd tussen die twee centra. De meerderheid van de Adviesraad deelde die mening. Tegendraads? Het tegenvoorstel had bedacht kunnen zijn door Van Eesteren: realiseer het hoofdcentrum direct westelijk van het Lelycentre, dat dan een leuke uitloper kan blijven, uitloper dus. Landdrost/ Directeur Otto meldde dit ernstige meningsverschil aan de Minister van V&W, bevoegd om te beslissen. Dat deed de Minister. Hij volgde het RIJP-voorstel en de Adviesraad respecteerde dat, accepteerde dat loyaal.
Nou, daar hebben we een heerlijke kleerscheur: al járen heeft Lelystad nu twee centra, die in onderlinge verhouding elkaar niet versterken; elk met een eigen publiek. Wat is nu wat? In de skyline van de stad domineren nu, zult U zien, twéé plekken met hoge gebouwen : die RIJP- en ZIJP-gebouwen staan uiteraard nog steeds in een wijkcentrum; pardon, het Lelycentre.

Wij vervolgen de levensgeschiedenis: 1980 - Lelystad gemeente!
Hoogtepunt van het enthousiasme. De staat geeft royaal het kind van alles mee, een dure auto, een prachtig huis, een landgoed lijkt het wel. Ofwel: Een ongekend ruime

opzet, veel groen, brede wegen; alles op de groei. Veel succes er mee!

Een echt Structuurplan is voorhanden: Alles klaar? Bóuwen maar!! Blakend van verwachting en zelfvertrouwen. Op naar een eindomvang, de 100.000. Alles wordt daar dan ook op gericht.

Er wordt een nieuw stadhuis gebouwd. Wel wat groot, wel wat duur, maar met een slimme financieringsconstructie worden de hoge lasten naar de (gouden) toekomst verschoven.

De gemeente krijgt de beschikking over grote lappen bouwterrein. Direct maar opgehoogd met zand. Het gaat om grote bedragen, de rentemeter gaat dan ook direct snel tikken.

Allerlei voorzieningen worden – om niet – overgenomen van de Staat. Het onderhoud? Dat kunnen we aan, alles is nieuw, toch?

In die jaren maakte ik een zogeheten New Towns-tour mee, naar vele nieuwe steden in Engeland en Schotland. Interessant, leerzaam. Eén ding is me hier later vaak in gedachten gekomen: Met name in Schotland zag je compleet nieuwe wijken, die al weer verpauperd waren: armoe, onverzorgd, lakens voor de ramen, leegstand. Dat kan bij ons niet, dacht ik toen. Hoe bestaat het? Net nieuw en toch zo verloederd; die Schotten, dat valt me tegen. 'Bij ons is dat heel anders'.
Forget it! Luister en huiver!
De ontnuchtering.

Na een paar jaar wordt het enthousiasme toch een beetje getemperd.

Die ruime opzet, dat landgoed, die voorzieningen, dat kost toch niet zo weinig per inwoner…
De overloopgedachte wordt ouderwets, achterhaald. De spoorverbinding is láát, zeg! De Markerwaard laat wel erg lang op zich wachten, daar zal Lelystad niet zoveel aan hebben. Jammer, daarmee vervalt ook een basis aan de grote Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders; dat werk neemt dan ook snel af.

Het gaat toch al niet goed met de werkgelegenheid. Die blijft duidelijk achter bij de groeicijfers van de bevolking. De werkloosheid neemt fors toe, de uitgaande pendel ook.

De bouwproductie gaat dóór, dat moet toch ook? Alleen wordt het wel een erg groot aandeel huurwoningen. Die woningen komen ook wat moeilijk vol. Geen nood, iedereen is welkom, we willen toch geen leegstand? Dat raakt landelijk goed bekend: Een vriend van mij was onderwijzer geweest op Aruba. Hij werd opgebeld door een oud-leerlinge, Esmeralda: Meester, ik wil naar Nederland komen; ik heb geen geld, wat moet ik doen? Meester vraagt dat na, op het gemeentehuis in Woerden: Dan moet ze naar Lelystad! Ja,ja….. Met Esmeralda is het trouwens helemaal goed gekomen!

Lelystad gaat scoren op bepaalde sociaal-economische en demografische kenmerken. De koopkracht neemt daarbij niet echt toe, het winkelapparaat past zich daar op aan. De Gordiaan, het gedurfde nieuwe centrum, ontwikkelt zich toch wat minder florissant, dan je zou mogen verwachten bij de groeicijfers.

Die groei gaat trouwens helemaal niet meer. Zeker de wat vitalere groepen blijven hangen in Almere; Lelystad ligt toch verder van de Randstad. Sommigen raken elders in moeilijkheden. Gelukkig is er dan nog Lelystad, dáár krijg je zo een huis, huursubsidie, bijstand.

Lelystad heeft moeite om het proces te onderkennen. Dóórbouwen, de voorzieningen zijn er al, de bouwterreinen liggen klaar; Het moet kunnen, al verandert het beleid van de nationale ruimtelijke ordening. Wát nou, compacte-stad-nieuwlichterij! Alle energie blijft gericht op dóórgaan, het komt wel goed. Nou, het kwam níet goed!

Al die aandacht voor de stadsontwikkeling leidt tot een onderwaardering, een onderschatting van de beheersproblematiek. Ook een splinternieuwe stad moet onderhouden worden. Daar moeten plannen voor zijn, daar moet geld voor zijn. Hier en daar begint de zaak toch wat te vervallen, de verf gaat bladderen, de struiken verwilderen. Ja, wil je dat op orde brengen dan moet er meer geld voor worden vrijgemaakt. Maar er zijn ook allerlei andere tekorten….
Zo ontstaan er zorgen over de financiële positie, bij de gemeente, bij bedrijven, bij winkeliers, bij bewoners. Lukt het wel? Wat doen we? Nog even aanzien….?
De paniek
En dan in het midden van de tachtiger jaren komt de machine tot stilstand. Het wordt te gek, we bouwen tóch voor de leegstand. Dat gaat de woningbouwverenigingen geld kosten. En, jammer, ondernemers, beleggers houden het voor gezien, projecten worden niet verkocht. De vaart is er uit.

Lelystad verliest de naam als snelle groeier. Almere, where the action is, neemt het imago over. Daar héb je het dan: de leegstand, het verval, de verloedering. Overal wreekt zich het ontoereikend stadsbeheer. Graffiti gaat het stadsbeeld bepalen, een nieuwe rage. Het onkruid tiert welig in de Lelystadse straten. De aanblik van de stad wordt snel minder. Delen van de bevolking doen graag mee. Illegale bouwsels ontstaan, smerige schuttingen, verwaarloosde tuinen. In Waterwijk verschijnen de eerste beddenlakens voor de ramen . This is Scotland, man!

De koopkracht is gering. Winkels passen hun assortiment aan. Ja, dan ga je toch naar Zwolle, naar Amsterdam, naar Almere? Vind je 't gek? Koopkrachtlek!

Slecht volk blijkt zich in de stad te hebben genesteld. Afleesbaar aan graffiti, aan sloopauto's in de voortuin, aan winkelwagentjes in de grachten, aan vandalisme en aan ernstiger vormen van criminaliteit. Lelystad kom in de top-tien van inbraken en andere

beroerdigheid. Het wordt onveilig, het gaat goed mis met onze jongedame!

Dat is koren op de molen van de pers! Met wellust wordt geschreven over dat mooie meisje Lelystad, dat niet deugt, dat aan lager wal raakt. Vol leedvermaak verschijnen de meest gemene artikelen. Hoe erg het allemaal wel is; kijk maar eens naar deze treffende foto bij het artikel…. Eenzame fietsers, zwoegend tegen wind en regen op een beklad viaduct. Lelystad!

Voor veel Lelystedelingen zijn die artikelen, bijvoorbeeld in Elsevier en De Telegraaf, een doorn in het oog. Zij wonen hier immers wèl met plezier. Ze zetten zelfs een tegen-advertentie in de Telegraaf: Lelystad is énig! Geen asem: Nederland móet het weten: Lelystad is eng, Lelystad is erg!

Kijk, déze artikelen zijn gelezen door Sanne Wallis de Vries. Ze weet het nóg in 2016. Of misschien heeft ze één boek gelezen: Lelystad, geschreven door Joris van Casteren. Daarin beschrijft hij zijn troosteloze jeugd in Lelystad, en hoe erg het allemaal was in die tijd. Veel brave stadsgenoten, die het een naar en stuitend boek vonden en vinden. Mijn vooringenomen weerzin heb ik overwonnen; ik heb het boek gelezen. Hij beschrijft het goed; zo wás het. Spijtig voor hem is het wel. Blijkbaar meedrijvend in de stroom van weg-met-ons, trap maar kapot, làcheêê..! Blijkbaar geen énkel idee, dat het ook anders kon en was. Wij vernielden toch allemaal de bushokjes? sprak hij onlangs tegen mijn zoon, leeftijdgenoot, ook opgegroeid in Lelystad. Nou, néé, zei Rejo, nooit gedaan, gewoon een leuke jeugd gehad! Met Joris is het trouwens ook goed gekomen.

Die verloedering, die grote gribus .. Dat was een heel grote kleerscheur. Dieper nog, een wónd!

De bezinning

Zó kan het niet langer, dat is de juiste constatering van het gemeentebestuur, van iedereen. De hoge sprongen zijn gedaan. Het moet echt anders. En het ging echt anders, eind jaren tachtig.

Allereerst is de bouwtrein ook mentaal tot stilstand gebracht. Stop de toename van bouwperikelen. Niet nog méér leegstand. Heel, héél moeilijk te verkroppen, bestuurlijk, ambtelijk, bij alle supporters van juffrouw Lelystad. Stop! En nog wat: stop ook de toevloed van maatschappelijke problemen en zorgen; Rien ne va plus!

Twee speerpunten werden bepaald: de nette stad en de veilige stad. Ouderwets geformuleerd: arm maar netjes en orde en tucht. Het zou in Veenhuizen niet hebben misstaan.

Dan krijg je de vraag: hoe krijg je de zaak ook financieel op orde? Dat ging veel verder dan de welbekende artikel 12 -situatie, waarin een gemeente tijdelijk over een dip heen geholpen moet worden. Structuréél immers zat hier iets goed fout. Een belangrijk rapport in die dagen: Investeren in autonomie voedde de gedachte dat niet de woningproductie maar de economische positie bepalend moet zijn voor het beleid om uit het moeras te geraken. Een eerste stukje zelfhulp. Op regeringsniveau werd scherp ingezien dat het mis ging met dat jonge Lelystad. Er kwam een Interdepartementale Commissie Lelystad: de ICL, die zich indringend bezig hield met de oorzaken en oplossingen van de gerezen problemen.

De acties

Vele acties volgden:

Graffiti en vervuiling werden tot op het fanatieke toe aangepakt. Vuistregel: Direct na het aanbrengen weer verwijderen. Herstellen. Direct. Niet morgen, vandáág! En het hielp: de stad knapte zienderogen op. De Jorissen zagen dus hun trotse vernielzucht niet meer beloond.

Ook de criminaliteitsbestrijding was succesvol; Heel veel gespuis is opgestapt. Lelystad raakte langzaam weg uit de slechte top-tien-lijstjes, de nare cijfers.

Overbodige ballast aan hoge betonnen routes door de stad en het centrum werd verwijderd; deze kleerscheur uit de overmoed-periode is vrijwel verdwenen uit de stad.

Pas op: dit was dus de fase van ‘op orde brengen’; arm maar netjes, weet U nog? Als illustratie herinner ik me nog een opmerking van burgemeester Gruijters in de gemeenteraad. Een raadslid had wat moeite met een sobere uitvoering ergens van, hij wilde wat sjieker. Maar Gruijters bracht hem met beide benen op de grond: Das Leben ist schön, aber teuer. Es kann auch billiger, aber dann ist es nicht so schön….

Het resultaat

De Rijksregering met de ICL-commissie heeft het níet laten afweten. Integendeel! Die commissie nam zijn taak serieus en heeft veel moeite gedaan om jongedame Lelystad in het gareel te helpen. De veel te grote jas van de Gemeente werd op Staatskosten loyaal en royaal vergoed of vermaakt. Dat mag ook wel eens gezegd! Veel grond werd tegen boekwaarde terug verkocht maar bleef wel op afroep en niet tegen woekerprijzen beschikbaar.

Zo komen wij verderop in de negentiger jaren. Hè, hè!! De stad ziet er weer netjes uit. Smakelijk, licht, lucht en ruimte gaan weer domineren. Allerlei ballast en rommel is opgeruimd. Laat de fotografen maar komen! Met moed, beleid en trouw is, ook financieel, orde geschapen. We halen even adem. Kortom, ons zorgenkind gaat het goed. Normaal, een voldoende; vooruit een zeven!.

Hoe nu verder?

Normaal? Gewoon? Een zeven? Dat zou een gemiste kans zijn! Er zit veel meer in, je voelde het tintelen. Lelystad verdient meer! De stad komt overeind, moet een slag maken; en nu goed! Er wordt veel nagedacht, overlegd door overheid en betrokken burgers. Ziedaar: aan het eind van de negentiger jaren lagen er pakken basisdocumenten en beleidstukken,

gevat in termen als Investeren in de Toekomst, Ontwikkelingsberaad en Masterplan Versnelde Groei. Slotconclusie tweede helft negentiger jaren: yes she can!, kom op, spirit! Meid, laat het verleden achter je, een nieuwe eeuw staat voor de deur, sta op, begin opnieuw. Wat gaan we doen? Nou, nog één zwieper dan!

Zeker gesteund door burgemeester Leeuwe werd door de gemeente Vliegwiel in het leven geroepen. Een klein projectbureau, in feite met de opdracht al het aangedragen materiaal om te zetten in frisse, gewaagde, gedurfde ideeën en toepassingen daarvan. Kortom, om mentaal een zwieper te geven. Vliegwiel, zelfstandig projectbureau, tijdelijk, betaald door de gemeente maar los van de van de gemeente. Geheimzinnig, wat bedenken díe nu weer; o, dat kan tòch niet… Zo was de sfeer. Héérlijk! Parttime toegevoegd mocht ik ook daarin deelnemen. Grote waardering voor het gemeentebestuur, dat dapper het projectbureau echt de vrije hand gaf en bij tussentijdse rapportages steeds vertrouwen uitsprak in een nog onzeker eindresultaat. Spannend en… het is gelukt!

Vliegwiel heeft in beraad met een veelheid van partijen een body-check op de stad uitgevoerd en de echte kwaliteiten, kernkwaliteiten, gedefinieerd. Richt je daar op , bouw die uit, dat is alles. Ga niet tegen processen in, voeg je naar de natuurlijke mogelijkheden. Doe niet een ander na, wees zelfbewust. En besef steeds: de natuur kun je alleen beheersen, door je naar haar te schikken. Die filosofie lijkt niet moeilijk te begrijpen maar is soms wel moeilijk consequent te aanvaarden. Ja, maar is een standaardreactie.

Ziedaar: zo vond Vliegwiel een hele reeks mogelijkheden. Echt, ze liggen voor het opscheppen; ze vallen als rijpe appels in de mand van de stadsontwikkeling. Sommige al wel bekend maar onhaalbaar geacht. En, ineens: maak van de nood een deugd, verzilver gemiste kansen.

Lelystad heeft ruimte, natuur, een ongekend bijzondere ligging, centraal in het land maar niet in de Randstad, centraal aan groot water. En boven de polder de hemel. Een verrommeld centrum, sommige wijken niet aantrekkelijk. Lege open plekken. Gefundenes Fressen voor stadsontwikkeling. Anno 2000, daar spreek ik over. Het zelfvertrouwen keerde terug in de stad; je voelde het. Lelystad, uitzonderlijke stad, vol uitzonderlijke mogelijkheden. Ja, ja.. Ja!

Niet lang daarna gingen mijn vrouw en ik in Middelburg wonen. Ambteloos burger….

En nu?

Mij kwamen weldra regelmatig geruchten ter ore, dat in de stad Lelystad de gedachtegang van Vliegwiel niet in de prullenbak is beland, integendeel. Na 2000 heeft die stad Lelystad veel adviezen van Vliegwiel al dan niet bewust opgevolgd, uitgewerkt, uitgevoerd, kwaliteit na kwaliteit. En zelf bijbedacht! En met succes! Woonwijken aangepast, woonwijken gesloopt, niet-passende bebouwing gesloopt, gaten gevuld, kiezen getrokken. Nieuwe wijken aangesneden, nieuwe projecten op stapel, ongekend. U zult ze in de rondrit ontdekken!

Nu, na 16 jaar woon ik weer in Lelystad, teruggekeerd op de plaats delict. Wat zien ik? Lelystad, bravo! Gemeente, gefeliciteerd! Een schitterend Stationsplein/Stadhuisplein, creatief verbonden, passend bij Lelystad. Lely torent trots boven alles uit. Minder bruikbare objecten en woonwijken geheel vervangen door smakelijke projecten. Een keur aan jachthavens, passend bij Lelystad. Met Hiswa! Een Factory Outlet Centre, dat ongeëvenaard is, passend bij Lelystad. Een luchthaven, de Marker Wadden, grote nieuwe vestigingen, de nieuwe wildernis en andere natuurgebieden, passend bij Lelystad. Bijgesteld waarderingscijfer? Hoeveel boven de zeven? Dat laat ik aan de jury over. Dat zijn de bewoners, en dat bent ú vandaag. Ga maar kijken!

Wij schrijven 2017, juli. In de NRC een artikel over de nationale huizenmarkt: Zelfs in Lelystad zijn de woningen niet aan te slepen. Zelfs in Lelystad! Kom op, zeg! Uit het artikel blijkt, dat in Lelystad de woningmarkt meer dan waar ook en volledig tot bloei is gekomen. Zelfs in Lelystad, NRC, schaam je!

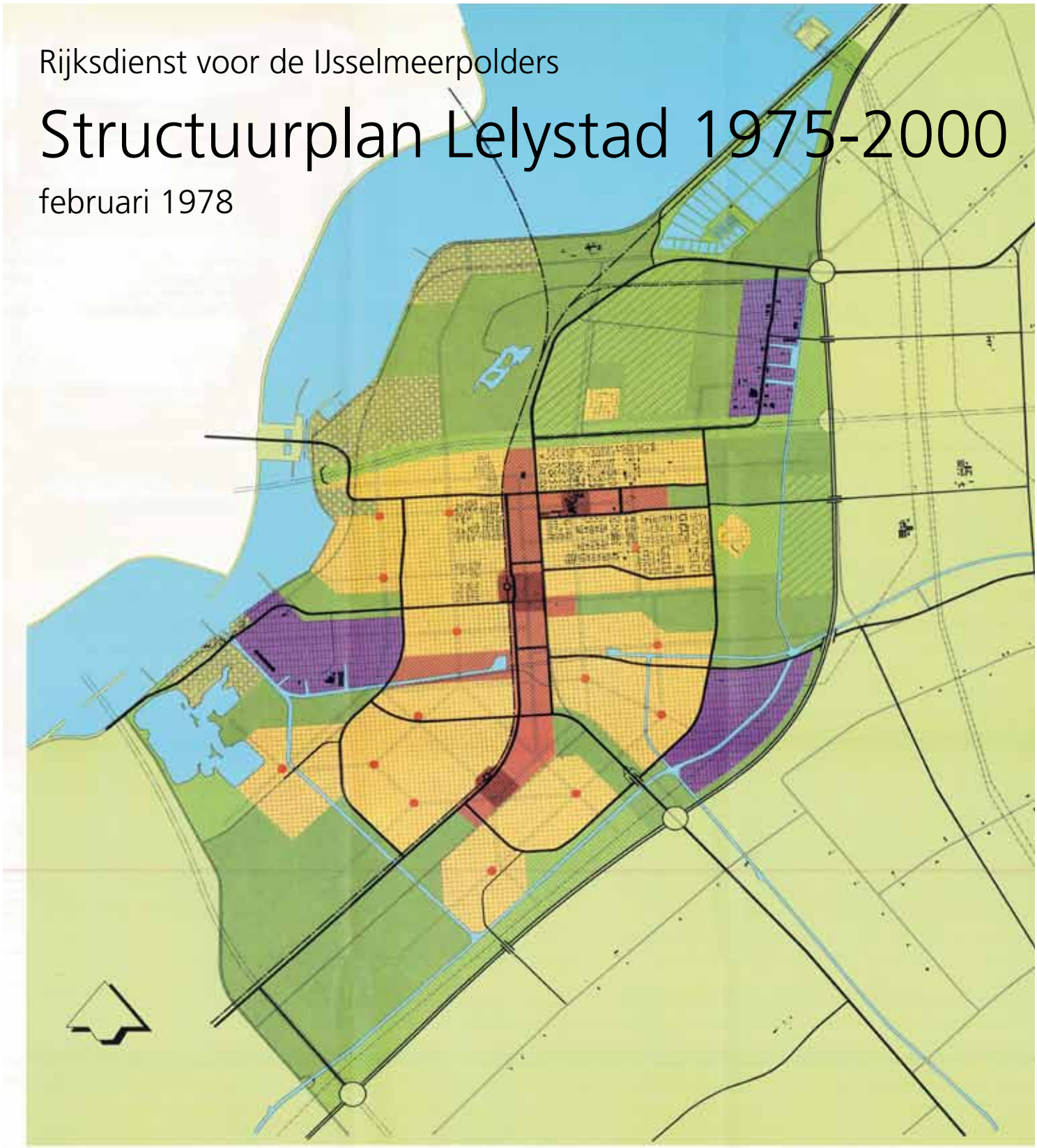
Ooit zei het zoontje van de gemeentesecretaris in Lelystad tegen mij: Ik wil later in de Randstad wonen, want daar hebben ze het groene hart en dat is heel mooi… Ik vond: Nee joh, Middelburg, monumentenstad, daar wil ik wonen!
Ik ben laatst nog eens in het groene hart geweest. Guido had gelijk: mooi. En Middelburg, ja, mooie stad, echt wel! Maar toen bedacht ik: het kan altijd nog mooier! Wat weet ú van….

Beste reizigers, U bent volleerd!

Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders

Structuurplan Lelystad 1975-2000

februari 1978



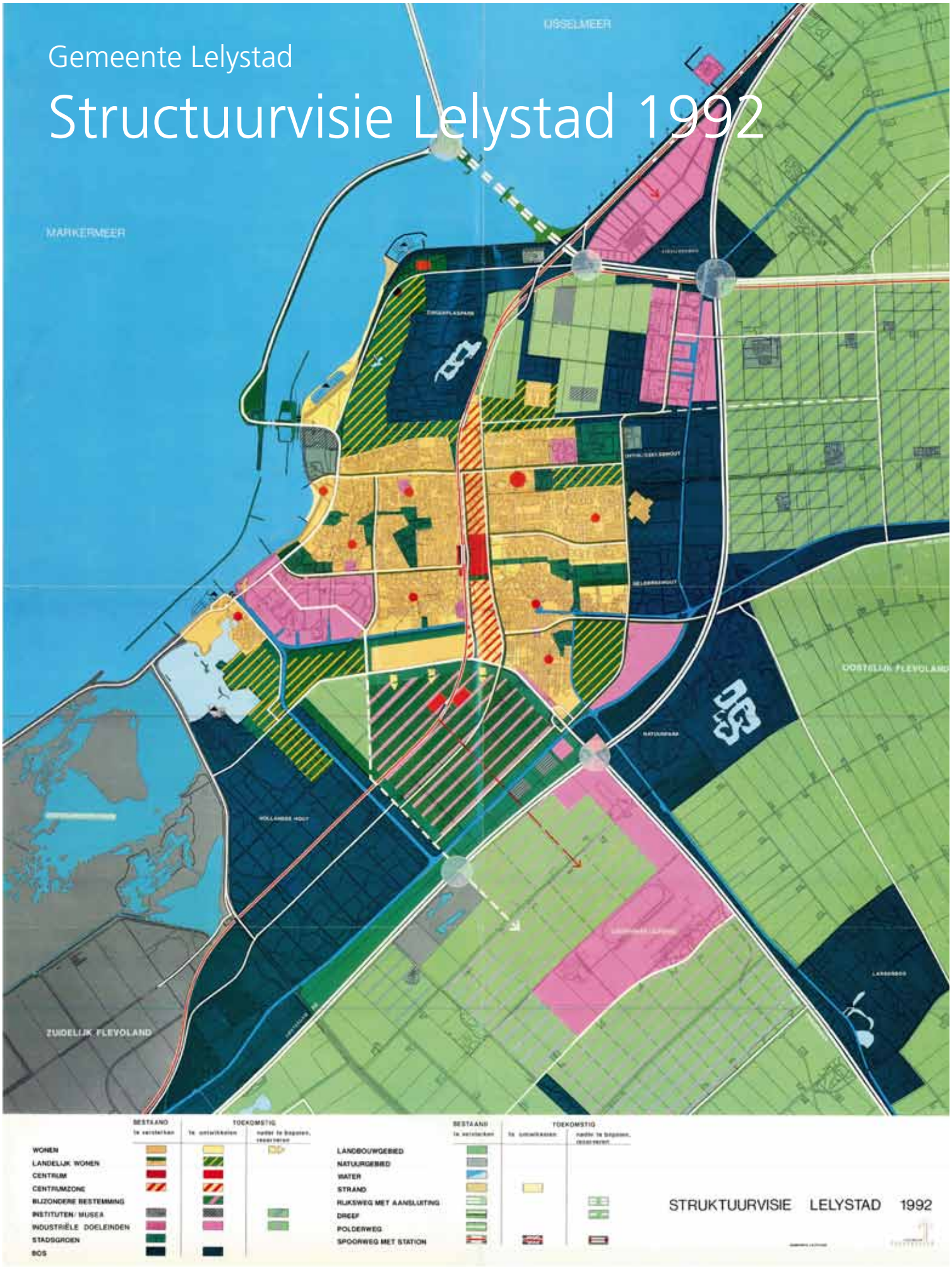
verklaring

- bestaande bebouwing
- wonen
- centrumzone
- stedelijk centrum
- buurtcentrum
- bedrijventerrein
- recreatieve voorzieningen en wonen
- nader te bestemmen reservering
- groen
- rijksweg met aansluiting
- reservering rijksweg
- stadshoofdweg
- hoofdroute voor fietser en voetganger
- ongelijkvloerse kruising
- spoorweg met station
- goederen spoorweg
- hoogspanningsleiding
- water

rijksdienst voor de ijsselmeerpolders
februari 19

Gemeente Lelystad

Structuurvisie Lelystad 1992



Marije de Bie

Tafelgesprek

Marije de Bie: welkom allemaal. In dit gesprek komt een aantal thema's aan bod: de kust van Lelystad, de twee centra die Lelystad rijk is en de toekomst van Lelystad. Per thema ga ik een stelling voorleggen, ook aan de zaal, zodat we de sfeer kunnen peilen en dan wil ik aan u vragen om de hand op te steken, als u het eens bent met de stelling. Dan gaan we de discussie verder overlaten aan de heren aan tafel. Aan het eind van elk thema wil ik u nog de gelegenheid geven om vragen te stellen, zo die er zijn.
Ik gooi de eerste stelling er direct in: 'Lelystad had vanaf het begin aan het water gebouwd moeten worden'. Bent u het daarmee eens, dan zie ik graag handen in de lucht. Fifty fifty, misschien iets meer dan helft. Ik ga naar de heren, en heel brutaal tutoyeren. Zeg het maar. Had Lelystad vanaf het begin aan het water gebouwd moeten worden?

Peter Strijker: ik denk dat Van Eesteren dat punt wel goed zag, in die zin dat hij de mogelijkheid schiep om een centrale zone te bedenken die van oost naar west ging en waarbij de stad als vanzelfsprekend bij zijn ontwikkeling naar het water toe zou groeien. Er was alleen één probleem. Bij de opdracht van Lelystad mocht de stad niet aan het water gevestigd zijn, want daar was geen economische noodzaak voor. En de stad was door de waterbouwers bedacht, de mensen van de Dienst Zuiderzeewerken, met dijken waarbij op dat moment de dijk heilig was verklaard en er absoluut niet iets van een idee was dat je een dijk zou kunnen gebruiken om op, aan of tegen te bouwen en zelfs daar jachthavens aan te leggen.

Jop Fackeldey: het is een beetje ingewikkeld. In de tijd van Vliegwiel, daarin mocht ik samen met Bouwe optreden, was al een aantal stappen gezet. De hele stad kan natuurlijk nooit aan het water liggen, hoe lang de kust ook is. Er ligt altijd een heel groot deel niet aan het water. Als je van begin af aan geweten had dat de Markerwaard er niet komt, dan had je de stad optimaal aan het water kunnen oriënteren. Dan hadden we niet die wand ertussen gebouwd. Nu zitten er barrières tussen die heel begrijpelijk zijn, maar die eigenlijk wel een beetje in de weg liggen. We hadden veel beter gezorgd dat goede verbindingen tussen stad, centrum en het het water tot stand waren gebracht. Dat had wel gemoeten.

Marije de Bie: gemiste kans?

Jop Fackeldey: ik roep altijd 'daar is heel veel fout gegaan'. Achteraf allemaal gemiste kansen. Maar zo'n stad ontwikkelt zich zoals hij zich ontwikkelt. Ik ben sociaaldemocraat maar ik geloof dat ik de maakbaarheid van de samenleving niet meer zo hoog in dat vaandel heb staan.

Brans Stassen: Lelystad is natuurlijk een nieuwe stad en daar wil je alles optimaal doen. Ik denk dat er helemaal niets aan de hand is en dat Lelystad gewoon een stad aan het water is. Er zijn een heleboel dingen die je optimaal wilt maken. Een van daarvan is dat een centrum, het woord zegt het al, in het midden van de stad moet liggen. Als je dus een heel grote, uitgebreide stad gaat maken, dan komt automatisch dat centrum niet aan het water te liggen. Ik vergelijk het eerder met Den Haag en Scheveningen. Den Haag is ook een grote stad met een deel dat aan het water ligt. Ik denk dat zich op dit moment een heel recreatieve strook langs het water ontwikkelt en dat dat prachtig is. Ik ben het niet zo eens met de kritiek op het draaien van die as van Van Eesteren. Als je het plan van Van Eesteren bekijkt, dan had het ziekenhuis aan het water gelegen. Het ziekenhuis is als enige op de dijk gelegd, zodat je droge voeten zou houden als de polder ooit onderloopt, maar een ziekenhuis is natuurlijk niet het centrum. In Van Eesterens plan had het centrum ook niet aan het water gelegen. Ik denk dus dat het helemaal niet zo erg is dat er allerlei verschillende, bijzondere plekken in Lelystad zijn tussen al die huisjes en tuintjes en dat die niet allemaal op één plek liggen. Ik denk dat je als kleine stad aan het water kunt liggen en van daaruit groeit.

Bouwe van der Weide: ik ben het met de stelling oneens. Ik denk dat het heel verstandig is geweest om niet aan het water te beginnen. Op zich moet de stad aan het water liggen, aan de baai, aan de kust. Maar wat heb je voor bouwstenen in die eerste fase? Als je 'beginnen aan de kust' letterlijk neemt, zou dat leiden tot eenvoudige voorzieningen, hele woonwijken aan het water maar verder niets. Ik vind ook niet dat de gehele stad aan het water moet liggen. Wat wel aan het water moet liggen: de andere kant van Lelystad, het centrum van de stad waar je gaat flaneren, niet het centrum waar je je boodschappen doet. Dat kun je in het Lelycentre doen, dat kun je in de Gordiaan doen. Je gaat daar toch niet flaneren op zaterdagmiddag. Dat moet in een veel mooiere omgeving. Dat moet dus aan de kust.
Het is fantastisch dat de fase die we nu hebben nog mogelijkheden biedt om dat uit te diepen, te versterken. Als de kust vol zou staan met eengezinswoningen of hogere bebouwing, dan ben je helaas niet in staat om aan het water te bouwen met die downtown, met dat stadscentrum. Ik vind dat het op den duur die kant op moet gaan. Ik denk ook dat het op den duur die kant op zal gaan.

Jop Fackeldey: als je naar de toekomst kijkt, zie je twee dingen. Over één ding ben ik het heel erg met Bouwe eens, we hebben in ieder geval nog twee grote plekken liggen die nog niet ingevuld zijn, Meerdijkhaven en Graansteiger bij Lelystad Haven en het hele stuk tussen

Marije de Bie

Batavia Stad en de televisietoren. Er zijn maar heel weinig plekken die zo mooi en centraal liggen, die zo veel potentie bieden en waarover je eens goed moet nadenken. Je moet proberen gebruik te maken van de kwaliteit. Het enige wat ik probeer te betogen, is dat ik het jammer vind dat je de verbinding met de rest van de stad nooit meer zo makkelijk en goed georganiseerd krijgt als het van Den Haag naar Scheveningen is. Daar rijd je door een prachtige bosomgeving en word je langzaam en eigenlijk natuurlijk naar de stad en naar het water geleid en hier moet je daar wat meer moeite voor doen. Is dat erg? Nee, want ik ben het er zeer mee eens, dan hadden we het volgebouwd à la de Belgische kust, dan had we pas echt een probleem.

Marije de Bie: er is een deeltje gebouwd, een woonwijk. In de voorbereidingen van dit gesprek riep iemand: het is romantische kitsch.

Peter Strijker: daarmee wordt het grote project van Leon Krier naast Batavia Haven bedoeld. Daarover wordt door architecten inderdaad verschillend gedacht. Ik geloof dat zo'n project bij veel bewoners, bij veel mensen in goede aarde valt, maar persoonlijk krijg ik een beetje de kriebels. Lelystad is van na 1960/1970. Wij hadden toch voor zo'n belangrijk project een architect moeten kiezen die kans zou zien met dezelfde volumes en met dezelfde variatie maar op een modernere manier de architectuur te bedrijven?

Jop Fackeldey: wat dat betreft is het altijd mooi dat architecten het nooit met elkaar eens zijn. Dat is goed nieuws. Ik ben het volstrekt niet met je eens, Peter. Ik vind het fantastisch. Ik kan niet wachten, en dat gaat ook gebeuren, tot het tweede deel gerealiseerd gaat worden. Als het goed is, gaan ze daarmee in het najaar de markt op.

Peter Strijker: ook van Krier?

Jop Fackeldey: sterker nog. We hebben van jouw grote vriend geëist dat echt in dezelfde stijl gebouwd wordt, en dat de havenkom afgemaakt wordt.

Brans Stassen: Lelystad is de enige compleet nieuwe stad in een modernistische stijl. Dat realiseer je je niet altijd. Er is één dorp, dat is heel beroemd, Nagele, maar er is één stad in Nederland die modernistisch is. Modernisme, moet je niet vergeten, is ook al weer een historische stijl. Dat is voorbij. We zijn daarna in het postmodernisme gekomen, op het ogenblik zijn we erg bezig met allerlei retro dingen, maar het modernisme was een stijl die heel belangrijk is voor de hele culturele ontwikkeling van Nederland. De enige stad die modernistisch is als geheel, niet alleen door Van Eesteren maar ook hoe hij later opgezet is, is Lelystad. Nu krijgen we dus aan de kust even een heel andere beweging. Inderdaad, romantisch, retro, kitsch, hoe je het ook noemt. Dat past niet bij het modernisme. Maar het is natuurlijk maar het allereerste begin, het gaat veel meer door. Er staat nog maar één blokje van vier, waar ik ook niet zo van houd, aan de haven, maar gelukkig komen er nog zeven of acht blokken. Dat zal nog wel een paar jaar duren. Er is nog alle kans om dat anders te gaan doen. Ik hoop dat ieder blok weer reageert op dat moment. Dat we niet door moeten gaan met Krier, staat voor mij als een paal boven water.

Brans Stassen

Jop Fackeldey

Jop Fackeldey: dan heb ik slecht nieuws, ben ik bang.

Brans Stassen: het totaal van Lelystad is modernistisch en daar moeten we inderdaad trots op zijn en daar moeten we rekening mee houden.

Jop Fackeldey: dat debat hebben we lang geleden al heel intensief gevoerd. Toen is gekozen voor een omsloten havenkom waarin je een bepaalde sfeer creëert. Dat kun je mooi of niet mooi vinden, wij denken dat je in dit geval niet zoals de Zilverparkkade afzonderlijke ensembles moet maken zonder dat gebouwen met elkaar reageren. Met wat ons voor ogen staat, zorg je dat je de stijl doortrekt en dat in diezelfde stijl dat hele mooie blok gerealiseerd wordt. Ik denk dat we daarover nog enige discussie gaan krijgen met deskundigen. Gelukkig maar, want daar wordt het alleen maar beter van.

Marije de Bie: ik ga dit thema afsluiten en gooi stelling twee erin: 'Het Lelycentre moet gesloopt worden'. Als u het daarmee eens bent, handen omhoog. Verrassend, geen handen.

Brans Stassen: Lelycentre was natuurlijk bedoeld als een van de vier wijkcentra. Dat het Lelycentre genoemd werd, is een heel slimme truc van de winkeliers daar. Je denkt er niet eens meer bij na als je Lelycentre zegt, maar eigenlijk is de Gordiaan het Lelycentre. Het Lelycentre heeft van begin af aan een ander karakter gehad dan de Gordiaan. Het heeft ook een markt, het heeft helemaal zijn eigen sfeer, zijn eigen publiek. Ik denk dat het voor een stad essentieel is dat er verschillende sferen zijn, dat niet alles in één winkelcentrum gebeurt, alles op één plek. We hebben het net over de plekken aan het water gehad. Prachtig wat hier aan het ontstaan is en dat zal nog veel verder gaan. Ga door. Het Lelycentre is kostbaar. Ik denk dat heel veel Lelystedelingen ontzettend houden van het Lelycentre. Het moet zeker niet weg.

Peter Strijker: ik wil daar nog wel iets aan toevoegen, want ik ben het niet helemaal met je eens, Brans. We weten natuurlijk best dat het Lelycentre te lang is doorgegroeid omdat het toen een succesformule was. Dat zien we ook een beetje weerspiegeld denk ik aan de mensen die hier niet hun hand opsteken, dat een heleboel mensen hier het Lelycentre van oudsher kennen en zich daarmee verbonden voelen. Dat heeft Lelystad heel lang parten gespeeld bij de ontwikkeling van het hoofdcentrum. Wat je nu ziet, is een heel nieuwe ontwikkeling en dat is natuurlijk in de stedenbouw kenmerkend voor alles wat we in ons leven zien, dat is dat dingen continu veranderen. Zelfs als je vroeger dingen gedaan hebt die hartstikke goed zijn geweest, zie je dat er nu iets verandert waardoor er iets mis kan gaan. We staan nu nog voor een ander probleem en dat is dat überhaupt ons winkelvloeroppervlak landelijk gesproken sowieso zeven tot twaalf procent te groot is. We moeten gaan krimpen. Dan zullen we een deel van het Lelycentre extra moeten laten krimpen om het hoofdcentrum op dat punt voldoende kracht te laten behouden.

Jop Fackeldey: nee, ik denk het niet, Peter. Het Lelycentre is er. Het Lelycentre heeft zijn eigen functie. Historisch kun je verklaren waarom het misschien nu anders zou moeten, maar die functie moet je behouden. Je moet wel heel goed nadenken, en daar maak ik mij veel meer zorgen over, wat je doet met de kantorenstrook aan het Lelycentre, met de leegstand daar en de slimme

Bouwe van der Weide

Peter Strijker

toevoegingen niet zijnde winkels, maar zo dat het Lelycentre functioneert. Wat je moet doen, is opnieuw kijken naar het stadshart. Dat doen we ook met elkaar. Dat we te veel winkel-vierkante-meters hebben, is ook waar, en dat je moet krimpen ook. Maar je moet wel, en misschien niet letterlijk, de oude gedachte daarin terughalen. De wortelstok hoorde ik al even voorbijkomen. Die twee moeten een relatie met elkaar gaan onderhouden. Ik denk dat je veel beter kunt sturen in het stadshart op het verkleinen van het winkelcircuit en een groot deel aan de noordkant proberen via leasure en bewoning te versterken en dat je niet het Lelycentre gaat verkleinen. Bovendien los je daarmee het probleem niet op. We zeggen wel steeds: het stadshart heeft last van het Lelycentre. Vergis je niet, als je naar de cijfers kijkt, heeft het stadshart minstens zoveel last van alle heel sterke en grote wijkwinkelcentra. Dat was ook een deel uit het concept van Lelystad, iets wat heel veel steden niet hebben. Al die wijkwinkelcentra, inclusief de Tjalk, die om de hoek ligt en een heel sterke supermarktpoot heeft, daar heeft het stadshart veel meer last van. Je loopt het risico met het verkleinen van het Lelycentre, om het stadshart sterker te maken, dat je het verkeerd doet. Laat het Lelycentre functioneren zoals het functioneert en maak het stadshart zelf sterker.

Bouwe van der Weide: ik hoop eigenlijk dat het Lelycentre vanzelf kleiner en kleiner wordt. Dat hoop ik trouwens ook van de Gordiaan.

Jop Fackeldey: dat gebeurt.

Bouwe van der Weide: maar verder dan jij denkt, Jop. Het huidige stadscentrum, waar we op zaterdagmiddag naartoe gaan, dat is het dan. Dat is toch helemaal geen plek om gezellig op zaterdagmiddag nog even wat rond te lopen tussen wat gebouwen? Dat moet een dienstencentrum zijn met allerlei voorzieningen, maar niet met allerlei winkels waar je op zaterdagmiddag naartoe gaat.

Jop Fackeldey: als de zon schijnt, dan loopt het een stuk makkelijker dan bij regen, of je komt bijvoorbeeld van Lowlands uit het station en je loopt over het pleintje richting de Promesse, daar is niet zoveel mis. Waar je een unheimisch gevoel krijgt, is het oude noordelijke gedeelte rond De Waag. Daar moeten we echt fors ingrijpen; dat kan niet zo blijven. Maar de kern, rond Promesse, is goed en moet je versterken. Aan De Waag moet je andere functies toevoegen, die levendigheid brengen. De horeca laat zich daar concentreren. Als we toch over denkfouten hebben, wie heeft bedacht dat je een horecapleintje neerlegt waar het nu ligt. Jullie hebben daar verstand van, ik niet. Maar ik weet nog wel een paar andere ingrepen die handiger zijn.

Peter Strijker: het was een heel handige projectontwikkelaar die een mogelijkheid zag in het bestemmingsplan zat om daar horeca te realiseren, in tegenstelling tot wat de gemeente ooit als bedoeling had. Het is een foutje in het bestemmingsplan geweest. Niet eens een grote fout, maar iemand heeft daar heel slim, je zou kunnen zeggen, misbruik van gemaakt.

Brans Stassen: dat pleintje is nu echt een kleerscheur. Dat moet zo gauw mogelijk terug in zijn hok, naar de Gordiaan.

Peter Strijker: ‘zo gauw mogelijk’ hebben we in 1990 gezegd, 1992, 1994, 1996 enzovoort. Ik ben het er helemaal mee eens: zo gauw mogelijk.

Jop Fackeldey: zeer mee eens, alleen de praktijk van alledag is dat mensen op deze locatie, en daar moet je ook begrip voor hebben, hebben geïnvesteerd. Zij hebben hun pensioen in hun zaak zitten. Die kunnen wel denken: ‘nou, als u wilt dat ik wegga, dan kan dat wel maar dan moet mijn pensioen wel veilig gesteld zijn’. Dat is toch ook een portemonnee die te groot voor ons is, dus we moeten dat slim doen. Maar, het kost tijd.

Bouwe van der Weide: laat ze daar toch mooi zitten. Het is een natuurlijk proces geweest, dat gaat uitstekend. Ik vind niet dat je van overheidswege mensen bij de kraag kunt pakken: ‘kom op, voor onze plannen moeten jullie nu daar gaan zitten’. Ik blijf van mening dat de Gordiaan nooit een echt uitgaanscentrum zal worden. Dat is gewoon niet zo en dat moeten we ook maar accepteren. Ik vind bijvoorbeeld dat de Agora aan de kust had moeten worden gebouwd, niet waar hij nu staat. Die draagt niets bij. Er staat een oranje blok en dat is het dan. Mensen gaan er met de auto naartoe. Niemand gaat op de fiets of lopend naar de Agora.

Jop Fackeldey: protest!

Bouwe van der Weide: ja, drie mensen. Ik moet nog wel even iets ter bemoediging zeggen over de functie van de Gordiaan. Afgelopen zaterdag kon ik mijn oren niet geloven. Het was prachtig weer. Ik woon vlakbij het Stadhuisplein, liep daarnaartoe: muziek, veel beweging. Het was geweldig. Echt een stadscentrum. Ja, dat is het wel. Er zaten een paar dames van een jaar of 75 lekker aan de koffie met gebak. Mijn vrouw en ik gingen daar in de buurt zitten. ‘Het lijkt me lekker gebak, dat gaan wij ook bestellen.’ ‘Ja’, zeiden die dames, ‘maar wij komen hier niet vandaan, hoor.’ Dat hoorde ik al, zoals ze dat van mij ook horen natuurlijk. ‘Wij komen uit Groningen. Maar dit is niet voor het eerst, hoor. Dit is al de vijfde of zesde keer. Dat vinden we zó leuk, met de trein rijden. Maar ja, je kunt in Assen niets, in Hoogeveen niet, in Zwolle niet, Dronten niet. Lelystad: je loopt het plein op en je bent middenin de muziek. Fantastisch!’ Dat was voor mij wel een opsteker moet ik zeggen. Dat kan dus ook nog. En wij maar denken: er komt geen kop. Wel degelijk: twee!

Jop Fackeldey: veel meer, kan ik je vertellen, want dat zien we sinds die lijn geopend is.

Bouwe van der Weide: wij liggen wel aan het station met het huidige stadscentrum.

Jop Fackeldey: zeker.

Marije de Bie: ik begon met de stelling ‘Het Lelycentre moet gesloopt worden’, maar was er ooit sprake van dat dat zou gebeuren?

Peter Strijker: de gemeente Lelystad heeft in het begin van de jaren tachtig, toen er voortekenen waren dat dingen moeizaam gingen, een studie laten verrichten. Daar werd ik, toen ik net begon in Lelystad, bij betrokken. Wij hebben toen een uitgebreid boekje gemaakt waarin we hebben gezegd: dit en dat zijn de problemen, het Lelycentre moet niet te groot worden, en dat en dat zou ermee gedaan kunnen worden. En er is uitvoerig overleg geweest, met een poging om het Lelycentre, de Rijksdienst wilde ervan af, door de gemeente te laten aankopen. Dat mislukte uiteindelijk, omdat de gemeente zich niet mag gedragen als projectontwikkelaar. Daarom werd het Lelycentre voor een appel en een ei verkocht aan drie daar gevestigde ondernemers. Zij hebben, omdat het zo goedkoop was, op een makkelijke manier een flink hypotheekbedrag kunnen lenen en hebben het centrum een upgrading gegeven met een overkapping. Dat is zodanig succesvol geweest, dat het nog jarenlang, zoals in het verhaal van Bouwe ook bleek, een blok aan het been was voor de ontwikkeling van het stadshart.

Jop Fackeldey: tien jaar geleden, ik was net wethouder, was er weer een onderzoek naar welke economische functies er zijn. Toen kwam er, en ik was toen een stuk naïever dan nu, uit de ambtelijke organisatie een notitie: je moet de raad voorstellen om het Lelycentre te downgraden tot wijkwinkelcentrum. Nou, met pek en veren kwam ik de raadzaal uit. Daaruit blijkt opnieuw, en dat idee hebben we dan ook losgelaten, dat het Lelycentre echt zijn eigen functie heeft, voor een hele groep. Je moet nooit iets anders sterker maken door iets te willen verzwakken. Je moet zorgen dat je laat, wat bloeit, wat wel te versterken is, versterk je. Het stadshart moeten we versterken. Dat is wel de opdracht.

Peter Strijker: downgraden is een afschuwelijk woord, want dan krijgt iedereen de haren; precies wat je zegt. Je moet het niet downgraden, het moet via een natuurlijke weg wat bescheidener worden. Dat zal heel lastig zijn.

Jop Fackeldey: ik denk dat het voorlopig niet gaat gebeuren. Als ik nu kijk naar het Lelycentre en naar de omloopsnelheid van de winkels, naar het bezettingspercentage, dat soort kengetallen, dan is het stabiel en dan blijft het ook nog heel lang stabiel.

Peter Strijker: we zullen het meemaken.

Marije de Bie: nog een extra centrum, naast Batavia Stad, aan de kust?
Jop Fackeldey: nee, dat kan niet. Je moet soms ook

constateren dat het is wat het is. Je moet dat toerisme en die grote bezoekersaantallen die ook door Batavia Stad getrokken worden, heel erg gebruiken om dit hele gebied, inclusief Batavialand, goed tot bloei te brengen. Daar moet je niet een winkelcentrum bij maken. Je moet het hier tot bloei brengen voor de functie die het hier heeft. Daar hebben we heel goede ruimten voor, om dat verder te benutten en uit te breiden.

Marije de Bie: we gaan naar onze volgende stelling. Ik denk dat deze misschien iets beter valt dan die van het Lelycentre. 'De toekomst van Lelystad ziet er rooskleurig uit'. Handen in de lucht als u het ermee eens bent. Kijk, veel handen in de lucht.

Brans Stassen: ik ben het er wel mee eens, maar Lelystad is op een bepaalde manier een eenzame stad. Het is vanmorgen prachtig verteld. We hebben een paar flinke tegenslagen gehad. Aanvankelijk zou Lelystad in het kristallen model een heel belangrijke kern van allerlei andere steden zijn. Is niet doorgegaan. Lelystad zou een heel belangrijke voorstad van de Randstad worden; 100.000 mensen. Is niet doorgegaan. Ik was laatst in Zwolle en daar zeiden ze: wij rekenen ze tot ons achterland, in ieder geval Dronten en Emmeloord, en misschien ook wel Lelystad. Almere richt zich helemaal tot Amsterdam. Dus, Lelystad heeft een vrij eenzame positie. Aan de andere kant kan dat ook een sterk punt zijn. Ik zeg altijd heel wijs: ieder nadeel heb z'n voordeel. Alleen de voordelen die vanmorgen genoemd zijn, de ruimte aan de ene kant en de nabijheid van de Randstad aan de andere kant, waar heb je dat beter dan in Lelystad. De prijzen hier zijn nog heel betaalbaar. Ik denk dat Lelystad inderdaad een heel mooie toekomst heeft, maar het gaat allemaal niet vanzelf. Dus die jongedame heeft best een moeilijke jeugd gehad, dat moet je er wel bij denken. Ik verwacht veel van de luchthaven. Ik hoop dat het lawaai niet te erg zal zijn, daar zijn we natuurlijk allemaal bang voor, maar het is heel belangrijk dat Lelystad zulke functies krijgt.

Jop Fackeldey: ik hoop dat we inderdaad niet de fase krijgen die ik me nog heel leuk kan herinneren vanaf die pubertijd tot aan de midlifecrises; aan dat gedeelte zijn we nu ongeveer toe. Dan zie je echt dat er een aantal enorme kansen zijn. Ik sprak met het bedrijf dat zich hier vestigt, waarom doe je dat nu. Wereldwijd zijn er maar heel weinig plekken waar je de bereikbaarheid zo goed op orde hebt en tegelijkertijd de vestigingsruimte hebt. Die ruimte is echt een kwaliteit. Wat we vroeger als leegte beschouwden, Bouwe kent het nog wel uit onze Vliegwieltijd, zien we nu als ruimte. En ja, dan gaat de luchthaven echt helpen in de economische ontwikkeling. En de overslaghaven, en het aantrekken van de woningbouw en de overloop van Amsterdam. Je kunt het allemaal noemen, maar de grap is wel dat dat alleen gaat lukken als we dat ook benutten en daarvoor de goede keuzes durven maken. Ik denk wel dat we echt in een fase zitten waarin we uit de puberteit komen en tegen de tijd dat het de midlifecrisis is, zijn we allemaal weer een heel stuk ouder. Dus dat wordt een mooie tijd.

Bouwe van der Weide: die gouden toekomst ziet er inderdaad volgens mij zo uit. Mits we dat niet definiëren als 'hoe meer inwoners, hoe groter het succes'.

Jop Fackeldey: helemaal mee eens.

Bouwe van der Weide: ik las onlangs nog van iemand uit Almere die het toch gaat proberen in Almere. 'Wij worden misschien wel de vierde, derde stad van het land'. Dan breekt het geluk aan, blijkbaar. Dat is helemaal niet nodig. Je moet gewoon een gave, goed functionerende stad hebben. Misschien moet je zelfs niet gokken op honderdduizend maar op een mooie eenheid.

Jop Fackeldey: kwalitatief is een goede; tussen de tachtigduizend en honderdduizend. Voorlopig zal het een hartstikke mooie stad zijn.

Peter Strijker: ik denk dat Lelystad een bijzondere stad is, in die zin dat het een ontspannen stad is, zeker in relatie tot onze Randstad. Het heeft zijn eigen karakteristiek en zijn eigen kenmerken, die door vele mensen zeer positief worden beoordeeld. We hebben een ruime stad, die soms te ruim is omdat er lege plekken in zitten. Daar kun je aan werken en daar wordt aan gewerkt. En we zullen moeten proberen ons bewust te blijven dat het de moeite waard is om bijvoorbeeld de relatie stadshart en kustzone ook ruimtelijk beter met elkaar te verbinden.

Neem een Visarenddreef. Daar hebben we overigens ooit een prijsvraag voor uitgeschreven. Dat is niet tot een succes geworden, maar er waren heel mooie plannen om langs zo'n Visarenddreef passende bebouwing te maken, waardoor ook de relatie naar met kust als meer vanzelfsprekend wordt ervaren en je voor je plezier via zo'n route naar de kust rijdt. We hebben de dreven nu in feite niet meer als een raster maar als een buitenring, een binnenring en daartussen liggen spaken van het wiel, radialen. We hebben ook wel een keer voorgesteld dat we langs iedere radiaal een fietspad maken, zodat je sneller en vanzelfsprekender van de buitenkant naar de binnenkant kunt. Dat leidt er ook toe dat je op die plekken nog bebouwing zou kunnen toevoegen, en dat waar de stad zich nu soms te veel achter de dreven verstopt, hij weer zichtbaar wordt, met voorkanten.

Marije de Bie: het gaat de hele tijd over de stad die volwassen wordt. Nu krijgen we nog geld uit Den Haag.

Gaat dat op enig moment nog veranderen? Kan Lelystad de eigen broek ophouden?

Jop Fackeldey: we zitten midden in die storm. Oorspronkelijk had Den Haag, de Lelystadtafel, gezegd: als 80.000 inwoners in zicht is, moet je opnieuw naar de bijdrage gaan kijken. Het rijk heeft op enig moment gezegd: nee, we gaan dat eerder evalueren, want het duurt veel langer dan wij dachten; het mag geen openeinderegeling zijn. Dat rapport is er nu en in dat rapport vinden ze dat het een tandje minder kan. Wij zijn hard in gesprek en gaan hard aan de slag, samen met de gemeenteraad, om helder te maken dat we er nog niet zijn. Daarbij is een tweede boodschap dat we in deze fase een revival van de Lelystadtafel nodig hebben, om integraal te kijken naar de volgende stap die je moet maken. We waren het erover eens, je moet niet altijd afhankelijk willen blijven van geld uit Den Haag, maar we hebben het voorlopig, en een groot deel blijft in ieder geval nog wel even keihard nodig.

Eén ding is natuurlijk niet veranderd, ik hoorde dat uit eerdere verhalen, de stad is neergelegd met een bepaalde maat en schaal, met de openbare ruimte die daarbij hoort, maar de uitkering uit het Gemeentefonds gaat uit van het aantal inwoners en niet uit van wat ooit bedacht was. Dat verschil zit er nog. Voorlopig gaan we fors in gesprek om te zien wat daarvan overeind blijft en zullen wij ervoor pleiten om er integraal naar te kijken. We hebben het nu over de fysieke leefomgeving maar als ik één zijstraat noem, een van de gevolgen van de bevolkingsopbouw en samenstelling van Lelystad, waar Bouwe zo beeldend over sprak, is dat we op allerlei zorggebieden, jeugdzorg bijvoorbeeld, echt allemaal aan de verkeerde kant zitten van de hoeveelheden geld die we daaraan moeten uitgeven. Dus integraal moet je nog even goed kijken hoe je het kind het laatste zetje kunt geven als ouder op weg naar die volledige volwassenheid. Dat gesprek voeren we. Er gaat wat veranderen. Wat er gaat veranderen, dat zal nog wel een half jaartje duren voordat we dat weten.

Marije de Bie: heeft het een te grote broek aan gekregen van de Rijksdienst?

Jop Fackeldey: ja, ooit. Wat heet te groot, want tegelijkertijd levert dat wat mij betreft een kernkwaliteit op, de ruimte die er is, het groen dat er is. Dus je zou onmiddellijk zeggen: houden zo, maar je moet het ook nog kunnen betalen.

Bouwe van der Weide: hou ’t zo en blijf kermen, maar het is natuurlijk veel te mooi om weg te doen.

Jop Fackeldey: je moet het niet weg doen, maar je moet het wel kunnen betalen. En dat is toch een dingetje.

Marije de Bie: als we het over de bouw hebben, gaan we inbreiden of uitbreiden?

Jop Fackeldey: we doen al jaren allebei.

Peter Strijker: Lelystad heeft natuurlijk heel veel groen en het beheer daarvan kost geld. Er wordt wel gezegd: laten we daar gaan bouwen. Dan winnen we dubbel, want dan hoef je dat groen niet meer te onderhouden. Daar moet je denk ik heel erg mee oppassen. Onze oude Van Eesteren zei: het groen van de stad is het skelet van de stad. Dus wat de stad overeind houdt, wat vast is en wat het minst snel verandert, dat zijn de parken van de stad. Die zijn ook ontzettend geliefd. Wij wonen zelf aan een groene rand. Zodra de gemeente daar dreigde iets te gaan doen, is de hele buurt in opstand gekomen: je gaat toch niet aan dat groen komen. Soms moet het wel, maar op de plekken waar je moet inbreiden, moet je er heel goed naar kijken.

Jop Fackeldey: daar moet je heel terughoudend in zijn, want dat de kernkwaliteit.

Bouwe van der Weide: ik zou veel liever alleen in- en uitbreiden, breien noem ik het even, maar ik zou er ook stukken uithalen en opnieuw breien. Misschien dan wel iets dichter.

Marije de Bie: waar denk je dan aan?

Bouwe van der Weide: het is hier ook gebeurd. Wijken waarvan je zegt: hier is eigenlijk geen chocola van te maken, breek die af en bouw het beter nog een keer op.

Marije de Bie: zoals de Schouw.

Bouwe van der Weide: de Schouw is een heel goed voorbeeld.

Peter Strijker: ik denk dat de Atolwijk ook een voorbeeld is. Het wegnemen van de oude school, waarvoor een nieuw complex is gekomen, waarin nu twee basisscholen en woningen zitten, plus een wijkcentrum met woningen eromheen. Er is zoveel ruimte dat er naar mijn idee nog wat meer woningen bij hadden gekund, maar dat is een stedenbouwkundige opvatting. Dat is iets wat je gezamenlijk moet uitdiscussiëren, met bewoners en met bestuurders.

Marije de Bie: als we het dan over stedenbouw hebben, het ging over hoogbouw, laagbouw en Otto was erg voorstander van laagbouw in Lelystad. Is dat nog steeds de beste keuze voor de stad?

Peter Strijker: absoluut. Ik denk dat laagbouw paste, niet alleen bij Lelystad maar bij alle groeikernen die ooit

in Nederland zijn bedacht. Wij zijn het meest pregnante voorbeeld van een groeikern, omdat we volledig nieuw zijn en in een volledig nieuw land terecht zijn gekomen. Dat is denk ik een prima keuze geweest, alleen een stad is een stad en zal groeien. Ik denk dat ook nu met de veranderende situatie hoe mensen met elkaar samenleven in andere verbanden dan alleen gezinnen, het heel goed is dat we kijken naar andere vormen van wonen. Dat kan ook gestapeld zijn en dat moet je dan doen op de plekken die zich daarvoor lenen. Waar zou dat niet mooier kunnen dan nabij bijvoorbeeld het stadshart.

Marije de Bie: Jop, eens?

Jop Fackeldey: ja, eens. Laagbouw, tuin, groen. Dat is wel echt een kenmerk van Lelystad, dat moet je houden, maar er zijn wel plekken waar je hoogbouwaccenten kunt leggen. Ik ben het heel erg eens met wat Peter zegt, wij kijken nu naar de wereld vanuit de huidige woonsituatie. Als over twintig jaar de auto's er niet meer zijn en we alleen zelfrijdende auto's hebben, als..., en zo een aantal van dat soort redeneringen door. Kijk naar de andere vormen van samenleven en wonen, dan gaat daar nog heel veel in veranderen. Het goede nieuws is: als er één ding is waarin Lelystad sterk is geweest, dan is het opnieuw bedenken en veranderen. Volgens mij moeten we daar adaptief mee omgaan. Hoogbouw is prima, af en toe een accent, maar ik ben wel voor laagbouw.

Peter Strijker: hoogbouw kan op plekken die echt geëigend zijn, het centrum werd genoemd, maar aan het water kan het natuurlijk prachtig. Rondom de haven moet hoogbouw komen. Over hoe het eruitziet, kunnen we kibbelen, maar met hoogbouw om het water kan een mooie kom ontstaan, met mensen die op een verdieping wonen en een prachtig uitzicht hebben. Dat gaat gewoon gebeuren.

Marije de Bie: gaat dat gebeuren Jop?

Jop Fackeldey: ja, dat gaat gebeuren. Dat zie je nu al. Het is bijna natuurlijk dat het zich zo ontwikkelt. Zeker op de plekken aan de haven. Het is natuurlijk geweldig dat zo veel mogelijk mensen kunnen genieten van het uitzicht. Alleen al om naar de lucht kijkt, of naar de Hurkende Man, geweldig. Daar moet je zo veel mogelijk mensen gebruik van laten maken.

Bouwe van der Weide: de verhuurders ook. Het valt mij op dat in de afgelopen decennia de mensen ouder worden. Je ziet de bevolking van Lelystad nu op de een of andere manier, in de statistieken ook, ouder worden en veel van die mensen op leeftijd willen liever niet meer in zo'n buitenwijk wonen maar willen plat, in een appartement wonen. Ik denk dat daar een markt voor is.

Marije de Bie: een hele tijd was het zo, als je zei dat je uit Lelystad kwam, dat je scheef werd aangekeken. Misschien geldt dat nog steeds wel. Hebben we nog steeds dat imago?

Bouwe van der Weide: dat geldt nog steeds. Maar als mensen echt naar Lelystad komen dan weten ze niet wat ze zien, inclusief de natuur die volwassen is geworden. Dat is al zo vanaf het begin, maar nu helemaal.

Jop Fackeldey: gisteren mocht ik bij het vijftig jarig bestaan van een bedrijf in Lelystad, een verhaal vertellen. Zij hadden alle leveranciers, klanten en weet ik wat nog meer uitgenodigd en die kregen daarna zo'n stadstoer. Iedereen die de bus uitkwam viel in een verbijsterde rol: is dat ook hier? Dat is altijd als je een stadstoer doet. We doen heel veel aan promotie, aan het vertellen van het verhaal van Lelystad, maar eigenlijk gaat het des te beter naarmate er meer mensen dat verhaal vertellen en mensen naar de stad halen. Zien is geloven, geldt echt voor de stad.

Bouwe van der Weide: ik heb daar niet zo veel aan toe te voegen, maar die beroddelde jeugd achtervolgt ons nog jaren. Je moet niet in Dokkum wezen, want dan word je vermoordt. Dat is hier in Lelystad ook een beetje zo. We kunnen niet anders doen dan gewoon vertellen hoe het is. Ik durf dat wel te zeggen: de domheid van de mensen. Ze weten werkelijk niet waar ze het over hebben, ze hebben het een keer gelezen of gehoord. Zo zit helaas de mensheid in elkaar, wij ook denk ik. Wij hebben ook vooroordelen over andere plaatsen.

Peter Strijker: ik vind dat Bouwe een iets te somber beeld schetst. Ik maak tegenwoordig mee, als je meldt dat je uit Lelystad komt, dat ze nieuwsgierig zijn. Tien jaar geleden reageerden ze weemoedig: kom je uit Lelystad?

Marije de Bie: Dus Jop, conclusie? Is de toekomst van de stad rooskleurig?

Jop Fackeldey: de toekomst van de stad is volgens mij hartstikke rooskleurig. We staan er goed voor. We staan op een mooi moment met tal van kansen en die gaan werken als we die met zijn allen benutten. Dat blijft er altijd mee verbonden: het gaat nooit vanzelf. Dat is ook gezegd en dat zal zo blijven.

Peter Strijker

Tour door Lelystad

Nieuwland, Poldermuseum
Ik neem u mee met een rondrit door de stad waarbij we chronologisch een aantal wijken bezoeken, die kenmerkend zijn voor Lelystad wat betreft hun stedenbouwkundige opzet en architectuur.

Beginweg
Vanaf 'Nieuwland Poldermuseum' rijden we naar de Beginweg – het woord zegt het al. Het eerste stuk van de route loopt langs een deel van de kust en u ziet de ontwikkelingen met woningbouw, jachthavens, recreatieve mogelijkheden vanaf ongeveer 2000.
Het geeft mij de gelegenheid om u mee te nemen in de geschiedenis – in het kort – van Lelystad.

Lelystad 1948
In 1948 werd Lelystad op de kaart gezet in de landelijk studie 'Bevolkingscentra in het oude en nieuwe land' als een regionale verzorgingskern met 25.000 à 30.000 inwoners.

Van Eesteren
In 1959 kreeg prof. Cornelis van Eesteren van de minister opdracht voor het maken van een stedenbouwkundig ontwerp.

50.000-100.000
De opdracht omvatte een plan in hoofdzaken voor 50.000 inwoners met een uitgroei naar 100.000.
Van Eesteren, een belangrijke vertegenwoordiger van het modernisme en bekend van het uitbreidingsplan van Amsterdam uit 1934, kreeg deze opdracht om te komen tot een functionele, eigentijdse stad met een goede menselijke kwaliteiten omtrent veiligheid, ruimte, schone lucht e.d.

Structuurplan 1964
In 1964 rondde Van Eesteren zijn structuurplan af. De uitgangspunten van zijn ontwerp waren in belangrijke mate gebaseerd op het 'Handvest van Athene' (1933) waarin de functionele stad was beschreven op basis van moderne principes.

CIAM
Van Eesteren was een belangrijke vertegenwoordiger (en tevens een voorzitter) van de CIAM – Congrès Internationaux d'Architecture Moderne – een platform voor moderne stedenbouw in Europa.

Dit platform heeft bestaan van 1928 tot 1959 en hield een elftal congressen door heel Europa en kende vele belangrijke vertegenwoordigers zoals le Corbusier en ook Jan Bakema.
De belangrijkste kenmerken van het ontwerp van Van Eesteren waren zoals:

- een stad voor 100.000 inwoners met bijbehorende infrastructuur, wijken op polderpeil, daarboven een raster van halfhoge autostadswegen en een stadscentrum op dijkhoogte

- de stad is meer noordwaarts gelegen dan nu het geval is

- de stad is oost/west georiënteerd, voor wat betreft zone met winkels/centrum/cultuur

- ondanks de ligging aan het IJsselmeer, werd de stad niet verbonden met het water (daar was geen economische reden voor); door de zonering oost/west werd dat voor de toekomst niet uitgesloten, de mogelijkheid voor een dubbelstad was aanwezig door een sprong naar de Markerwaard (zie hiervoor studiemateriaal van Van Eesteren)

- het ontwerp was volledig gericht op een gemotoriseerde samenleving en de oost west georiënteerde snelweg zou de ruggengraat van de stad worden.

Controverse afwijzing
Het plan van Van Eesteren leidde tot een controverse met de rijksdiensten en werd om diverse redenen afgewezen.

Biologisch/dynamisch centrum
We zijn inmiddels aangekomen bij de noordzijde van de stad, waar nu een belangrijk biologisch/dynamisch tuinbouwgebied ligt. In de negentiger jaren het grootste in zijn soort in Nederland.

Beginweg
De Beginweg, het woord zegt het al, hier zou de stad starten.
Omdat de planvorming en de uitvoering zo dicht op elkaar zaten, was men reeds begonnen met de eerste fase van verkaveling op basis van het plan Van Eesteren.
De cunetten en riolering waren aangelegd ten behoeve van een eerste wijk met sociale woningbouw: dus een verkaveling voor eengezinswoningen.
Nu is Jagersveld herverkaveld met grote kavels van 1.000 tot 2.000 m2 voor individuele bouw voor stafleden van de toenmalige rijksdiensten.

Snelwegtracé Van Eesteren
Na het zicht op het Jagersveld gaan we rechtsaf en komen we op het 'snelwegtracé' van Van Eesteren. Hier was de oost-west verbinding gedacht door Nederland, via de Markerwaard.

Zuiderzeewijk
De rit gaat verder naar de oudste wijk van Lelystad: de Zuiderzeewijk. Deze wijk is ontwikkeld volgens strikte uitgangspunten van de CIAM.

CIAM-thema's in de Zuiderzeewijk
– een zakelijke directheid en moderniteit als tegenpool van 'misplaatste', romantiek

– een 'organische wijkopbouw', dit wil zeggen een bepaalde logische plaats in de wijk van de woningen en van alle gebouwen van algemeen belang; verband tussen het groen in de wijk en het groensysteem van de stad

– goede doordachte oriëntering van alle woningen ten opzichte van de omgeving, zon- en windrichting; als gevolg daarvan vermijden van gesloten woonblokken

– vermijden van het plaatsen van woningen langs verkeersstraten

- een overwegend rechthoekige structuur waarin alle gebouwen plat zijn afgedekt

– centrale ligging van belangrijke voorzieningen zoals scholen en sociaal-culturele functies; centrale groenzone tussen de woongebieden; ruimtelijke geleding in kleine (hoven) en grotere (deelgebieden) eenheden

– open woonblokken met een hoven-verkaveling; geen noordtuinen

– woningen gesitueerd aan hoven; voor zover liggend langs hoofdwegen met de (afgeschermde) achterkant daaraan grenzend.

In totaal bevat de Zuiderzeewijk 1500 woningen. Belangrijk was tevens dat alle (huur)woningen ook dezelfde of verwante architectonische uitdrukkingsvorm kregen, platte daken waren daarin ook bepalend. Daarmee werd beoogd de sociale samenhang tussen bewoners te bevorderen, ongeacht opleidingsniveau of beroepsuitoefening.

Ondanks het afgewezen plan van Van Eesteren was er zoveel (voor)studiemateriaal op kleine schaal gemaakt dat dit kon worden gebruikt voor de opzet en de uitwerking van de Zuiderzeewijk. De ontwerpers, zoals Van Zaltbommel, lieten zich duidelijk leiden door zo zuiver mogelijk de CIAM-principes te hanteren. Op zichzelf is dat bijzonder omdat de de gedachten van de CIAM elders in Nederland (en Europa) op zijn retour waren. Nergens anders in Nederland vinden we nu een zo duidelijk afgebakende eenheid van CIAM/Modernisme als hier in de Zuiderzeewijk. Voorbeelden elders herkennen we vooral als delen van wijken/buurten en dateren meestal een klein decennium eerder.

Stedenbouwkundige opvattingen per decennium
Dat brengt ons op de volgende constatering: in Lelystad zijn de stedenbouwkundige opvattingen per decennium afleesbaar aan de verschillende wijken. We zullen dat zien in het vervolg van onze route.

Lelycentre
Allereerst gaan we nu naar het Lelycentre. Interessant omdat het Lelycentre in de opvatting van Van Eesteren onderdeel moest worden van de oost-west gelegen centrale zone van de stad. Tegelijkertijd was besloten, dat leidde onder meer tot de controverse met Van Eesteren, dat de stad veel meer vanuit de oostzijde naar het westen zou worden ontwikkeld. Van Eesteren stond juist het tegenovergestelde voor!

De bebouwing van het Lelycentre was wel ontworpen vanuit de gedachte dat er sprake was van een tijdelijk karakter en flexibiliteit. Mede ingegeven door geplande bovenruimten met sociale functies, op dat moment benodigde kantoorfuncties en een kroeg. Het materiaalgebruik was dientengevolge van een eenvoudige en sobere kwaliteit. De tijd zou leren of er vervanging en kwalitatieve verbetering zou komen, het werd in ieder geval opengehouden.

Het Lelycentre was een succes, in die zin dat de winkeliers er voorspoedig en goed functioneerden. Dat leidde er ook toe dat het Lelycentre in de jaren erna 'te groot groeide'.

Smedinghuis
Nabij het Lelycentre werd ook het Smedinghuis gebouwd, als baken/landmark voor de nieuwe stad (Van Mourik en Dupont) met plaats voor 1.000 ambtenaren van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders.

Ook kwamen er gebouwen, zoals de eerste rechtbank, het stadhuis het RIZA (Rijksinstituut voor Zuivering van Afvalwater) etc. Nu zijn dat soort gebouwen zorgenkindjes: staan (deels) leeg en er zomaar woningen van maken is erg lastig qua ligging en ook vanwege de lastige infrastructuur over twee lagen.

Centrumzone als onderdeel van de wortelstokgedachte
In die jaren ontstond onder verantwoordelijkheid van de Rijksdienst een nieuw Structuurschema 1969, dat zich letterlijk afzette tegen alles wat Van Eesteren had bedacht: het belangrijkste was de kwartslag die de stad meekreeg: de centrale zone, met centrumfuncties etc. werd noord-zuid gelegd, evenwijdig aan de toekomstige spoorlijn. De verschillende knooppunten (centra) werden gekoppeld via deze centrale zone en werden onderdeel van de zogenaamde wortelstokgedachte, die de belangrijkste drager voor de stad vormde.

Het Lelycentre werd op initiatief van de winkeliers in de tachtiger jaren overkapt, waarmee de aantrekkelijkheid

Route

Markermeer
Lelystad
Beginweg
Zuiderzeewijk
Karveel
Nieuw Land
poldermuseum
Stadshart
Naar
Stadhuis
Wold
Werkeiland
Landstrekenwijk
Hollandse Hout

werd vergroot. Tegelijkertijd was het daarmee een blok aan het been om de ontwikkeling van het huidige stadshart goed op gang te laten komen. Een worsteling van vele jaren.

Karveel 1970

We laten het Lelycentre achter ons en vervolgen de route naar het Karveel. Het Karveel is een succesvolle wijk uit de jaren zeventig met veel koopwoningen (premie en/of vrije sector) die vooral bewoond gingen worden door medewerkers van de verschillende rijksdiensten, die zich verbonden voelden met Lelystad en een eigen huis wensten met een andere sfeer qua variatie en afwisseling dan de Zuiderzeewijk.

Er liep een parallel met veranderende inzichten op stedenbouwkundig gebied, niet meer de enigszins rigide opvattingen van de CIAM, maar vrijer en willekeuriger.

Kempenaar etc.

We gaan onze route vervolgen richting Wold. Daartoe rijden we via dreven, het hoofdwegennet, langs het stadshart naar de Wold. Ten zuiden van het Karveel zijn kort daarna de succesvolle wijken Kempenaar, Kogge, Gondel en Schouw ontwikkeld op dezelfde stedenbouwkundige principes.

Als we over de dreven rijden zien we deze wijken nauwelijks tevoorschijn komen tussen het wel zeer overdadige groen. Ik kom daar straks op terug bij een nieuwere wijk uit de jaren 1995-2000.

Zilverpark

Rijdend naar en langs het stadshart valt ons dadelijk het Zilverpark op: ooit bedoeld om daar vele winkels zoals V&D te bouwen. Met de inzichten die zich rond 1980 uitkristalliseerden hebben we er alles aan gedaan om het stadshart te comprimeren. Geen 120.000 inwoners in de toekomst en geen stappentheorie dat de stad vanzelf wel dichtgroeide als je volgens stepping stones opereerde. Het Zilverpark is nu ons visitekaartje.

Wold 1980

De Wold en aanliggende delen zoals de Kamp, de Horst en de Griend zijn in ontwikkeling gekomen rond 1980. Nog onder de verantwoordelijkheid van de Rijksdienst, maar in 1980 werd Lelystad gemeente. De Wold ontstond op basis van de toen sterk in de mode zijnde stedenbouwkundige gedachte dat er een zeer grote mate van herkenbaarheid, variatie en zelfs gezelligheid in de aard en ligging van de woningen werd nagestreefd.

- Herkenbaar in de structuur, straatprofielen, grillige vormentaal, kapjes etc. etc.
- Herkenbaar aan de ontsluitingsstructuur, met doodlopende straatjes en pleintjes.

Een decennium later is hier een bijzonder uitgebreide renovatie over heen gegaan. Daarbij is met variatie in kleur een beduidend frisser beeld ontstaan, dan dat er oorspronkelijk was.
Denigrerend wordt (vooral onder vakmensen) een dergelijke wijk wel getypeerd als ‘bloemkoolstructuren’. Mede door de succesvolle opknapoperatie wordt de wijk door de bewoners positief gewaardeerd.

Landstrekenwijk 1995-2000

We vervolgen onze route naar de Landstrekenwijk.
Na een moeizame periode, eind tachtiger jaren en begin negentiger jaren, waarin de stad weinig groeide (veranderend rijksbeleid en de groei van Almere als concurrent) is in 1994 een succesvolle start gemaakt met Havendiep-Zuid/Landstrekenwijk. Een vrij langwerpig en smal gebied van 2,5 km x 500 meter is helder verkaveld met het gezicht naar buiten, naar de dreef gekeerd, en aan de noordzijde begrensd door het brede Havendiep, met mooi vormgegeven bruggen gekoppeld aan de oudere delen van de stad.

Projectmatige bouw met de nodige variaties en niet te grote woningaantallen per project, gekoppeld aan een samenhangend, zo overzichtelijk mogelijk patroon van wegen.

Ondanks de jeugdige leeftijd van Lelystad zien we met de voorgaande bezochte wijken/buurten dat er onderling een groot verschil is in zowel de stedenbouwkundige als architectonische uitwerking.
Bij wijze van spreken:
Elk decennium in Lelystad is afleesbaar: sterker dan in ‘oudere steden’ in Nederland, daar is toch over het algemeen sprake van meer menging.

Warande

We rijden via de zuidelijke Larserdreef langs de nieuwste woonwijk in ontwikkeling. Hier is veel aandacht voor individuele bouw: individuele vrije sector. Veel tegenwind door recente recessie.

Werkeiland

Het laatste onderdeel van deze excursie betreft het werkeiland. Via het buitengebied langs de Knardijk rijden we er naar toe.

Op het werkeiland zijn vanaf 1953 het Stenen Kamp en het Houten Kamp tot stand gekomen.

Het stenen barakkenkamp werd gebouwd op het werkeiland Lelystad, middenin het IJsselmeer. Het was

het door-de-weeks onderkomen voor bouwvakkers en dijkwerkers, die werkten aan de Knardijk, gemaal en sluis.

Een kleine staf van mensen woonden er permanent, zoals een dokter, een onderwijzer etc. Er was dus ook een kerkruimte en een schoollokaal. De overige gebouwen waren ingericht voor logies en eetgelegenheid, vandaar de 'kantine', die is herbouwd nabij Batavialand.

De kleinschalige groepering van simpele gebouwen, hun semi-permanente en openbare karakter en het zuinige gebruik van bouwmaterialen hebben de sfeer uit de jaren vijftig behouden.

Het Houten Kamp wordt gevormd door een aantal houten huisjes waarin werd gewoond. Door de bewoners is hier in de loop der jaren zodanig vertimmerd dat de woningen een gerieflijk oord vormen met een eigen sfeertje.

Waardering

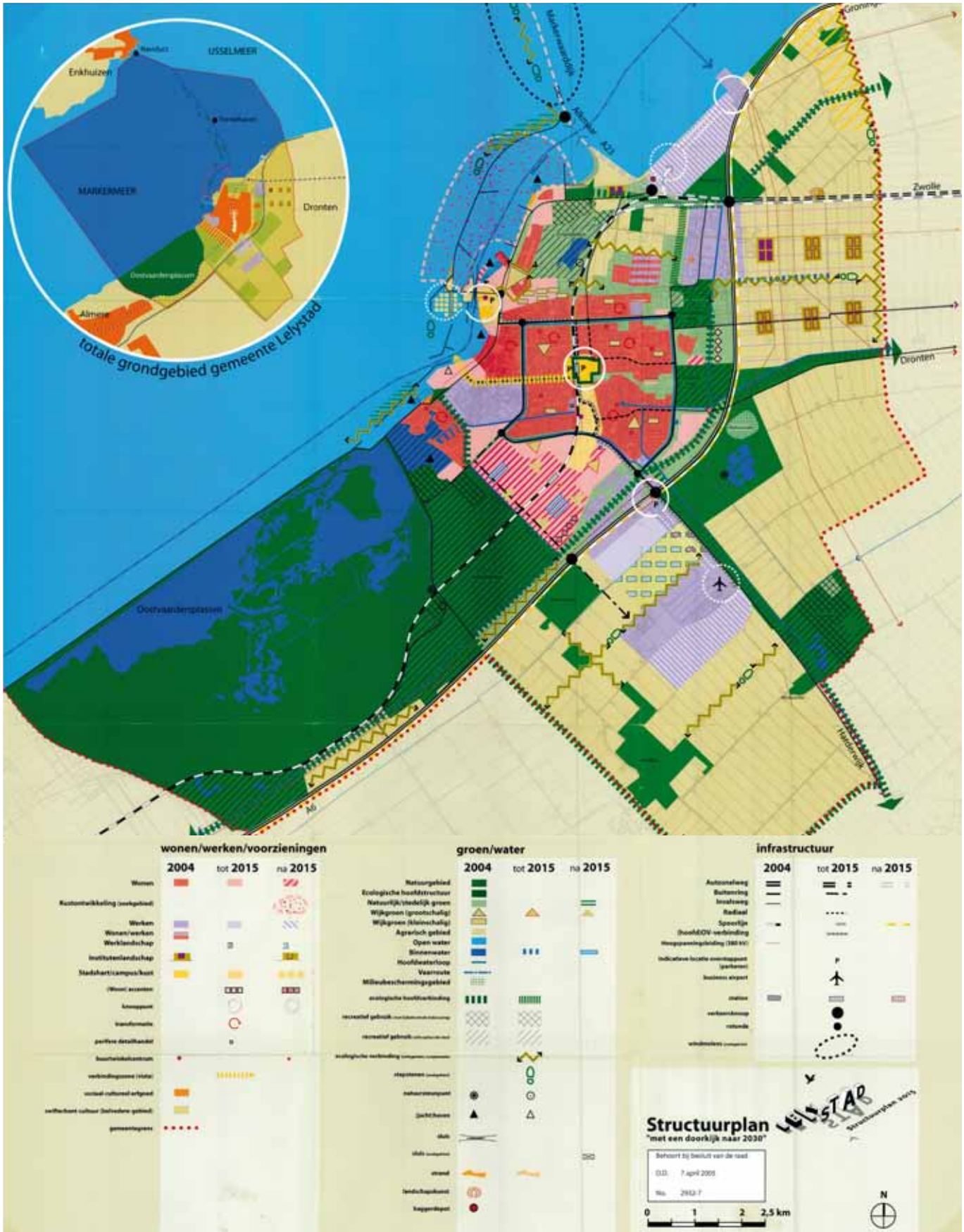
Het werkeiland is cultuurhistorisch van belang, omdat het de eerste fase vertegenwoordigt van de inpoldering van Oostelijk Flevoland. Daarmee is het werkeiland een bijzondere uitdrukking van het pionierskarakter van de vroeg naoorlogse inpolderingsgeschiedenis van Nederland.

De ensemblewaarde van het werkeiland komt zowel voort uit de onderlinge ruimtelijke en functionele samenhang tussen de dijk, de woningen, de sluis en het gemaal Wortman.
Als enig resterend werkeiland heeft het complex een hoge zelfredzaamheidswaarde. Mede dankzij de recente restauratie (2005) is de verschijningsvorm van de stenen huizen goed behouden gebleven.

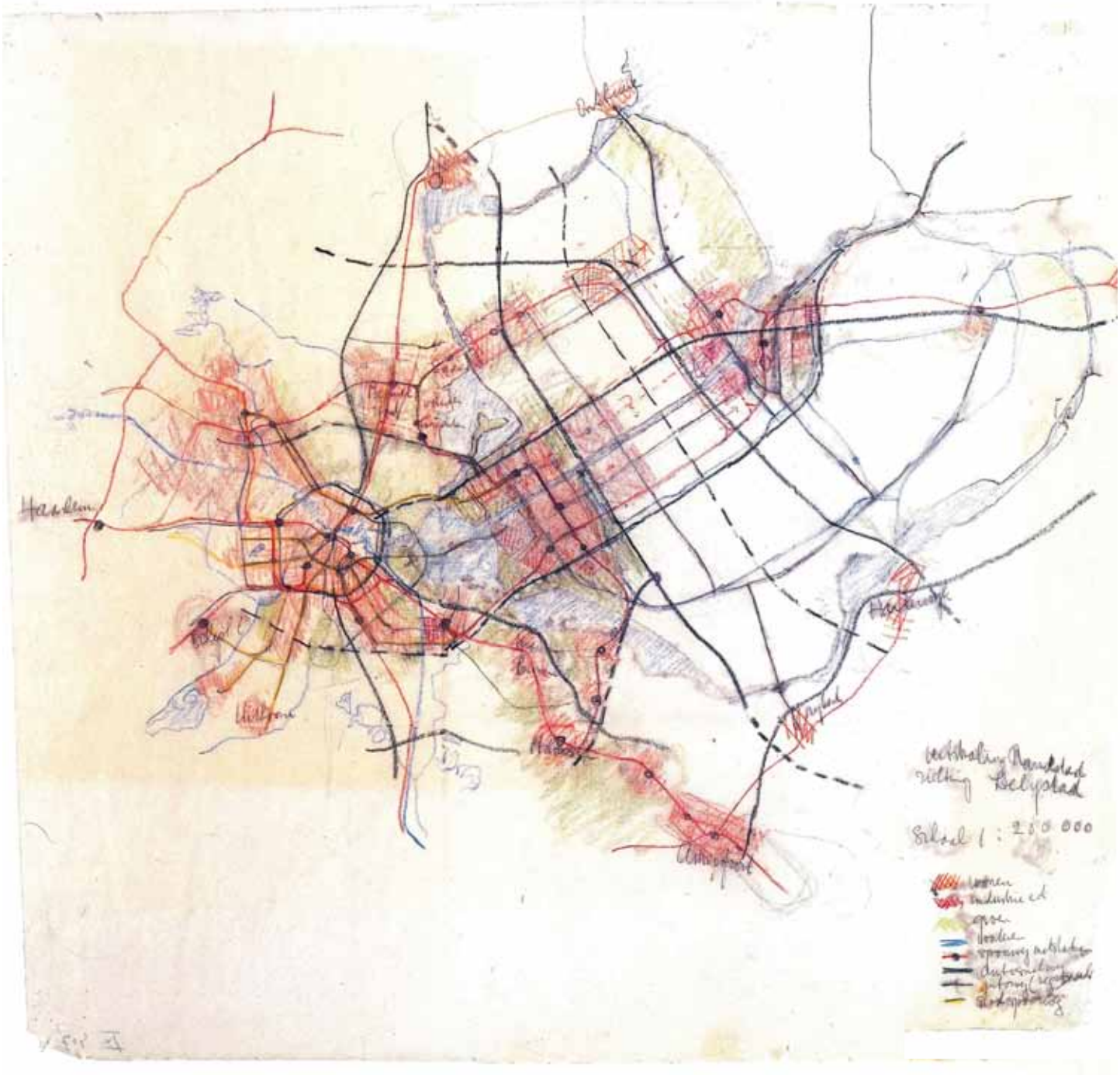
Gemeente Lelystad

Structuurplan Lelystad 2015

"met een doorkijk naar 2030", 7 april 2005



Cornelis van Eesteren

Uitstraling Randstad naar Lelystad

29 maart 1966