



Het verhaal van de baai

Essay

Zef Hemel

Het verhaal van de baai

Zef
Hemel

Dit essay gaat over het brede boezemwater tussen Almere en Amsterdam, sinds mei 1919 ook wel bekend als het IJmeer. Toen bestond het alleen nog op papier. Pas veel later zou het werkelijkheid worden. Dat het er is, spreekt allerminst vanzelf. Dat vond ook stedenbouwkundige Dirk Frieling. Volgens hem was het IJmeer een landschappelijk halfproduct dat onafgemaakt is blijven liggen. Dat schreef hij in 2004. Het bracht

hem tot de vraag: waar zijn we nou precies mee bezig. Inmiddels zijn we alweer twintig jaar verder. Nog altijd is het IJmeer als baai onaf. Dus stel ik de vraag opnieuw. Maar het essay gaat ook over regionale samenwerking en hoe verschillende provincies en Haagse departementen in het verleden al dan niet met elkaar samenwerkten. In feite gaat het over ruimtelijke ordening zoals alleen Nederland die kent: een groot waterproject door de Nederlandse staat bedacht en ontworpen, door provincies en gemeenten verder gevoerd.

Het 'verhaal van de baai' is een uniek scheppingsverhaal dat in lange lijnen de wording van een ruim en fraai ontworpen boezemwater tussen twee belangrijke stedelijke gebieden schetst: Amsterdam en de bandstad Almere-Lelystad op pas gewonnen land, een watersportgebied van grote allure voor een snel verstedelijkende regio. Uitgerekend dit brede boezemwater vormt de kern van wat tegenwoordig genoemd wordt de Metropoolregio Amsterdam.

Als het verhaal begint is er nog niets, of alleen een idee, Almere en Lelystad zijn dan nog slechts stippen op de kaart. En er is het IJsselmeer dat na 1932 gedeeltelijk zal

worden drooggelegd. Daarna komt alles in beweging. Nieuw land wordt gewonnen. De polder valt droog. Er wordt een nieuwe stad ontworpen. Het verhaal van de baai zal ervoor zorgen dat het idee stap voor stap werkelijkheid wordt. Het neemt een aanvang op de oostoever, veel later volgt de westoever. Ook al gaat er veel mis, steeds komt realisering een stap dichterbij. Het verhaal van de baai wordt nu al zo'n vijftig jaar verteld. Iedereen weet dat het uiteindelijke doel binnen bereik is, maar dat dit alleen werkelijkheid wordt als alle autoriteiten erin blijven geloven. Aangezien er een nieuwe Nota Ruimte in aantocht is, zal blijken of het verhaal van de baai nog steeds leeft en zo ja, welk hoofdstuk de autoriteiten zullen toevoegen. Mocht dat hoofdstuk de IJmeerverbinding zijn, dan is dat goed nieuws. Mits het volledige verhaal van de baai dan opnieuw wordt verteld.

Inhoud

1	Droom van IJmuiden	6
2	De gedachte van de baai 1957-1966	10
3	De oostoever 1965-1980	12
4	De westoever 1970-2000	18
5	Haagse sores 2004-2014	24
6	Baai krijgt toch vorm 2002-2021	26
7	De belofte van de kaap	28
8	Wordt de brief werkelijkheid?	30
9	Bronnen	32

Droom van IJmuiden

Eeuwenlang was Amsterdam een stad aan de Zuiderzee. Aan de unieke ligging aan het water van het IJ en het Buiten-IJ ontleende de stad haar ontstaan, bloei en aantrekkingskracht. Amsterdam keek vooral naar het oosten. Via de ondiepe binnensee die daar lag en die via Razende Bol en Texel toegang gaf tot de Noordzee en de Atlantische Oceaan leek ze voorbestemd om over de wereldzeeën te

heersen. In de zeventiende eeuw waren het de machtige Indiëvaarders van de VOC die via het ondiepe Pampus en het Buiten-IJ de havenstad vaak na maanden ontberingen wisten te bereiken. Eeuwenlang was er geen andere route dan deze denkbaar.

Maar in de negentiende eeuw slibden IJ en Zuiderzee langzaam dicht, terwijl de schepen steeds groter en zwaarder werden. Dat maakte dat Amsterdam moest uitzien naar een ontsluiting die dieper, sneller en betrouwbaarder was. Het graven van het Noord-Hollands kanaal naar Den Helder bleek al snel geen succes; de tijdwinst was gering en voor de grootste schepen bood het kanaal geen oplossing. Daarop greep men middels een prijsvraag in 1821 naar het dure en riskante alternatief: een korte, rechtstreekse kanaalverbinding tussen de hoofdstad en de Noordzee met sluisen ter hoogte van IJmuiden. In 1865 werd begonnen met de werken; in 1876 kwamen ze gereed. Een schaalmodel van de eerste sluis stond in het pas geopende Paleis voor Volksvlijt opgesteld, waar een diner voor driehonderd gasten werd aangericht om de opening luister bij te zetten. De 'droom van IJmuiden' was werkelijkheid geworden en dat werd in de hoofdstad groots gevierd. Met de aanleg van het

Noordzeekanaal en het doorsteken van de Noord-Hollandse kust ter hoogte van Velsen konden vanaf dat jaar de Amsterdamse schepen via de veel snellere westelijke route de havenstad bereiken. In 1896 kwam een nog grotere tweede sluis gereed. Van de ene dag op de andere viel alle bedrijvigheid aan de oostkant van de stad stil. Die degradeerde tot achterkant. Steden langs de oevers van de Zuiderzee als Hoorn en Enkhuizen verklaarde men 'dood'. Ternauwernood wist alleen Amsterdam uit zijn as te herrijzen. Voor de Zuiderzee toonde de hoofdstad van de weeromstuit geen interesse meer.

Vanaf het moment dat met plannen voor het Noordzeekanaal werd begonnen, begonnen ingenieurs óók alternatieve plannen voor de Zuiderzee te bedenken. Zoals het plan van Kloppenburg en Faddegon (1848) en dat van ingenieur Van Diggelen (1849). Al deze plannen namen de aanleg van het Noordzeekanaal in zich op en beschouwden deze zelfs als vertrekpunt, al heeft ook de drooglegging van het Haarlemmermeer in deze nieuwe ambitie zeker geholpen. Omdat ze ondiep en haar bodem vruchtbaar was lag afdamming en slechts gedeeltelijke droogmaking van de veel grotere Zuiderzee voor de hand. Een landbouwbestemming gepaard aan zoetwaterbuffering ten behoeve van de omringende agrarische gewesten, leek naast het bieden van veiligheid ook gunstig voor de voedselvoorziening. Landwinst met een agrarische bestemming bood bovendien uitzicht op een sluitende businesscase. Een zoet IJsselmeer en een reeks van boezemwateren tussen de nieuwe polders en het oude land waren alles wat overbleef van de binnensee die inmiddels zijn belangrijke scheepvaartfunctie had verloren. In 1918 werd de knoop definitief doorgehakt: met het aannemen van de Zuiderzeewet werd een begin gemaakt met de werkzaamheden die zich over een termijn van zeker zestig jaar zouden uitstrekken. In 1919 stelde de minister van Waterstaat een IJmeercommissie in om de gevolgen voor de waterhuishouding rond Amsterdam in kaart te brengen. Die concludeerde dat daar een boezemwater van 7.000 hectare nodig zou zijn. Amsterdam bouwde ondertussen een persbuis voor rioolwater langs de strekdam van het Buiten-IJ. Het verdunde rioolwater van de hoofdstad spoelde daarna

in het IJmeer-in-ording. In het geroemde Algemeen Uitbreidingsplan van 1935 verschenen grote nieuwe insteekhaven langs het Noordzeekanaal, met aansluitend moderne uitbreidingswijken westelijk van de binnenstad en de negentiende eeuwse wijken. Alle dynamiek zochten de plannenmakers in het westen; de oostkant werd met groen afgehecht, daar hoefde de hoofdstad niet langer naar om te kijken. Daar bij het baggerdepot van het jonge Zeeburgereiland voorzag de stad slechts een hellingbaan voor watervliegtuigen, opvolger van Marinevliegkamp Schellingwoude dat met een hangar sinds 1916 daar gevestigd was.

Kanaal door Holland op zijn smalst en de daarbij ontworpen Landaanwinning volgens de officiële Teekening 1862. Buffa en Zonen Collectie Koninklijk Oudheidkundig Genootschap.



Plan voor afsluiting en droogmaking van de Zuiderzee 1914.



Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam 1935.



De gedachte van de baai 1957-1966

Het zou een generatie duren voordat de oostkant van Amsterdam weer in beeld kwam. Den Haag gaf daartoe de aanzet, niet Amsterdam. Het was de Werkcommissie Westen des Lands die de regering in 1957 adviseerde om de geprojecteerde sterke groei van de grote steden in het westen naar buiten af te leiden, deels om op die manier tot een meer evenwichtige spreiding van bevolking en arbeids-

plaatsen over het hele land te komen. Voor Amsterdam en Utrecht gaf ze schematisch een aantal nieuwe steden aan, te situeren langs toekomstige uitwaaiierende snelwegen naar het noorden en het oosten. Een deel dacht ze zich in de toekomstige IJsselmeerpolders, aan een nieuwe snelweg naar Groningen. Lelystad lag al op de tekentafel, de andere stad situeerde de commissie direct aan de overzijde van het geprojecteerde boezemwater. In totaal zouden hier een half miljoen mensen komen te wonen. Het was de eerste aanwijzing dat Almere als groeikern zou worden ontwikkeld.

Vier jaar later had de Dienst der Zuiderzeewerken – opnieuw een rijksdienst - al haar Structuurplan voor de Zuidelijke IJsselmeerpolders (1961) gereed. Niet alleen had deze, door stedenbouwkundige Teun Koolhaas vanwege zijn kleuren 'vrolijke zomerjurk' genoemd, het toekomstige Lelystad – geprojecteerd als stad van 100.000 inwoners - een karakteristieke ligging aan het IJsselmeer gegeven, ook Almere was aan het boezemwater van Zuidelijk Flevoland gesitueerd, als een 'Overgooi' in een groot denkbeeldig bos. De nieuwe polderstad spiegelde zich daar in het water tegenover het historische Amsterdam, dat zich aan de overzijde

Ontwikkelingsschema Westen des Lands omstreeks 1980. Rijksdienst voor het Nationale Plan, Werkcommissie Westen des Lands 1958, fragment.



gelijktijdig met nieuwe uitbreidingswijken in zuidelijke en zuidoostelijke richting zou bewegen. "De randmeren zullen zoveel mogelijk behandeld moeten worden als zelfstandige elementen met een specifieke recreatieve waarde," stond in de toelichting. Een guirlande van ondiepe randmeren, dan weer vernauwend, dan weer verwijdend, boog van Kampen naar Enkhuizen via de oostkust van Amsterdam. Eerst ter hoogte van Amsterdam werd het water dieper en kon men eindelijk ook buiten de vaargeul zeilen. Het IJmeer, waar de recreatievaart op de randmeren de beroepsvaart tussen Amsterdam en Lelystad via het Oostvaardersdiep zou kruisen, maakte in de toekomst deel uit van "een landelijke, open zone tussen de randstad en de nieuw te vormen concentrische stedelijke ring" daaromheen.

In de Tweede Nota over de Ruimtelijke Ordening in Nederland (1966) werd de bijzondere regionaal-ruimtelijke compositie uit het structuurplan door alle betrokken ministeries ongewijzigd overgenomen. Het gebied rond het boezemwater werd nu voorgesteld als toekomstig park- en watersportgebied van regionale betekenis. Tussen de groeikernen Purmerend en Almere en het Gooi enerzijds en het sterk vergrote Amsterdam anderzijds lag in het ontwerp de begrensdde waterplas in een doorlopende recreatieve tussenruimte, een landschappelijke baai als het nieuwe blauwe hart met belangrijke uitlopers naar Waterland in het noorden en de Vechtplassen in het zuiden, beide opgevat als bufferzones binnen een noordelijke 'vleugel' van de Randstad.

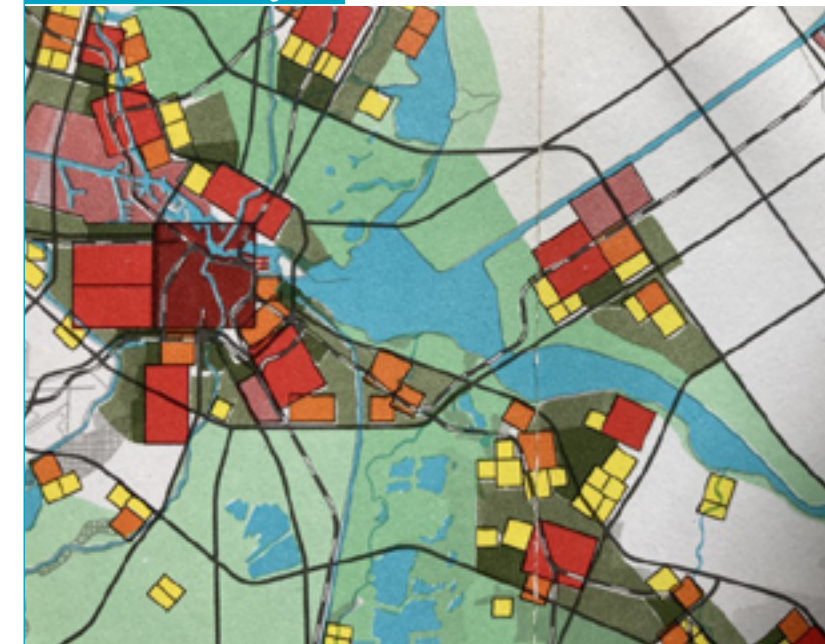
Daarmee was in amper tien jaar tijd op rijksniveau een compleet nieuwe metropolitane toekomst voor de oostflank van Groot-Amsterdam ontwikkeld, en dat vrijwel buiten de directe bemoeienis van Amsterdam om. Het goede nieuws was dat daarmee ook de ligging van de toekomstige groeikern Almere in de bredere omgeving landschappelijk in infrastructuur-technisch opzicht was bepaald. Ruimtelijke ordening bestaat uit denken in lange lijnen, de termijnen waarop gedacht worden beslaan vaak tientallen jaren, zo niet eeuwen. Steeds is er sprake van een sterk ruimtelijk concept dat de belangrijkste levensfuncties met elkaar verbindt, een overtuigend narratief dat tot samenwerking aanzet en dat van generatie op generatie wordt doorverteld. Zo dacht men na de oorlog.

In dit geval moet worden bedacht dat op het moment van tekenen van de baai en de toekomstige grootstedelijke constellatie in het gebied zelf nog niets te bespeuren was. In 1966 had de Dienst der Zuiderzeewerken nog maar net een begin gemaakt met het opwerpen van de dijk van Zuidelijk Flevoland in het water. Uit het zicht, ter hoogte van het voormalige eiland Marken, verhief zich het begin van de kaarsrechte dijk in het midden van het IJsselmeer. Hoezo baai?

Structuurplan voor de Zuidelijke IJsselmeerpolders. Dienst der Zuiderzeewerken 1961, fragment.



Ruimtelijke structuurschets voor Nederland omstreeks 2000. Tweede nota over de ruimtelijke ordening in Nederland 1966, fragment.



De oost-oever 1965-1980

Voortvarend als de rijksdienst was, had ze in 1967 al een verkavelingsplan voor Zuidelijk Flevoland getekend. Het gedeelte waar Almere zou komen had ze echter blanco gelaten. Alleen een spoorlijn en de rijksweg over de Hollandse Brug ter hoogte van Muiderberg waren door haar aangegeven. Hun beloop was overigens al in het Structuurplan voor de Zuidelijke IJsselmeerpolders (1961) door de Dienst

der Zuiderzeewerken bepaald en wat de snelweg betreft, in het latere Rijkswegenplan (1968) overgenomen. Deze rijksweg zou als buitenste rondweg om Groot-Amsterdam gaan fungeren en verbond in een karakteristieke wijde boog de Kop van Noord-Holland met de polders en via een strak tracé met zelfs het verre Groningen. Vooral met de aanleg van het gedeelte tussen Lelystad en Amsterdam wilde het rijk zo snel mogelijk een aanvang maken. Voor de levensvatbaarheid van de jonge polderstad werd namelijk gevreesd. Dit verklaart waarom het tracé van de rijksweg door de Flevopolder nog voordat deze droogviel als een voldongen feit in het verkavelingsplan werd gepresenteerd.

En het ging snel. In 1969 kwam de Hollandse Brug al gereed, kort na het droogvallen van de nieuwste polder. Toen moest men aan het ontwerpen van Almere nog beginnen. Zuidelijk Flevoland was een onbegaanbare vlakte en van een A6 was nog lang geen sprake maar dat hinderde niet. Op die gedenkwaardige 4 juni 1969 stond "het publiek als het ware te dringen om over de brug te gaan om de polder te bekijken," aldus J.Th. Thijsse. Het autoverkeer naar Lelystad zou voorlopig over de Oostvaardersdijk worden geleid.

Het geheel blanco laten van de zuidwesthoek in het verkavelingsplan van de polder had een duidelijke reden. De in 1963 geformeerde Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders gaf aan met Almere een frisse start te willen maken. Met het ontwerp van Lelystad, een nieuwe stad van maximaal 100.000 inwoners, was kort tevoren teveel fout gegaan. De twee diensten die samen verantwoordelijk waren geweest voor de bouw hadden tijdens het ontwerpproces onenigheid gekregen en waren zelfs zover gegaan uiteindelijk de minister te vragen de ontwerper te ontslaan. Daarna waren ze bij de realisatie gestuit op veel onzekerheden die alleen met improvisaties konden worden opgelost. In Den Haag, op het departement, werd openlijk betwijfeld of de twee betrokken diensten wel in staat waren een nog grotere stad in Zuidelijk Flevoland, aanvankelijk nog als twee afzonderlijke steden opgevat, te ontwerpen. Vandaar de fusie en oprichting van één rijksdienst, die vervolgens een geheel nieuw team van zeer jonge medewerkers aantrok, speciaal belast met het ontwerpen van de nieuwe totaalstad, als om iedere twijfel verder weg te nemen. Ondertussen, in het najaar van 1969, was wel een interne projectgroep

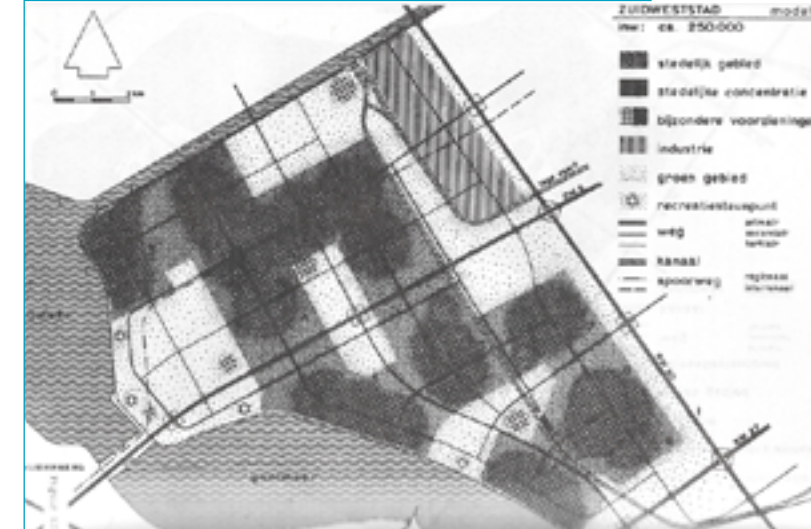
Verkavelingsplan Zuidelijk Flevoland. Rijksdienst IJsselmeerpolders 1965.



Zuidweststad als wegbereider ingesteld. In grote haast werd in het in aanbouw zijnde Smedinghuis in Lelystad een vleugel als moderne kantoortuin ingericht om de nieuwe lichting planologen – 18 mannen en één vrouw, Anita Lantermans - te kunnen huisvesten. Een boekwerk met globaal uitgewerkte schema's van de toekomstige Zuidweststad kwam op 13 november 1970 gereed. Nu moesten 'de jonge honden' het verder zelf verzinnen. Het schema voor de Zuidweststad, goed voor 125.000 tot 250.000 inwoners, omvatte een raster van wegen waarlangs een aantal stedelijke concentraties was getekend, een deel ervan grenzend aan het toekomstige Gooimeer, een enkele aan de baai en verder nog een paar landinwaarts. De A6 sneed hier dwars doorheen. Voor het hele gebied was sprake van een groene onderlegger. Langs de oevers waren 'recreatiesteunpunten' toegevoegd. Men had gezocht, schreef men, naar maximale flexibiliteit en een woonmilieu dat concurreerde met die op het oude land.

Het jonge ontwerpteam diende hierop dus voort te borduren. De belangrijkste wijziging die het het jaar daarop voorstelde was het afwaarderen van de A6, die door de ontwerpers nu als een reusachtige rondweg om de stad was getrokken. Met één vork was deze op Amsterdam gericht, daarbij gebruik makend van de dijk om de toekomstige Markerwaard, terwijl de andere in de richting van Utrecht wees. Over de Hollandse Brug was een gewone, lokale weg getrokken die het centrum van de nieuwe stad ontsloot. Het betekende dat dwars door de baai een snelweg zou komen te lopen, die op termijn ook de toekomstige Markerwaard ontsloot. De jonge garde had vooral veel aandacht besteed aan het groen; zo waren er plassen in de polder gegraven en alle deelgebieden leken sterk op de randen van het stedelijke gebied gericht: waar deze grensden aan het nuchtere polderland was bos getekend, waar ze het Gooimeer naderden waren vlonders in het ondiepe water gedacht. Langs de baai hadden de ontwerpers brede stranden getekend, dan bos en daarna pas de bebouwing.

Kernenopzet bij 250.000 inwoners. Model A3, Rapport Verkenningen omtrent de ontwikkeling van de Zuidweststad 1970. Rijksdienst IJsselmeerpolders.



Suggesties landschap Almere. Polynucleair met lusontsluiting (1972). Projektburo Almere. Rijksdienst IJsselmeerpolders.



Structuurplan Almere 1977. Projektbureau Almere. Rijksdienst IJsselmeerpolders.



Fietsroutes in de landschapontwikkelingszones (Buitenruimte van Almere) 1976. Projektburo Almere. Rijksdienst IJsselmeerpolders.



In latere ontwerpen zouden de dealkernen in beweging komen; op ruitjespapier kregen ze elk hun kenmerkende oriëntatie en omvang. Alles bewoog rond een centrale plas die nu in het centrum van de stad was gegraven en die tevens, heel brutaal, het ongewenste tracé van de A6 dwars door de stad verving. De rondweg was gehandhaafd maar had nu een sierlijker beloop gekregen. Vooral aan de baai was een grotere nederzetting gedacht. Bedacht hierbij moet worden dat in die jaren een tweede nationale luchthaven in de toekomstige Markerwaard werd overwogen. De luchtvaart groeide snel en Schiphol zou op termijn niet al die groei kunnen verwerken. De verbinding door de baai die als noordelijke rondweg om Almere was getekend bleek nu ook de snelste verbinding tussen Schiphol en de tweede luchthaven in de nieuwe polder boven Lelystad. Dat maakte dat de ontwerpers zich in het gelijk voelden gesteld, waardoor de strijd om de verlegging van de A6 nog verbeterder werd. Maar al snel bleek dat het met die tweede luchthaven uiteindelijk toch niets werd en ook de Markerwaard werd steeds kleiner, tot deze droogmakerij uiteindelijk helemaal achter de horizon verdween, al zou dat laatste veel langer duren. Het definitieve structuurplan van Almere kon echter niet op zich laten wachten. Het rijk wilde snel beginnen met de bouw. In 1977 kwam het structuurplan gereed. Wat bleek? Onder tijdsdruk hadden de ontwerpers concessies moeten doen aan de Rijkswaterstaat, want het oude tracé van de A6 uit het Hoofdwegennet was gehandhaafd, zij het dat het ter hoogte van de centrale plas iets naar buiten was gebogen. Waar de rondweg op Amsterdam was gericht, was nu een spoorverbinding getekend.

Het grootste verschil met eerdere ontwerpen betrof echter de dealkern aan de baai. Die was nu sterk vergroot en had een zodanige vorm gekregen dat heel Almere zich als het ware naar het water van de baai had gekeerd. Tegenover Amsterdam was zelfs een tweede centrum getekend, aan een intieme haven. De spoorlijn verbond de twee centra met elkaar en via de baai met het Centraal Station van Amsterdam. Het water was hierdoor in tweeën gespleten, al was voor de kust van Almere een doorgang voor plezierschepen voorzien. Bij de verdere uitwerking stonden overigens niet de

woonkernen en de woningbouw voorop, maar de weldadige landschappelijke ruimte waar die kernen in zouden komen te liggen, door de ontwerpers als Buitenruimte aangeduid. Buitenruimte, in de stukken steevast met een hoofdletter B geschreven, betrof een uitgekiend stelsel van royale groene ruimten die alle kernen met elkaar verbonden. Ze heetten vanaf 1976 'landschapsontwikkelingszones'. Het idee daarachter was dat bewoners ze zelf zouden 'ontwikkelen'. Vorm en idee vertoonden opvallende gelijkenis met wat de Amsterdamse kunstenaar Constant eerder als zijn New Babylon had gedroomd en die hij in een vroege fase wel eens met de ontwerpers zou hebben besproken. Vijftien jaar werkte Constant aan zijn utopische project voor een ludieke maatschappij. Zijn spelende mens was een dwalende mens, een moderne nomade die zijn eigen omgeving helemaal zelf vorm zou geven. Eindelijk vrijgesteld van werken als gevolg van automatisering zou hij alle tijd vinden om zich te ontplooiën, avontuurlijk te leven en zijn omgeving naar zijn hand te zetten. Zo zou een nieuwe stedelijke omgeving voor een volledig geïndustrialiseerde en gesocialiseerde maatschappij worden gevormd, bestaande uit een veelheid van sociale, labyrintische ruimten die voortdurend worden afgebroken en weer opgebouwd. Geen 'radicalisatie van de oude functionele stad' gericht op zo snel mogelijk transport, maar 'een maatschappelijk patroon van een niet-werkende mensheid', met wisselende verblijfsplaatsen. De scheiding tussen stad en land werd bij New Babylon eenvoudig opgeheven.

In het ontwerp van Almere werd de Buitenruimte (met een hoofdletter!) opgevat als precies dat: een gezond natuurlijk milieu als open ruimte met maximale ontplooiingsmogelijkheden voor het individu, een buitenruimte die stimulansen oplevert voor initiatieven van mensen, een nieuw samenspel tussen mensen en hun omgeving, veel belangrijker dan de woning en met fiets- en wandelinfrastructuur als verbindende schakel. Bewoners en gebruikers zouden zich zoveel mogelijk betrokken moeten voelen bij inrichting, onderhoud en gebruik van de Buitenruimte via participatie en werkelijk contact.

Geen wonder dat de ontwerpers aan dit speellandschap de voorrang gaven. Al in april 1972 werden de eerste bomen van het Oerbos geplant, vlak bij de plek waar later het Weerwater zou worden gegraven. Nog voordat de eerste bewoners zouden arriveren, groeiden daar al de eerste bomen, op de grens tussen wat later Almere-Haven en Almere-Stad zou gaan heten. Ruimte was er in overvloed. Dat was teven de plek waar de A6 zou komen te lopen. Die rijksweg werd door de ontwerpers stevig met bos ingepakt, als ongewenst object behandeld, door het graven van het Weerwater weggeduwd. Vanaf de snelweg zou niemand de stad die aan weerszijden oprees nog opmerken. In de toekomst reed men vanuit Amsterdam naar Lelystad na het passeren van de Hollandse Brug eerst door een groot dicht bos, na het verlaten van de stad overgaand in de monumentale open ruimte van het agrarische landschap van Zuidelijk en Oostelijk Flevoland, om ter hoogte van Lelystad het bos weer in te duiken.

En inderdaad, rond dezelfde tijd werden even verderop, in de richting van het Gooimeer, de grillige waterlopen van het Kromslootpark gegraven, een moerassig natuurpark dat de bezoekers vooral stilte beloofde en de automobilist in de toekomst bij het passeren van de brug zicht op een onbedorven natuurruimte en niet op een nieuwe stad.

Begonnen werd met de bouw van Almere Haven aan het Gooimeer in het zuiden, richting Utrecht en het Gooi, gevolgd door de eerste fase van Almere Stad aan de andere zijde van de snelweg. In 1983, na amper tien jaar bouwen, werden al de contouren van het centrum van Almere Stad zichtbaar. Almere groeide snel. Via een omtrekkende beweging zou veel later de baai worden bereikt, tegen die tijd boog de nieuwe stad ook naar Amsterdam. Ten aanzien van Almere Pampus waren de verwachtingen in ieder geval hoog gespannen, met zicht op de baai en het watersportgebied. Maar eerst zou Almere een zelfstandige gemeente worden. Dat was in 1984. De rijksoverheid trok zich daarop terug na eerst nog een streep gezet te hebben door de Markerwaard, althans deze met rust te laten maar aanleg niet

Schets Buitenruimte tussen Almere Haven en Almere Stad 1976. Projektburo Almere. Rijksdienst IJsselmeerpolders.



onmogelijk te maken. Daarmee verdween in 1985 een deel van de oostoever van de kaart, reden voor betrokkenen om dit in de toekomst buitendijks te compenseren. Drie jaar later reed de eerste trein naar Almere via de Hollandse Brug. Tot die tijd was Almere aan de baai een belangrijk rijksproject geweest.

De west-oever 1970-2000

Hoe anders was de situatie op de oostoever van de baai. Terwijl de vele ideeën voor de oostoever hooggespannen verwachtingen wekten en zelfs een heuse stad aan de baai in het vooruitzicht stelden, loosde Amsterdam niet alleen zijn rioolwater op het Buiten-IJ, maar brandde ze vanaf 1955 haar en andermans chemisch afval in de open lucht langs de Diemerzeedijk. Bij een

heersende zuidwestenwind had, zo redeneerde men, niemand daar last van de giftige rookwolken, die over het water in de richting van Zuidelijk Flevoland waaiden. Alleen het scheepvaartverkeer op het Amsterdam-Rijnkanaal ondervond zo nu en dan hinder. Deze praktijk die regelrecht in strijd was met het idee van een toekomstig natuur- en watersportgebied van regionale betekenis aan de oostkant van de stad, zou nog tot 1973 voortduren.

Ook de rijksoverheid hield zich niet aan zijn woord. Deze bouwde vanaf 1960 een energiecentrale op de oevers van het Buiten-IJ, oorspronkelijk zelfs gedacht als kerncentrale. Uiteindelijk zou hier in 1970 de gasgestookte Diemercentrale gereedkomen. Hoogspanningsmasten dwars door het ondiepe deel van de baai voerden daarna de stroom naar het Noord-Hollandse Waterland en verder. Ook het Amsterdam-Rijnkanaal, voor de verbreding Merwedekanaal genoemd, werd begin jaren '80 opnieuw verbreed en verdiept, de bagger ditmaal gestort in het IJmeer, waar deze een kunstmatig eiland vormde: de Diemer vijfhoek, ook wel PEN-eiland geheten. Vanaf dat moment vormde het kanaal een bijna niet te nemen barrière tussen de stad en de baai.

Alsof dat nog niet genoeg was bouwde Amsterdam op het Zeeburgereiland een grote rioolwaterzuiverings-

Plan Stadsspoor Amsterdam. Voorstel voor het lijnennet. Met Oostlijn naar de Bijlmermeer 1968.



installatie. Die zou pas in 1982 openen en na vijftientig jaar alweer zijn deuren sluiten. Uit niets bleek dat het de hoofdstad erom te doen was de vergeten oostkant in een aantrekkelijke baai om te vormen. Alleen wethouder Roel de Wit (1965-1970), met stadsontwikkeling en agglomeratiezaken in zijn portefeuille, geloofde in een 'overloop' naar Alkmaar, Purmerend en de IJsselmeerpolders. Voor hem was de Tweede Nota Ruimtelijke

Ordering richtinggevend geweest. Dat nam niet weg dat ook hij eerst de gedroomde Bijlmermeer wilde bouwen, nota bene op het grondgebied van de landelijke gemeente Weesperkarspel. In 1965 had Amsterdam haar plan voor deze 'stad van de toekomst' al gereed. Het leidde echter tot een jarenlange strijd met het ministerie van Binnenlandse Zaken. Die wilde de grote stad haar nieuwste *grand projet* niet gunnen. Daarbij kwam dat Amsterdam zijn zinnen had gezet op een dure metrolijn naar deze nieuwe 'Zuidoostlob' tussen Amstel en Gaasp, op veilige afstand van de baai. Ook dat vormde een probleem, want afgezien van de kostbare investeringen vergde het ingrijpende sloopactiviteiten in de historische binnenstad richting Centraal Station. Hier kwam het bestuur van Amsterdam zijn eigen bevolking tegen, die zich hevig zou verzetten tegen de ingrijpende werkzaamheden. In 1975 kwam het tot een uitbarsting. Een veldslag in de Nieuwmarktbuurt vormde het keerpunt. Tien jaar overloop en suburbanisatie hadden de bevolking van de hoofdstad ondertussen flink gedraineerd, plannen voor ingrijpende herstructurering van de bestaande stad waren steeds meer spaak gelopen, vooral jonge mensen wilden een andere leefomgeving dan wat de bestuurders voor ogen stond. Wat stadsvernieuwing werd genoemd, werd steeds meer gezien als een gedwongen verhuizing naar nieuwe, onherbergzame, uit de grond gestampte steden. Almere en Purmerend, daar werd je als Amsterdammer van hogerhand naar verbannen. Toen in oktober 1977 de metro eindelijk ging rijden, was het zittende bestuur al vertrokken en begon er een andere wind door het stadhuis te waaien. Tussen grootschaligen en kleinschaligen was de strijd echter nog niet beslist. Bouwen voor de buurt was wel het nieuwe motto. De belofte van de baai was men in het Amsterdamse door alle tumult helemaal vergeten.

Dat veranderde pas weer in 1984. Of eigenlijk iets eerder al. Want vanaf 1981 werd door de hoofdstad op last van wethouder Jan Schaefer gezocht naar nieuwe bouwlocaties voor een groeiende, verjongende en vooral qua gezinssamenstelling verdunnende bevolking liefst op eigen grondgebied. Dat viel nog niet mee. Een rapport van de ambtelijke werkgroep Aanvullende bouwlocaties bij Amsterdam zag potentiële bouwlocaties hoofd-

Aanvullende bouwlocaties bij Amsterdam. Rapport van de werkgroep ABBA 1984. Gemeente Amsterdam.



zakelijk bij de burens. Een compacte ontwikkeling, heette het, kon slechts op termijn bereikt worden. Voorlopig was 'overloop' naar buiten nog noodzakelijk. Ook Almere Pampus met een buitendijkse ontwikkeling was ingetekend. Een uitzondering vormde het Oostelijk Havengebied, waar op de voormalige spooreilanden kon worden gebouwd. De andere was het Buiten-IJ. Daar konden in een toekomstige droogmakerij op termijn flink veel woningen verrijzen. Deze nieuwe woonwijk nota bene op grondgebied van de eigen gemeente in het verlengde van de IJ-oevers werd in het ambtelijke rapport Nieuw-Oost genoemd. Een voorstel voor een inpoldering was bijgevoegd. Dit maakte alles ineens realistisch. Door de turbulentie rond een nieuwe Vierde Nota Ruimtelijke Ordening (1988) werd in 1989 door de gemeente een prijsvraag uitgeschreven voor Nieuw-Oost in het Buiten-IJ, bedoeld voor 40.000 nieuwe woningen. Sommigen borduurden voort op een droogmakerij,

Ontwerp voor IJburg 1995. Palmbout Urban Landscapes.



anderen kozen voor een of meer eilanden. De een zocht alleen aansluiting bij Amsterdam, de ander sloeg een brug naar de overkant van de baai en hernieuwde het verlangen naar een spoorverbinding met Almere. In 1990 lag het rijksbod voor 90.000 woningen op tafel. Van wat toen nog het Regionaal Overleg Amsterdam werd genoemd werd een antwoord verwacht. Drie jaar later was dit informele overleg omgedoopt in Regionaal Orgaan Amsterdam en werd door alle deelnemende partijen, op één na, het uitvoeringsconvenant getekend. Alleen Almere liep op het laatste moment weg van de onderhandelingstafel. Als jonge gemeente wilde ze niet opgaan in een regionaal verband. Ze vond het ROA te zwaar en te log, het stadsbestuur wilde liever zijn eigen koers bepalen. Ook de provincie Flevoland die dreigde haar grootste en snelst groeiende gemeente te verliezen stapte eruit. Weer een jaar later, in 1995, organiseerden

boze Amsterdammers een referendum over de vorming van de stadsprovincie. Ze wilden niet opgaan in een groter geheel. Dat referendum werd door de bestuurders ruimschoots verloren. De stadsprovincie kwam er niet en zwaar gehavend bereikte Amsterdam de eindstreep – dat wil zeggen het uitvoeringsconvenant van de Vierde Nota werd getekend en Almere betaalde een flinke afkoopsom.

Het leidde in 1995 tot het definitieve plan voor IJburg als een reeks van op te spuiten eilanden, eerst nog met een metrolijn vanaf het Centraal Station in plaats van een snelle spoorverbinding. Maar zelfs deze metrolijn sneuvelde in de onderhandelingen met het rijk, dat Amsterdam dwong tot een keuze tussen Noord-Zuidlijn en IJ-lijn. IJburg kwam er dan wel, al moest ook hierover eerst nog een referendum worden afgewacht. Opnieuw roerden zich in Amsterdam de tegenstanders.

Op 19 maart 1997 was het eindelijk zover. Ruim 130.000 Amsterdammers stemden tegen, iets meer dan 93.000 stemden voor. Reglementair was het net niet genoeg om IJburg tegen te houden.

Door alle verwickelingen en ingewikkelde onderhandelingen raakten de verhoudingen binnen de regio ernstig verstoord. Tussen Amsterdam en Almere boterde het niet meer, de regionale samenwerking verliep stroef, ook omdat randgemeenten annexatie door Amsterdam vreesden. Almere outilleerde zich met een strategische unit die lijn moest brengen in het eigen ruimtelijke beleid, zowel stedelijk als regionaal. De jaren erna zocht de jonge polderstad toenadering tot Amersfoort en Utrecht, waar ze op verzoek van de provincie Flevoland de verstedelijkingsopties in de zogenoemde Oostflank bestudeerde. Dit denken landde in de Gebiedsstudie Oostflank die in het kader van de Actualisering VINEX eind 1998 werd voltooid. Op dat moment keerde echter weer het tij. In 1998 werd Arie-Willem Bijl wethouder voor Stadsontwikkeling in Almere.

Bijl, afkomstig uit Amsterdam maar woonachtig in Almere, wilde weer toenadering tot de hoofdstad zoeken. Daarvoor zocht hij contact met minister Jan Pronk van VROM, die juist de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening aan het voorbereiden was. Met Pronk was in een eerdere fase afgesproken dat Almere liefst 400.000 woningen voor de regio zou bouwen. Deze 'schaalsprong Almere' – een verdubbeling van het aantal woningen - vergde volgens Bijl veel meer voorzieningen in Almere en ook extra infrastructuurinvesteringen, die het Rijk moest regelen. Bijl vroeg Jaap van der Aa, oud-wethouder van Amsterdam, als projectdirecteur Toekomst Almere. Met diens aanstelling wilde Bijl tegelijk Amsterdam verleiden en het ministerie bij de les houden. Officieel luidde het dat het werk van Van der Aa een gezamenlijke actie was van gemeente, rijk en provincie. In 2003 trad Van der Aa naar buiten met zijn rapport. Bij de bespreking ervan in het Forum voor Stedelijke Vernieuwing heette het dat Almere "teveel met één navelstreng aan Amsterdam gebonden" was; er waren betere verbindingen naar het noorden en het oosten nodig "en met name een extra verbinding met Amsterdam via het IJmeer (...)" Aan die zijde moest Almere zich hoogstedelijk ontwikkelen.

Maar zowel in Amsterdam als in Den Haag was de situatie ondertussen ingrijpend gewijzigd. In Amsterdam ging alle bestuurlijke aandacht naar de ontwikkeling van de IJ-oeveren en in het verlengde daarvan de bouw van IJburg, in Den Haag was een nieuwe regering aangetreden. Om toch druk te zetten op de onderhandelingen dreigde de groeigemeente met groeien te stoppen. "Zonder goede afspraken is het veel verstandiger na 2010 te stoppen, en te wachten tot de nood zo hoog is, dat men het er wel voor over heeft zo'n nieuwe complete stad te bouwen." Van der Aa: "Het moet nog maar blijken of het Amsterdam lukt de totale noordelijke IJ-oever te ontwikkelen. En de bevolking daarin mee te krijgen. Nu al wordt de roep steeds sterker, dat het met de uitbreiding van de stad wel genoeg is. Of neem de Haarlemmermeer. Daar zal uiteraard worden gebouwd, maar nooit op de schaal van Almere. En al helemaal niet met de stedelijke kwaliteit die wij aan onze kust wel kunnen bieden." Omdat Pronk (PvdA) voortijdig was vertrokken en Henk Kamp (VVD) hem was opgevolgd, was in Den Haag ineens alles op losse schroeven komen te staan. Na Deel I, dat zelfs geen kamerbehandeling meer kreeg, viel definitief het doek voor de Vijfde Nota waarin het IJmeer overigens onderdeel was van een 'natte as' van Oosterschelde dwars door Holland naar IJsselmeer en Friese meren. En in Amsterdam werkte Duco Stadig als wethouder Ruimtelijke Ordening met vaart aan de realisering van IJburg. Stadig, inmiddels aan zijn derde en laatste termijn begonnen, beloofde 20.000 woningen in vier jaar tijd op eigen grondgebied te bouwen. Het zou hem lukken. Maar toch zat het tegen. Door IJburg tweede fase ging voorlopig een streep toen op 24 november 2004 de Raad van State oordeelde dat de gevolgen voor de natuur onvoldoende waren onderzocht. Als het om de regio ging, dan speelde Stadig trouwens eerder met de gedachte van een nieuwe bouwlocatie bij Weesp, het latere Weesperluis.

In het VUMC zocht wethouder Bijl Teun Koolhaas op, een van de aartsvaders van Almere. Samen bedachten ze in 2003 een IJmeer atelier. Ellen Marcusse werd als jonge stedenbouwkundige in dienst van Almere aan Koolhaas toegevoegd. Marcusse, die liever niet in het Almeerse stadhuis wilde werken, zocht en vond een locatie in

Atelier IJmeer 2030+. Foto Hans Werleman 2006.



Amsterdam aan de De Ruyterkade, in het pand van Vinke & Co op de zesde verdieping. Dat was gewaagd, maar sprak Bijl wel aan. Het initiatief van het atelier was mede ingegeven door het succesvolle begin van de bouw van IJburg en het waterfront langs het IJ aan Amsterdamse zijde, maar kwam ook voort uit ongenoegen over de recente verwijdering tussen de beide steden.

Bijl wilde met Almere niet langer naar het oosten groeien, maar naar het westen, naar het water, en daarmee naar Amsterdam. De baai zou Almere 'smoel geven'. Twee grote maquettes op de vloer dienden als studieobject. De gekozen aanpak leek sterk op die door Riek Bakker was gevolgd bij de ontwikkeling van de Rotterdamse Kop van Zuid: het atelier bood gelegenheid

om vertrouwelijke gesprekken met genodigden te voeren. Zo zouden de ideevorming over de potentie van een IJmeerverbinding en de stedelijke ontwikkeling aan de overzijde van de baai worden gevoed en tegelijk de kansen op realisering vergroot. Koolhaas was de ontwerper geweest van de Kop van Zuid. Nu was Amsterdam aan de beurt. Vanaf de zesde verdieping, met uitzicht

over het IJ, ontvouwde zich de hoofdstad aan het water, het gerenoveerde Centraal Station lag beneden op een steenworp afstand, in de verte bij helder weer was het begin van IJburg te zien en daarachter zelfs het IJmeer. Gasten werden door Koolhaas en Marcusse uitgenodigd. Tussen najaar 2003 en voorjaar 2006 kwamen liefst 450 mensen op bezoek. Pas na vier maanden nodigden ze de wethouder van Amsterdam, Duco Stadij, uit om ook langs te komen. Niemand weigerde, ook Stadij niet. Met iedereen werd een persoonlijk gesprek gevoerd. In 2006 stopte het atelier. De toenadering tot Amsterdam leek uiteindelijk gelukt, in 2004 werden Almere en Amsterdam gezamenlijk opdrachtgever en een jaar later noemde een vertegenwoordiger van Amsterdam de verhouding met Almere 'meer dan een gedwongen liefde', maar Koolhaas was in de tussentijd overleden. In samenspraak met de Vereniging Deltametropool werd door beide steden in het verlengde van het atelier een werkgroep Verkenning IJmeer ingesteld. Daarin hadden ook de Vereniging Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer en ANWB zitting. In een jaar tijd produceerde deze een helder rapport: Toekomstvisie IJmeer (december 2005). Dit verdween echter ongemerkt van tafel toen nieuwe wethouders in zowel Almere als Amsterdam aantraden. Ze beloofden elkaar te helpen, maar dan wel op hun eigen manier. De verwarring werd nog groter toen de Eo Wijers stichting de gemeenteraadsverkiezingen aangreep om een prijsvraag voor het IJmeer uit te schrijven. Markeroog van Adriaan Geuze (West 8) won met een grote buitendijkse ontwikkeling tussen Almere en Marken, waarbij de IJmeerverbinding was ingewisseld voor een nieuwe spoorlijn naar Broek in Waterland. Na twee jaar IJmeer-atelier en twee jaar werkgroepoverleg was dat een wat vreemde figuur. De stichting riep het rijk op om actief mee te denken. Maar dat was aan dovemansoren gericht. In Den Haag ging op dat moment namelijk ook van alles mis.

Zoals al eerder gereleveerd beëindigde het tweede kabinet-Kok in mei 2002 voortijdig zijn regeertermijn. Dat was vanwege een NIOD-rapport over Nederlands optreden in Srebrenica. De behandeling van de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening door Paars II ging daardoor op het laatste moment niet door. Daarna kwam kabinet Balkenende I (2002-2003), al snel gevolgd door Balkenende II (2003-2006). De

minister van ruimtelijke ordening in Balkenende I, Henk Kamp, schreef een brief waarin hij decentralisatie van het rijksbeleid op het gebied van ruimtelijke ordening naar de provincies aankondigde. Zijn opvolger, Sybilla Dekker, voerde vervolgens de daad bij het woord. In 2004 presenteerde zij de Nota Ruimte. Daarin werd afgezien van een nieuwe ronde rijksbeslissingen over majeure ruimtelijke investeringen; het ruimtelijk beleid werd werkelijk gedecentraliseerd. Provincies zouden voortaan ruimtelijk coördineren. Toen in februari 2007 Balkenende IV aantrad, was van een rijksbeleid op het terrein van de ruimtelijke ordening vrijwel niets meer over. Jacqueline Cramer (PvdA) werd nu de nieuwe minister van VROM.

Een paar maanden na haar aantreden trad de Organisatie van Europese Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) naar buiten met een rapport over de achterblijvende economische prestaties van de Randstad in vergelijking met andere metropolen. De jonge en ambitieuze minister van Verkeer en Waterstaat, Camiel Eurlings (CDA), sprong er onmiddellijk op in en lanceerde het programma Randstad Urgent. Het programma beoogde de achterstand in infrastructuurinvesteringen in de Randstad in te lopen door versnelling van de bestuurlijke besluitvorming.

Ruim dertig infraprojecten werden geselecteerd, waarvan een deel zich in de noordelijke helft van de Randstad bevond. Bestuurlijke duo's werden gevraagd snel knopen door te hakken.

Het grootste, duurste en urgentste project was de gebrekkige verbinding tussen de A6 en de A9. Overigens, de IJmeerverbinding ontbrak in het rijtje infrastructuurprojecten; de nadruk lag op verbreding van bestaande autosnelwegen, niet op openbaar vervoerverbindingen. Ruimtelijke samenhang ontbrak; de bijgevoegde kaart toonde de projecten als kleurrijke confetti gestrooid tussen de grote steden in het westen. PvdA-minister van ruimtelijke ordening Jacqueline Cramer speelde in dit geweld van asphalt en beton evident een ondergeschikte rol. Direct na de start van het programma en onder druk van de grote steden kwam zij met haar eigen initiatief: samen met de wethouders van de grote steden beloofde ze binnen een jaar alsnog een structuurvisie voor de Randstad 2040 te maken. Geld had de minister echter niet. Amsterdam en Almere lobbyden daarna hevig voor een IJmeerverbinding. In sneltreinvaart maakte Almere een structuurplan Almere 2.0 en beloofde opnieuw een 'schaalsprong' als de spoorverbinding door de baai er kwam. Kwam die er niet, dan dreigde Almere, nogmaals, geen woningen te bouwen. Wethouder Duivesteijn mobiliseerde alle krachten in de Tweede en Eerste Kamer. In september 2008 was zijn structuurvisie gereed. Deze beloofde hoogstedelijk bouwen in het westen en laagstedelijk in het oosten. Een metroverbinding door de baai prijkte op de kaart, alsnog. Minister Eurlings echter voegde de Randstad 2040-visie toe aan de meer dan dertig projecten van Randstad Urgent, maar boog niet. Daarop formeerde de wethouder van Almere vier consortia die bereid waren een IJmeerverbinding te bouwen. Drie bruggen en een tunnel werden in 2009 als kansrijke opties aan het publiek gepresenteerd. Ook publiceerde hij eind juni 2009 IJland: een visie op een grootschalige buitendijkse ontwikkeling voor de kust van Almere, ontwikkeld samen met William McDonough, Winy Maas (MVRDV) en Adriaan Geuze (West 8). Onder IJland prijkten zelfs de handtekeningen van de gedeputeerde van Flevoland, Anne Blik, en de wethouder van Amsterdam, Maarten van Poelgeest.

Op het IJmeer werd daarop die zomer door watersporters met hun boten geprotesteerd tegen zowel buitendijkse ontwikkeling als IJmeerverbinding, maar de wethouder van Almere zette zijn lobby door. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat bleef echter bij zijn weigering, er kwam alleen een brief vanuit het ministerie van VROM: in deze RRAAM-brief (Rijk Regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer/IJmeer) werd een IJmeerlijn slechts in het vooruitzicht gesteld, maar dan moest de verhouding tussen baten en kosten wel eerst flink verbeteren. Pas als er ten opzichte van 2010 zo'n 25.000 woningen waren bijgebouwd en er zicht was op de realisatie van IJburg II zou er worden verder gepraat over een vervolgonderzoek naar de IJmeerlijn. De A6 werd wél ondertussen stevig verbreed, daarvoor sneuvelde vijftig hectare bos in Almere langs het Weerwater en verder. Vijf viaducten werden verlengd en acht nieuwe gebouwd, er kwam dertien kilometer stil asphalt voor in de plaats, ter hoogte van het Weerwater werd de snelweg verlaagd. Het leed van de doorsnijding zou hierdoor wat Almere betreft worden verzacht. Op termijn zou de A6 ter hoogte van het Weerwater zelfs onder de grond kunnen verdwijnen. Het paste allemaal naadloos in de structuurvisie Almere 2.0.

Ook het aantal sporen bij Weesp zou worden uitgebreid van zes naar acht. Bovendien presenteerde Duivesteijn zijn plan voor Oosterwold: een ambitieuze expansie van Almere in zeer lage dichtheid in oostelijke richting. Een paar maanden later sneuvelde het ministerie van VROM in de volgende Haagse formatie, het departement dat had zitten slapen, werd opgeheven. De figuur van de minister van ruimtelijke ordening kwam niet meer terug. Maar door de strubbelingen was ook de IJmeerverbinding uit beeld geraakt. Erger, haar reputatie leek ernstig beschadigd. December 2009, een maand na de RRAAM-brief, werd het IJmeer door de minister van LNV als Natura 2000-gebied aangewezen. Vanaf nu groeide Almere vooral in oostelijke richting.

Projectenkaart Randstad Urgent 2009. Ministerie van Verkeer en Waterstaat.



IJland 2009. West 8.



Baai krijgt toch vorm 2002-2021

Met de baai zelf ging het ondertussen, ondanks alle Haagse perikelen, opmerkelijk goed. Eerst waren er de drie nieuwe eilanden – De Drost, Warenaar en Hooft – die tweede helft jaren '60 als luwtedammen voor de watersport tussen de Vecht en de randmeren, voor de kust bij Muideren, werden aangelegd, de grootste – Hooft, 5 hectare – als natuureiland. Ze kwamen gereed tegelijk met de Hollandse Brug.

Maar er zouden meer, nog grotere eilanden volgen. Na een correctief referendum in 1997 waarbij de vastgestelde drempel niet werd gehaald kon Amsterdam dan eindelijk met de bouw van de eerste fase van IJburg beginnen, de opgespoten eilanden – Steigereiland en Haveneiland - bleken zelfs veel sneller geschikt om op te bouwen dan aanvankelijk gedacht. De aanwezige hoogspanningsmasten weerhielden de stedenbouwkundigen er niet van om rondom woningen te bouwen, een deel was drijvend gemaakt. Een fietsbrug verrees boven het Amsterdam-Rijnkanaal: de Nesciobrug. De vuilnisbelt van de Diemerzeedijk werd ingepakt, van een schone deklaag voorzien en omgevormd tot een buurtpark, de rioolwaterzuiveringsinstallatie verhuisde naar het Westelijk havengebied van Amsterdam waardoor Zeeburgereiland vrijkwam als toekomstig nieuw woongebied. IJburg was tijdens de Vinex-onderhandelingen door het rijk aangewezen als een ROM-project. Daardoor waren extra middelen beschikbaar gekomen om natuurverlies in de baai te compenseren. Voorzieningen rond de eilanden bleken al snel kraamkamers voor vissoorten die eerst verdwenen waren. Ook de Hoeckelingsdam voor

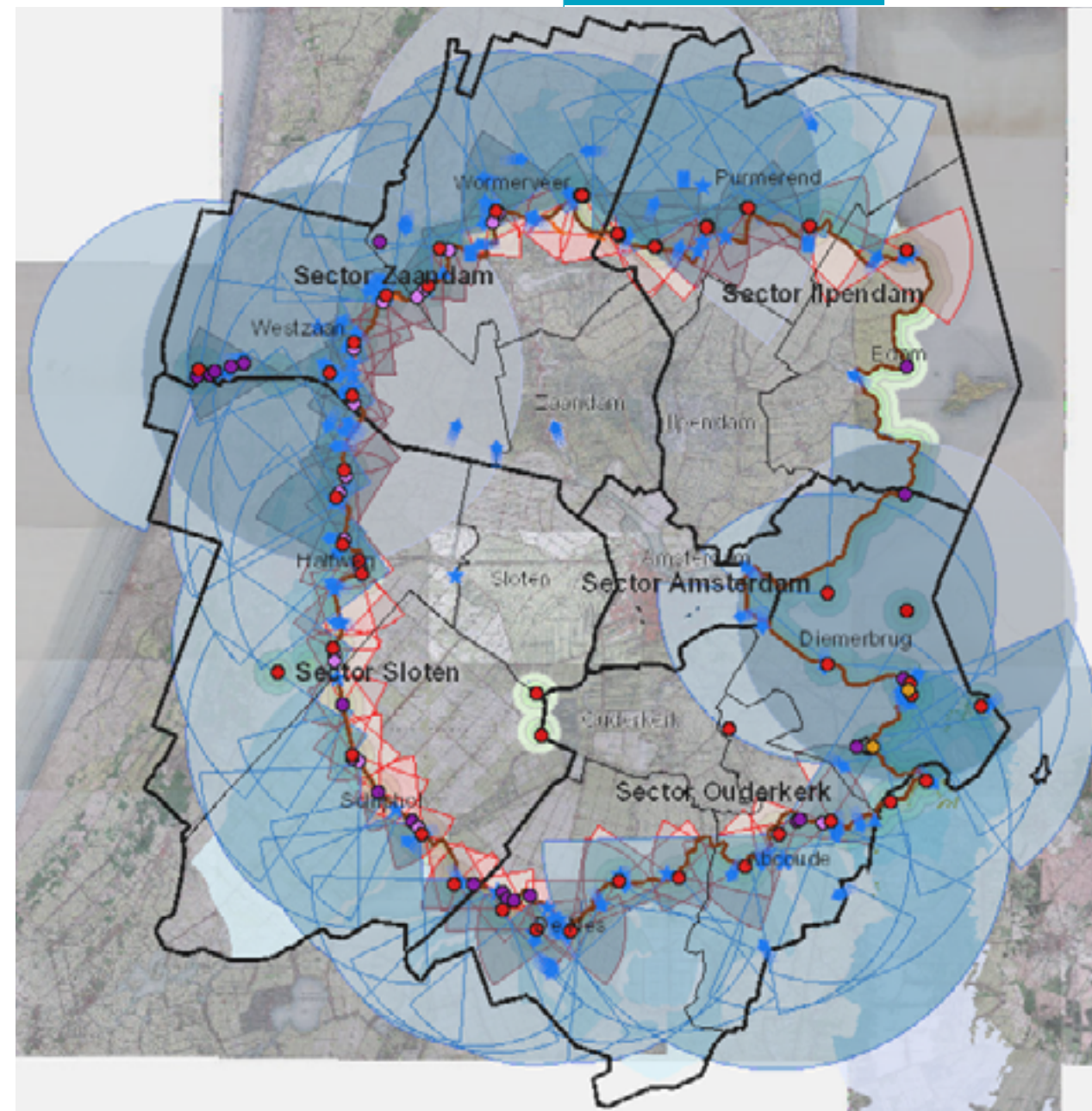
de kust van Uitdam, ontworpen om deels onder water te verdwijnen, bleek de natuurwaarde sterk te vergroten. De aanwijzing van het IJmeer als Natura 2000-gebied bevestigde die status. In 2015 streken hier zelfs wilde flamingo's neer.

En er was meer goed nieuws. Midden jaren '90 had de provincie Noord-Holland, met succes, de Stelling van Amsterdam vanwege zijn cultuurhistorische waarde door Parijs aangewezen gekregen als UNESCO werelderfgoed monument. Omdat het IJmeer - de baai – van dat erfgoed onderdeel uitmaakt, werd onder andere naar passende bestemmingen voor forteiland Pampus en het Vuurtoreneiland gezocht. Ook al gooide de financiële crisis na 2008 roet in het eten, het besluit om tenminste Centumeiland op te spuiten gaf aan dat Amsterdam de plannen in het IJmeer door wilde zetten. In 2012 kwam de Vereniging Natuurmonumenten met het initiatief om in het Markermeer, dicht bij de Houtribdijk, een groot natuurgebied aan te leggen, genaamd de Marker Wadden. Achthonderd hectare eilanden zijn inmiddels gerealiseerd. Ook werd er een onderwaterlandschap van paaiplaatsen, geulen en slinken van ongeveer duizend hectare aangelegd. Bij de recente verhoging van de Houtribdijk werd ook nog eens het Trintelzand gevormd, een nieuw natuurgebied bestaande uit moeras, zandplaten, dammen, slikvelden en rietoevers, met een oppervlak van in totaal 532 hectare. Als natuur-, cultuurhistorisch en recreatiegebied ontwikkelde de baai zich ondanks de Haagse strubbelingen voortvarend. Uitbreiding van sporen bij Weesp ging toch niet door. Het was nu nog wachten op het moment dat Almere Pampus opnieuw in beeld kwam. Maar dat moment leek verder weg dan ooit.

De financiële crisis van 2008 gooide roet in het eten. In Amsterdam zag men zich gedwongen pas op de plaats te maken, het Vereveningsfonds was finaal leeg. Marten Bierman schreef vanuit de IJsselmeervereniging over 'het verdrongen dromenland tussen Amsterdam en Almere': "De plannen voor het buitendijks bouwen in het IJmeer verdwijnen langzaam onder water. Wat we voorspelden blijkt waar: de plannenmakers voor de dubbelstad Amsterdam-Almere verzuipen in de financiële tekorten." Haar hoop vestigde Almere op de Floriade 2022.

In 2012 was het eindelijk zover. Kandidaat Almere werd door de Nederlandse Tuinbouwraad uitverkoren.

Stelling van Amsterdam 1880-1914.
Provincie Noord-Holland 1996.

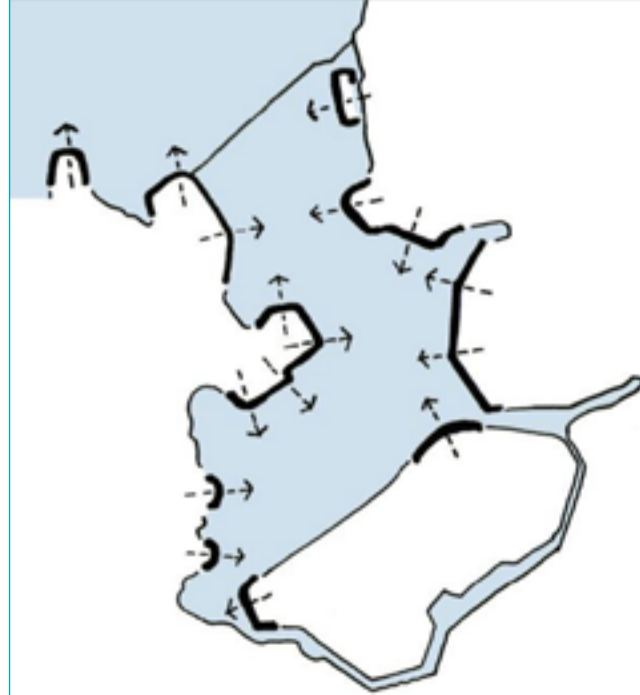


De belofte van de kaap

Toen de stedenbouwkundige Frits Palmboom in 2018 afscheid nam als hoogleraar in Delft presenteerde hij een kaart waarop alle kappen langs de Zuiderzeekust stonden aangegeven. Steden als Stavoren, Medemblik, Enkhuizen en Monnickendam bleken alle op zo'n vooruitgeschoven kaap gebouwd. Zelfs Lelystad was in eerste aanleg op een kunstmatige kaap gedacht en ook Almere Pampus had

Palmboom als een kaap getekend. Zou je hier, net als op die andere kappen, niet heel goed een economie kunnen bouwen? De aanlanding van een brug of tunnel bij zo'n kaap was ook goed voorstelbaar. Bij Enkhuizen en Lelystad is dat al eerder gebeurd. In het geval van Lelystad maakt de dijk zelfs een elegante zwaai naar de kust. Overal over de wereld zijn in het verleden verbindingen gemaakt uitgerekend daar waar de kustlijn markant naar voren steekt. Misschien wel de bekendste is San Francisco aan de Californische kust, waar twee lange bruggen in de baai op uitstekende schiereiland zijn gericht, de een gericht naar het noorden, de ander naar het oosten. San Francisco telt evenveel inwoners als Amsterdam en Oakland is vergelijkbaar met Almere. De Oakland Bridge heeft een lengte van zeven kilometer, ze is op het centrum van San Francisco gericht. Onlangs werd de brug grondig gerenoveerd; bij de opening eind jaren '30 was ze zelfs het middelpunt van een grote wereldtentoonstelling waarmee de stad haar wedergeboorte vierde. Zo wereldvreemd was het voorstel van een IJmeerverbinding dus niet. Met een totale lengte van vijf kilometer is ze korter dan de Oakland Bridge. Om de economie van Almere te stimuleren kan men haar vanwege haar ligging zien een logische keuze.

Kapen. Frits Palmboom 2018.



Ook een tweede centrum in Almere, zoals in het structuurplan van 1977 aan de baai getekend, wordt ermee mogelijk.

IJmeer. Lengte en oriëntatie van geprojecteerde IJmeerverbinding. Foto Siebe Swart.



Wordt de brief werkelijkheid?

Kan na meer dan zestig jaar het plan voor de baai zoals ooit opgetekend in de Tweede Nota Ruimtelijke Ordening eindelijk voltooid worden? De behoefte aan nieuwe woningen in de noordelijke Randstad is onverminderd groot. Aan Almeerse zijde ligt het maagdelijke Pampus al jaren te wachten, beschut in het opgroeiende bos van Pampushout en sinds 1977 met de bestemming van

grootschalige woningbouw. In plaats van verder naar het oosten uit te dijen (Eemvallei Stad) of een tweede centrum aan de A6 te ontwikkelen, is het toegroeien van de polderstad in verdichte vorm aan de overzijde van het water naar Amsterdam verre te prefereren, het leidt zelfs tot een tweede centrum in Almere. Maar vergeet nieuwe buitendijkse ontwikkeling. Na de kamerbrief Water en bodem sturend (november 2022) staat de regering geen nieuwe landaanwinningen in het IJsselmeergebied meer toe. Buitendijks of niet, Almere kan daarmee altijd nog de gedroomde stad aan de baai worden, allerminst verdrongen maar juist laag oprijzend boven het brede water van het IJmeer. Aan de baaizijde wordt bij de burens de komende jaren IJburg tweede fase gebouwd. Bedenk daarbij dat Pampus een van de weinige locaties in Groot-Amsterdam is die zich geheel buiten de geluidscontouren van Schiphol bevinden. Mocht er een Lelylijn komen, dan zal tussen Almere en Amsterdam extra spoorcapaciteit noodzakelijk zijn. Het MIRT-onderzoek van november 2021 was uitermate gunstig voor een metroverbinding door het IJmeer. Het is zelfs de verwachting dat het een van de drukste lijnen van het Amsterdamse metronet zal worden. Hard nodig zal hij zijn. Want tussen Amsterdam en

Almere bestaat vanaf het begin een sterke disbalans in wonen en werken; de komende jaren zal die onbalans naar verwachting nog groter worden door sterke groei van het aantal banen in Amsterdam. Maar met een snelle metro-ontsluiting kan de Almeerse kaap ook centrumfuncties uit Amsterdam aantrekken, waardoor economische tegenkracht wordt ontwikkeld. Vanwege de status van Natura 2000-gebied zal aan de natuurwaarde van de baai niet mogen worden getornd, sterker, deze zal de komende jaren stevig moeten worden verbeterd. Eerdere interventies hebben laten zien dat juist met ingrepen de natuurwaarde kan worden verbeterd en uiteindelijk hersteld. Ook de waterkwaliteit zal dan beter worden. Dijkversterking aan de noordzijde van de baai en vernatting van de veengronden op de zuidoever zoals voorgesteld in de huidige gebiedsplannen zouden in een totaalontwerp voor de gehele baai moeten worden meegenomen. Aan extra recreatieruimte in Groot-Amsterdam met zijn snelle bevolkingsgroei en toeristische druk bestaat nu al een groot gebrek. Anders gezegd, in plaats van alleen woningbouw of infrastructuur zou de gehele omgevingskwaliteit van de baai een stevige impuls moeten krijgen. Iets als de aanwijzing van een regionaal waterpark IJmeer in een toekomstige Nota Ruimte zou niet misstaan. Fouten uit het verleden kunnen worden hersteld. Met alle recente ingrepen in het IJmeer- en Markermeergebied heeft de Amsterdamse regio bewezen dat een hoog gesteld doel haalbaar is en door samenwerking kan worden bereikt.

In 2026 bestaat Almere zestig jaar. De jonge stad telt dan 200.000 inwoners, het oude Amsterdam bijna 900.000 inwoners. Laat de nieuwe stad zich in dat jaar van haar mooiste kant tonen, gespiegeld aan het water van de baai. De baai die haar door het rijk in 1966 al is beloofd. De baai die oude en nieuwe metropool op karakteristieke wijze met elkaar verbindt. De baai die afstand creëert en tegelijk nabijheid suggereert door de twee verschillende stadssilhouetten. Een doordacht vormgegeven baai als herinnering aan de verdwenen Zuiderzee.

Amsterdam, 25 april 2024

ANWB, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, gemeente Almere, gemeente Amsterdam, provincie Flevoland, provincie Noord-Holland (2005). *Toekomstvisie IJmeer. Naar een waterpark IJmeer binnen het wetland IJsselmeer*. Amsterdam/Almere.

Berg, JaapJan, Simon Franke, Arnold Reijndorp (2007). *Adolescent Almere. Hoe een stad wordt gemaakt*. Rotterdam.

Bierman, Marten, Angèle Steentjes (2015). *Omzien naar onze binnenzee. Bierman's IJsselmeerberichten*. Amsterdam.

Brouwer, Petra (1997). *Van stad naar stedelijkheid. Planning en planconceptie van Lelystad en Almere 1959-1974*. Rotterdam.

Dienst der Zuiderzeewerken (1961). *Een structuurplan voor de Zuidelijke IJsselmeerpolders*. Den Haag.

Diepen, Remco van (2007). Teun Koolhaas. *Polderperspectieven en waterfronten*. Lelystad/Almere.

Duivesteijn, Adri, Marloes Konings, Ivonne de Nood (2011), *Landgoed Almere*. Themanummer.

Forum voor Stedelijke Vernieuwing (2003). *Ontwikkelingsperspectieven Almere*. Den Haag.

Frieling, D.H. (2004). *Spreekt het IJmeer vanzelf?* Amsterdam.

Gemeente Almere e.a. (2009). *Almere IJland Ontwerpcasus*. Almere.

Gemeente Amsterdam (2008). *Krassen op de eeuwigheid. De jaren negentig: Amsterdam in ontwikkeling*. Amsterdam.

Ham, Willem van der (2007). *Verover mij dat land. Lely en de Zuiderzeewerken*. Amsterdam.

Hemel, Zef (1994). *Het landschap van de IJsselmeerpolders. Planning, inrichting en vormgeving*. Rotterdam.

Hemel, Zef (2021). *Er was eens een stad. Visionaire planologie*. Amsterdam.

Koolhaas, Teun, Ellen Marcusse (2006). *Atelier IJmeer 2030+*. Rotterdam.

Lans, Jos van der (2006). *Kleine geschiedenis van de Stadsregio Amsterdam*. Wormer.

Nawijn, Klaas (1984). *Het verhaal van Almere. New Babylon*. Uitgegeven bij een expositie in het Haags Gemeentemuseum 15 juni – 1 september 1974.

Palmboom, Frits (2018). *IJsselmeergebied. Een ruimtelijk perspectief*. Nijmegen.

Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders (1970). *Verkenningen omtrent de ontwikkeling van de Zuidweststad*. Lelystad.

Rijksdienst voor het Nationale Plan (1957). *De ontwikkeling van het Westen des Lands. Rapport*. Den Haag.

Thijssen, J. Th. (1972). *Een halve eeuw Zuiderzeewerken 1920-1970*. Groningen.

Tweede nota over de ruimtelijke ordening in Nederland (1966). Den Haag.

Wallagh, Guido (1994). *Oog voor het onzichtbare. 50 jaar structuurplanning in Amsterdam 1955-2005*. Assen.

Weitjens, Joris, Martin Melchers (2004). *Diemerzeedijk. Zand erover*. Amsterdam.

Werkplaats rond de baai, MIRT-onderzoek (2020). *Naar een ontwikkelstrategie voor Amsterdam Bay Area*. Almere/Amsterdam/Den Haag.

Wever, Simon (2001). *Zuidelijk Flevoland naar een blauwgroene stedelijkheid. Studiebericht*. Lelystad.

De auteur voerde ook gesprekken met o.a. Arie-Willem Bijl, Henk Meijer, Ivonne de Nood, Harry Zondag, Jaap Meindersma. Contact tussen Constant en de makers van Almere werd bevestigd door Liesbeth van Willigen, dochter van stedenbouwkundige Henk van Willigen (1936-2015).

Van september 2004 tot mei 2024 werkte Zef Hemel bij de gemeente Amsterdam. Tien jaar zat hij in de directie van de toenmalige Dienst Ruimtelijke Ordening. Tien jaar bezette hij de Wibautleerstoel van de gemeente op de Universiteit van Amsterdam. De laatste jaren was hij gedetacheerd bij de Metropoolregio Amsterdam. Dit essay verschijnt bij zijn afscheid.

Grafisch ontwerp: LassooyDesign BNO

Het verhaal
van de baai