

LELYSTAD

CULTUURHISTORISCHE VERKENNING

International New Town Institute

2022

LELYSTAD

CULTUURHISTORISCHE VERKENNING

Inhoudsopgave

5	Voorwoord
7	Leeswijzer
10	Planningsgeschiedenis Lelystad 1965-1990
	<i>Wijken</i>
72	Overzicht van wijken en buurten
76	Wijk I
79	Ontwerp
98	Realisatie
126	Bijzondere structuren en karakteristieken
129	Beeldbepalende objecten en ensembles
183	Wijk II
185	Ontwerp
201	Realisatie
218	Bijzondere structuren en karakteristieken
215	Beeldbepalende objecten en ensembles
238	Wijk IV
241	Ontwerp
252	Realisatie
260	Bijzondere structuren en karakteristieken
263	Beeldbepalende objecten en ensembles
268	Centrumzone
270	Ontwerp
278	Realisatie
291	Bijzondere structuren en karakteristieken
295	Beeldbepalende objecten en ensembles
328	Bronnen
330	Colofon

Voorwoord

Voor u ligt een Cultuurhistorische Verkenning van de wijken in Lelystad uit de zogenaamde Post 65 periode, dat wil zeggen de jaren 1965-1990. Het grootste gedeelte van Lelystad is in die periode tot stand gekomen. De eerste woningen in de Zuiderzeewijk werden in 1967 betrokken en het inwonertal steeg tot een totaal van 57.000 inwoners in 1990.

De wijken die verrezen waren achtereenvolgens Wijk I, Wijk II, Wijk IV en de centrumzone. Achter die nummers gingen schuil: Zuiderzeewijk en Atolwijk (Wijk I), Karveel, Boeier, Schouw, Kogge, Gondel, Tjalk, Botter, Schoener, Jol, Galjoen en Punter (Wijk II) en Boswijk en Waterwijk (Wijk IV). Deze wijken vormen het onderwerp van deze Cultuurhistorische Verkenning.

De aanleiding voor dit onderzoek wordt gevormd door het feit dat er momenteel grote (her)ontwikkelplannen worden gemaakt voor Lelystad. Er bestaan plannen voor de realisatie van 40.000 woningen, waarmee de stad min of meer verdubbelt in omvang en bewoners. Of dit nu via uitbreiding of inbreiding plaats gaat vinden: het zal grote invloed hebben op de bestaande wijken.

Of er bij verdichting of sloop/nieuwbouwplannen eventuele historisch waardevolle objecten, (groen)structuren en ensembles in het geding zijn, is onvoldoende bekend. Deze studie dient om uit te zoeken of er misschien waardevolle woningen, objecten, (groen)structuren gerealiseerd, waarmee rekening gehouden kan of moet worden in de toekomst.

Deze waarde kan stedenbouwkundig, architectuurhistorisch of cultuurhistorisch zijn en deze drie waarden worden -analoog aan de richtlijnen van de Rijksdienst Cultureel Erfgoed- als leidraad genomen voor deze verkenning.

Voor deze verkenning is een werkwijze gehanteerd die begon bij de empirische observatie in de verschillende wijken en bij de secundaire bronnen zoals boeken en tijdschriften; vervolgens volgde de bestudering van primaire bronnen in de archieven. Een overzicht van de gebruikte bronnen vindt u achter in dit rapport.

De verkenning omvat naast een inventarisatie en beschrijving ook een waardering van architectonische objecten, (groen en water-) structuren en ensembles; het vormt zo een inhoudelijke onderligger voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en geeft de gemeente Lelystad handvatten bij het bepalen van de stedenbouwkundige, landschappelijke en architectonische waarde van de naoorlogse wijken en bij het opstellen van bijbehorend beleid.

Leeswijzer

Dit rapport bestaat uit een inleiding waarin de nationale context en de beleidsmatige achtergrond van de ontwikkeling van Lelystad van 1965-1990 wordt beschreven. Daarnaast worden de ontwikkelingen in de Nederlandse en internationale stedenbouw en architectuur belicht voor zover ze van belang zijn om de Lelstadse wijken te begrijpen en analyseren.

De inleiding dient ook om de verhalen en ideeën achter de achtereenvolgende wijken boven water te halen. Immers: de naoorlogse wijken zijn niet hetzelfde. Ze zijn elk gevormd door hun tijd; een weerspiegeling van de concepten en visies op architectuur, stedenbouw en de samenleving in verschillende perioden, maar ook van prozaïsche factoren als beleid, politiek en financiën. De inleiding beschrijft de achtergronden van de planontwikkeling.

Na de inleiding wordt elke wijk apart belicht, waarin aandacht wordt gegeven aan het ontwerp en de realisatie: allereerst de principes en inhoudelijke uitgangspunten van het stedenbouwkundige ontwerp inclusief verkeer en groen en vervolgens de realisatie van de wijk en eventuele wijzigingen van het ontwerp; de gerealiseerde woningen, openbare gebouwen en overige voorzieningen.

Aan de architectonische objecten die bijzonder zijn vanwege hun stedenbouwkundige, architectuurhistorische of cultuurhistorische waarde wordt apart aandacht gegeven. We belichten woningbouw, winkelcentra, kerken, scholen en andere gebouwen in de wijken. Omdat de woningbouw in de naoorlogse periode dikwijls seriematig was, wordt de architectuur daarvan over het algemeen op hoofdlijnen beschreven: niet pandsgewijs, maar per ensemble, straat of buurtje. Daarnaast zijn ook de uitzonderlijke objecten geïnventariseerd, beschreven en van een waardering voorzien.

Het onderzoek leidt ten slotte tot een aantal beknopte conclusies over de stedenbouwkundige/landschappelijke, cultuurhistorische en architectonische waarden van de wijk. De belangrijkste structuren, ensembles en beeldbepalende objecten zijn bovendien gevisualiseerd in een kaart.



Planningsgeschiedenis Lelystad 1965-1990

Over de planning van de Zuiderzeepolders in het algemeen en die van Lelystad in het bijzonder zijn vele studies en publicaties verschenen. Alleen al in de bibliotheek van het International New Town Institute zijn vele meters plank gevuld met boeken over Flevoland en Lelystad. Voor het doel van deze cultuurhistorische verkenning hebben we een korte samenvatting en interpretatie gemaakt van deze planningsgeschiedenis, voor zover deze relevant is om het huidige Lelystad te begrijpen en in context te kunnen plaatsen.

Wat waren de ideeën achter het stedenbouwkundig ontwerp van de stad? Waar komen deze ideeën vandaan en wat was de bedoeling ervan? Hoe en in welk proces zijn ze tot stand gekomen en uitgevoerd? Wie waren de ontwerpers en beslissers die het ontwerp van Lelystad stuurden?

De planning van Lelystad wordt vaak samengevat als een opeenvolging van twee plannen. Kort gezegd: allereerst was er het briljante ontwerp van de internationaal befaamde Cornelis van Eesteren, die vervolgens onterecht aan de kant werd geschoven door de ambtenaren van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders die op puur pragmatische manier aan de slag gingen met de bouw van de stad en daarbij het ontwerp verprutsten.

Deze gechargeerde en gepolariseerde voorstelling van zaken bevat wel een kern van waarheid maar laat buiten beschouwing dat er ook inhoudelijk grote verschillen zaten tussen (de generatie van) Van Eesteren, de stedenbouwkundigen van de RIJP en het team dat uiteindelijk het Structuurschema voor Lelystad maakten. Die verschillen van opvatting waren niet specifiek voor Lelystad maar eerder een *sign of the times*. In heel Nederland verschoof de nadruk in het stedenbouwkundig ontwerp van ontwerp naar proces. Juist deze paradigmawisseling is bepalend geweest voor hoe Lelystad er tegenwoordig uitziet.

Daarnaast is in de planvorming en de uitvoering van Lelystad duidelijk te zien hoe een hele reeks andere inzichten in de vakwereld zijn plek kreeg in de achtereenvolgende wijken. Ook is zichtbaar hoe bijvoorbeeld de wijzigingen in het wispelturige overheidsbeleid met betrekking tot de Groeikernen, en het op- en vervolgens afbouwen van subsidies in de volkshuisvesting hun weerslag hebben gekregen. Lelystad is bovendien de New Town in Nederland waar het meeste gesloopt is; in het centrum en in de spectaculaire driedimensionale woningprojecten met luchtbruggen en verhoogde pleintjes is het verhoogde niveau meestal alweer verdwenen. Hele wijken zijn vervangen en de oorspronkelijke concepten zijn vaak onzichtbaar geworden. Als gevolg hiervan zijn delen van Lelystad alleen te begrijpen als een ratjetoe aan inspiraties en ideeën. Hieronder wordt een en ander in perspectief gezet, met als doel om in de toekomst bij de noodzakelijke vernieuwing van de stad een beredeneerde

en geïnspireerde keuze te kunnen maken voor behoud, transformatie of sloop van gebouwen, groengebieden en infrastructuur.

De Zuiderzeewerken

Cornelis van Eesteren zag Lelystad als de 'bekroning van de Zuiderzeewerken': een moderne nederzetting, vrij van gebreken, die met trots de polderhoofdstad van Nederland zou worden.¹ Dat utopische streefbeeld van een maakbare stad op een nieuw stuk land was echter niet het eerste doel van de inpoldering van de Zuiderzee. De in 1918 aangenomen Zuiderzeewet, waarmee de droogmaking van de Zuiderzee werd ingezet, diende namelijk om de kustlijn te bekorten en daarmee het dijkonderhoud te verkleinen. Daarnaast moest de landaanwinst het agrarisch areaal flink vergroten.

De Zuiderzeewet kent een lange aanloopgeschiedenis. De eerste plannen voor het temmen van de Zuiderzee stammen al uit de zeventiende eeuw, toen ingenieur Hendrik Stevin het idee opperde om de onstuimige binnensee met een reeks dijken af te sluiten. Pas in de negentiende eeuw waren waterstaatkundigen ervan overtuigd dat dergelijke plannen ook technisch uitvoerbaar waren. In deze periode werd het door een gebrek aan landbouwgrond ook aantrekkelijk om delen van de Zuiderzee in te polderen. Een reeks inpolderingsplannen zag in de tweede helft van de negentiende eeuw het licht, waarvan sommige zelfs voorstelden ook de gehele Waddenzee te dempen. Het ambitieuze inpolderingsproject won aan momentum in 1884 met de oprichting van de Zuiderzeevereniging, een coalitie van invloedrijke particulieren en politici die de Zuiderzee-inpoldering propageerden. Onder leiding van ir. Cornelis Lely werd onderzoek gedaan naar de bodemgesteldheid van de Zuiderzee. Jarenlange monsterafname door Lely bracht gedetailleerd in beeld waar de vruchtbare kleigronden zich bevonden en waar het dus gunstig was om landbouwpolders droog te leggen. Dit onderzoek fungeerde als onderlegger voor het Plan Lely uit 1891, het eerste inpolderingsplan met een gedegen wetenschappelijke onderbouwing. Lely voorzag een afsluiting van de Zuiderzee tussen het plaatsje Wieringen en de Friese kust. Langs de kustlijn van het nieuwe IJsselmeer tekende de ingenieur op de plek van kleigronden vier polders in. Een diepe en brede geul met zandgrond in het midden van de Zuiderzee bleef daarbij open. De vier polders zouden in totaal 223.000 hectare vruchtbare landbouwgrond opleveren, een enorme toename voor een klein land als Nederland.

Toch duurde het nog meer dan twintig jaar voor de Nederlandse staat de Zuiderzeewet aannam. Directe aanleiding daarvoor was de verwoestende stormvloed in 1916, waarbij tientallen doden vielen en de Zuiderzee diep doordrong in alle omliggende provincies. Door het afsluiten en inpolderen van de binnensee werd de kwetsbare kustlijn van Nederland met 270 kilometer teruggebracht. Een extra reden voor inpoldering was het verbeteren van de nationale voedselzekerheid, die tijdens de Eerste Wereldoorlog onder druk was komende te staan. Naast de praktische voordelen van inpolderen was de drooglegging van de Zuiderzee tevens

¹ Petra Brouwer, *Van stad naar stedelijkheid. Planning en planconceptie van Lelystad en Almere, 1959-1974* (Rotterdam 1997)



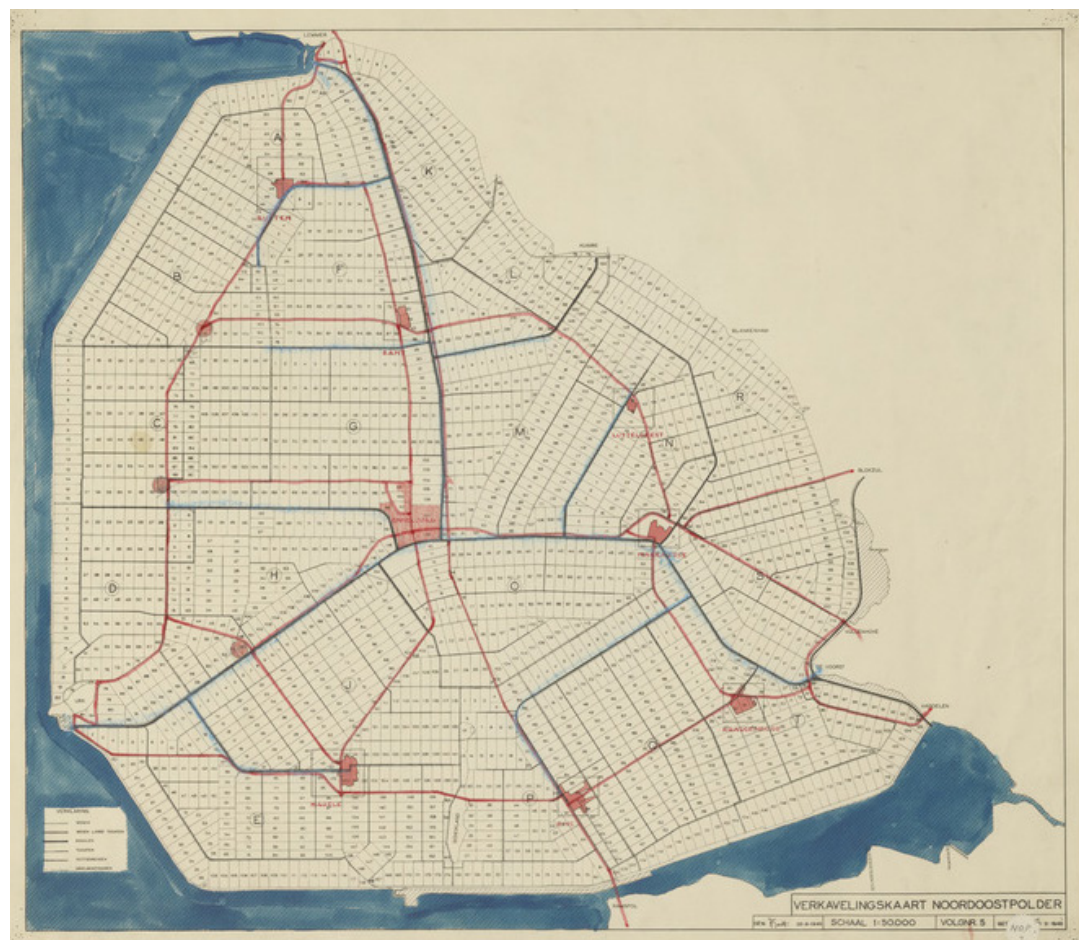
Plan van de Staatscommissie op basis van Plan Lely, 1892 (Collectie Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed)

van symbolisch belang voor het diep verzuilde Nederland. Het samen 'strijden tegen het water' gaf een breed gedragen doel en stimuleerde zowel de vorming van de natiestaat als het aanzien van Nederland in buitenland. Het constant benadrukken van de speciale status van het project en de massale media-aandacht was eveneens van invloed op de latere stedenbouwkundige ontwikkeling van de polders. Het speciale nieuwe land verdiende immers een passende hoofdstad, zo werd betuigd.

Het omvangrijke project startte in 1930 met de droogmaking van de Wieringermeerpolder (22.000 hectare), gevolgd door de aanleg van de Afsluitdijk in 1932, waarmee de Zuiderzee het IJsselmeer werd. In 1942 werd de Noordoostpolder (48.000 hectare) drooggelegd, waarna pas in 1957 en 1968 respectievelijk Oostelijk- (54.000 hectare) en Zuidelijk (43.000 hectare) Flevoland werden ontgonnen. Hoewel lang werd aangenomen dat er ook nog een vierde polder zou worden aangelegd aan de zuidoostelijke rand van Noord-Holland werd de inpoldering van deze Markerwaard nooit uitgevoerd.

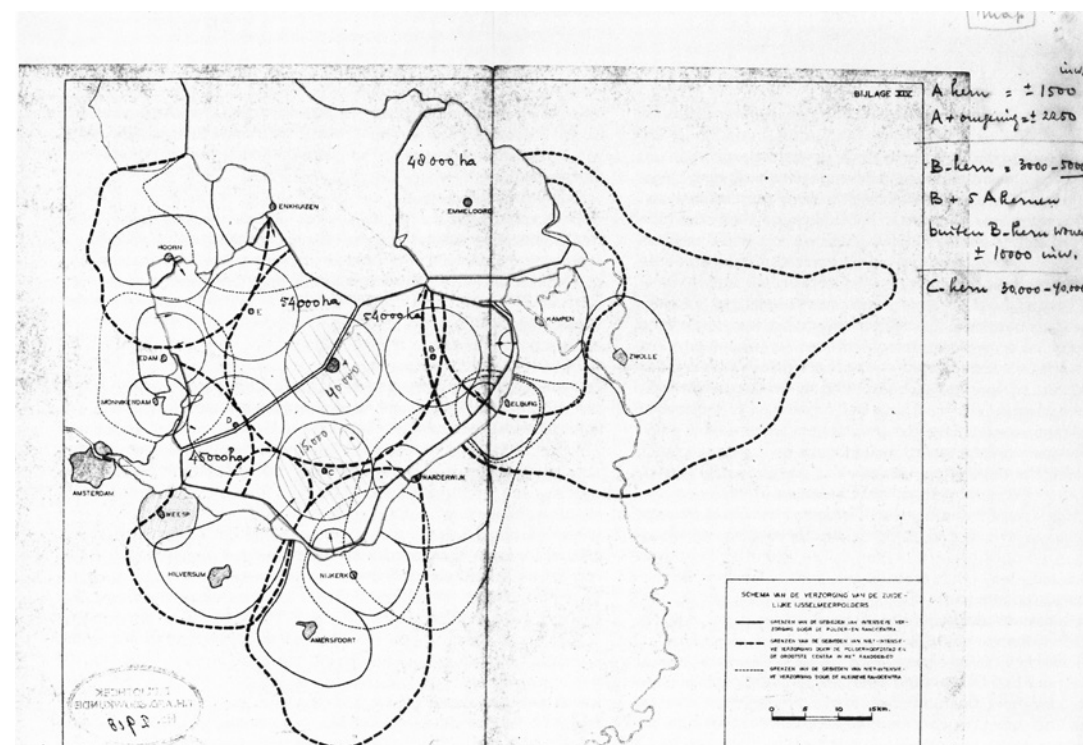
Door de lange looptijd van het project kregen alle polders ruimtelijk een sterk eigen karakter. Dat kwam onder meer door de grote maatschappelijke veranderingen tijdens de twintigste eeuw, waardoor steeds nieuwe eisen werden gesteld aan het nieuwe land. Maar ook de veranderende opvattingen in wetenschapsvelden als de planologie en stedenbouw waren van invloed. De eerste twee polders, de Wieringermeerpolder en Noordoostpolder werden vooral agrarische gemeenschappen. Door de moeizame en ongecontroleerde ontwikkeling van de boerendorpen in de Wieringermeer werd in de Noordoostpolder al een stuk planmatiger gewerkt, met een duidelijke voorzieningekern (Emmeloord) met daaromheen dorpen van gelijke grootte. Het nederzettingenplan voor de Noordoostpolder was gebaseerd op de 'centrale-plaatsentheorie' van de Duitse geograaf Walter Christaller, die een model ontwikkelde voor de ruimtelijke ordening op basis van verzorgingsgebieden. Het ontwerp van de Noordoostpolder was een voorbeeld van hoe stedenbouw steeds meer werd beïnvloed door de positivistische wetenschapstraditie, waarin op basis van wetenschappelijke onderzoeken naar bevolkingstrends, menselijk gedrag en economie de stichting van een volmaakte gemeenschap werd nagestreefd. Dergelijke sociaaleconomische onderzoeken waren ook in de ontwikkeling van de zuidelijke polders van groot belang.

Voor het slagen van een maakbare poldersamenleving was men zich ervan bewust dat de rijksoverheid een ferme hand moest hebben in de invulling van de IJsselmeerpolders. Die overtuiging werd gesterkt door het falen van de cultivering en kolonisatie van eerdere grote inpolderingsprojecten zoals de Haarlemmermeerpolder (1848-1854), waar de ontwikkeling van het nieuwe land aan private partijen was overgelaten. Met de uitvoering van de Zuiderzeewerken werden daarom twee overheidsdiensten belast. De *Dienst der Zuiderzeewerken* (ZZW) werd opgericht in 1919 en was verantwoordelijk voor de waterstaattechnische werken, zoals de aanleg van dammen, dijken, tochten en vaarten. Daarnaast stelde



Verkavelingskaart
Noordoostpolder, 1948
(Collectie NAI)

de ZZW ook de globale nederzettingsplannen op. In 1929 werd een tweede rijksdienst opgericht: de (Voorlopige) Directie van de Wieringermeer (later de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders). Deze dienst werd ook verantwoordelijk voor de kolonisering en volkshuisvesting in de polders. De tweeledige organisatiestructuur, met één dienst voor de waterbouw en globale plannen en één dienst voor de land- en stedenbouw, zorgde voor een bipolariteit die de integrale planvorming in de volgende decennia ernstig belemmerde. Bovendien zou blijken dat hun werkvelden geregeld overlaptten, wat zorgde voor de nodige frictie. Daarbij kwam nog dat de Directie door zijn Wageningse achtergrond voornamelijk aansluiting zocht bij het traditionele Nederlandse platteland. De Dienst Zuiderzeewerken was daarentegen ontvankelijker voor progressieve stedenbouwkundige benaderingen en voorzag in de polders naast puur agrarisch productiegebieden ook forse nederzettingen met een zelfstandige economie. De onverenigbaarheid van de twee diensten was ook van sterke invloed op de ontwerp- en ontwikkelingsgeschiedenis van Lelystad.



Schema van de verzorging
van de zuidelijke
IJsselmeerpolders, Ch. Takes,
1948 (Zef Hemel)

Een polderhoofdstad

Pas na de tweede wereldoorlog werd een serieuze start gemaakt met de inrichtingsplannen voor de grootste twee IJsselmeerpolders: de zuidoostelijke (Flevoland) en zuidwestelijke (Markerwaard) polders. Hoewel Lely had voorzien dat deze twee polders als eerste werden ontwikkeld, was door de geringere financiële risico's en behapbare omvang gestart met de kleinere Wieringermeer en Noordoostpolder. Terwijl de Directie voor de Wieringermeer nog volop bezig was met de inrichting van de Noordoostpolder, keek de ZZW al naar een mogelijke vorm en invulling van de zuidelijke IJsselmeerpolders, die zij als één geheel wilde ontwerpen. De Wieringermeer- en Noordoostpolder hadden nog een overzichtelijke omvang en vorm, maar de planologische benadering die bij deze twee kleine polders was gevolgd kon niet zomaar herhaald worden voor de immense nieuwe zuidelijke polders. Met name het nederzettingenpatroon en de vraag of er grotere kernen moesten komen was voer voor discussie. In lijn met een rapport van het Nederlands Instituut voor Volkshuisvesting en Stedenbouw, waarin rekening werd gehouden met forse groei van poldernederzettingen in de toekomst, bekeek de ZZW de mogelijkheid van enkele grotere voorzieningskernen. Vlak voor de oorlog ontwierp de Rijksdienst een kernenpatroon waar naast regionale centra ook een grotere stad was ingetekend, precies in het midden van de twee zuidelijke polders. Voor het eerst werd gerept van een heuse polderhoofdstad in het nieuwe land, die in grootte en functie vergeleken werd met Leeuwarden.

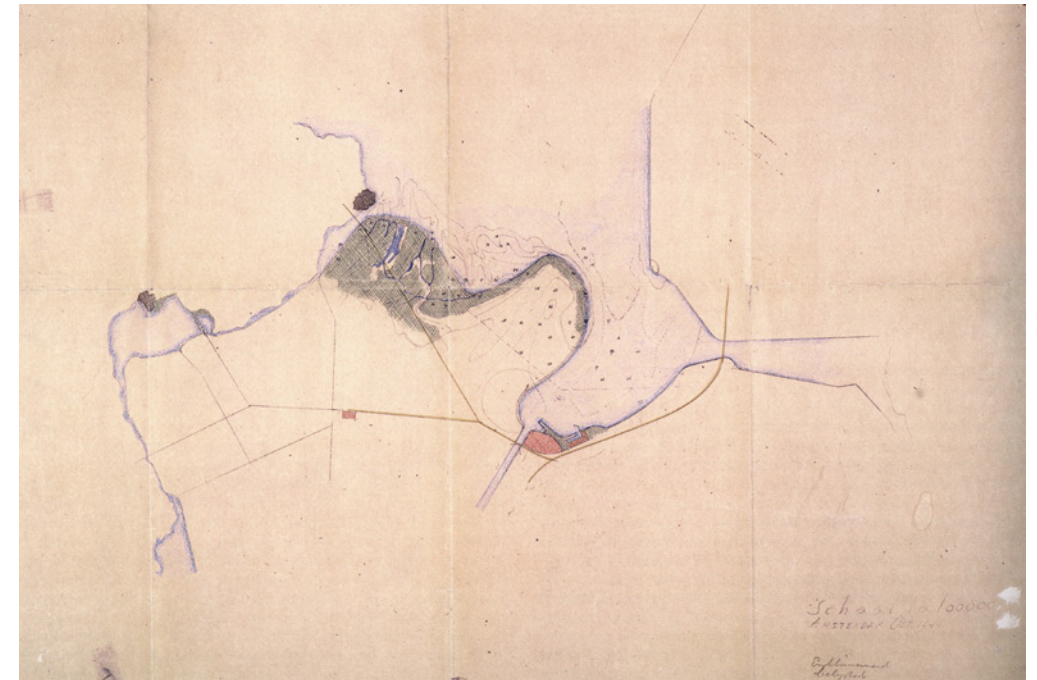
2 Charles Takes, *Bevolkingscentra in het oude en nieuwe land* (1948 Alphen a/d Rijn)

3 Zef Hemel, *Het landschap van de IJsselmeerpolders. Planning, inrichting en vormgeving* (Rotterdam 1994) 70-71.

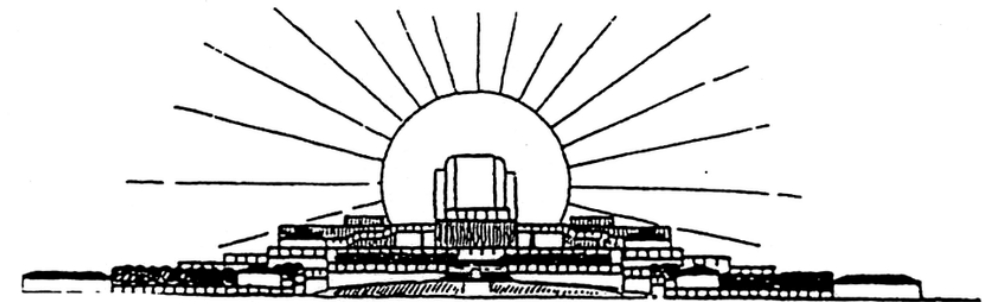
Voor een definitief ontwerp van het nederzettingenpatroon deed de ZZW een beroep op de sociograaf Ch. Takes. Takes ging al voor de oorlog aan het werk, maar kon door de bezetting pas in 1948 zijn onderzoek opleveren. De sociograaf had, net als eerder was gedaan voor de Noordoostpolder, de centrale-plaatsentheorie van Christaller vertaald naar de Nederlandse context. Hij onderscheidde A-, B-, en C-kernen, met oplopende voorzieningenniveaus. De invloedssfeer van bestaande C-kernen rond de nieuwe zuidelijke polders, zoals Hoorn, Amsterdam, Amersfoort en Zwolle zou slechts de randen van de nieuwe polders beslaan, waardoor in het midden een gebied overbleef dat niet bediend werd door bestaande steden. Hier was de plek voor de stichting van een grote voorzieningenkern, precies in overeenstemming met de eerdere schetsen van de ZZW. Takes voorzag een polderhoofdstad aan de oostoever van het middenkanaal dat de twee polders opdeelde. De voordelen van deze situering, die eerder ook al door de ZZW waren aangedragen, werden door Takes nog maar eens herhaald: een gunstige ligging voor een eigen industrieontwikkeling en een aantrekkelijke plaats op de knik van een kanaal, zodat men 'varende op het middenkanaal uit de richting van Amsterdam reeds van grote afstand een fraai gezicht heeft op de stad'.² Hier wordt in 1948 door Takes dus al het ideaalbeeld van een 'stadskroon' in het verschiep gesteld, dat later door Van Eesteren zou worden opgepakt.

Terwijl eind jaren veertig de geesten rijp werden gemaakt voor de stichting van een polderhoofdstad was de precieze situering zeker nog niet definitief. Dat had onder meer te maken met de groeiende groep partijen die werden betrokken bij het ontwerpen van de zuidelijke polders. Ondanks herhaalde pogingen van (landschaps-)architecten en natuurbeschermers om meer aandacht te vestigen op het ontwerpen van het nieuwe landschap waren zij door de ambtenaren van de Directie en ZZW aanvankelijk stevig buiten de deur gehouden. Tot de oorlog was de focus puur gericht geweest op het creëren van agrarisch productiegebied, zonder rekening te houden met natuur- en recreatiegebieden of aantrekkelijke woonplaatsen. Pas begin jaren veertig begon het tij langzaam te keren met de oprichting van de onafhankelijke *Werkgroep voor het Landschap der Zuiderzeewerken*. In de werkgroep hadden ook de twee prominente architect-stedenbouwers Willem Dudok en Cornelis van Eesteren zitting. Beiden hadden destijds hun sporen al verdiend met uitbreidingsplannen voor respectievelijk Hilversum en Amsterdam. De werkgroep streefde ernaar te voorkomen dat de nieuwe polders een eentonige poldersteppe zou worden, met een eindeloze aaneenschakeling van rechtlijnige landbouwpercelen. In hun landschappelijke aanbevelingen tekenden zij op dat: 'reeds van den eersten aanvang af dient de kunstenaar naast den technicus te staan, juist in den grooten opzet moet de schoonheidszorg meespreken'.³

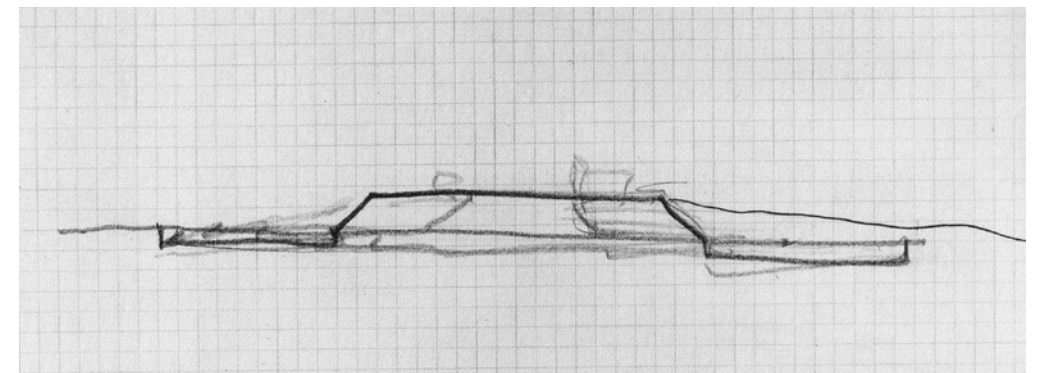
Binnen de werkgroep was het Van Eesteren die bemiddelde tussen de 'schoonheidszorg' en de functionele eisen van polderkolonisatie en waterhuishouding. Met het Amsterdamse AUP had van Eesteren al laten zien hoe natuur- en recreatiegebieden onontbeerlijk waren voor



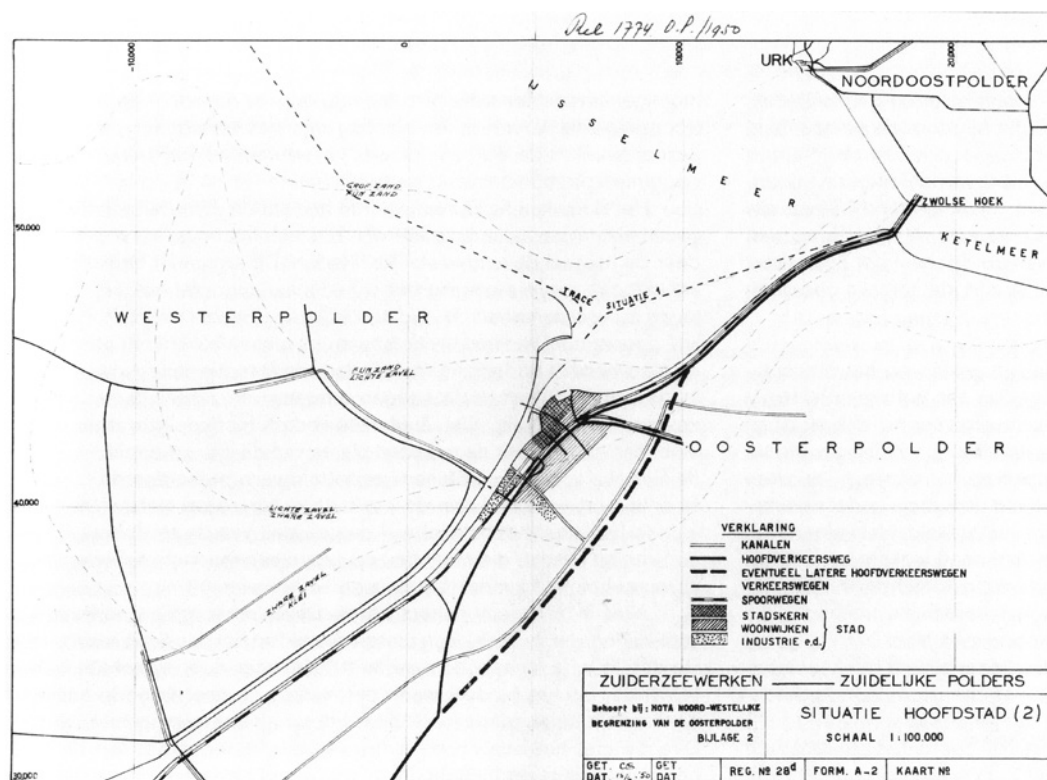
Voorstel voor noordelijke kustlijn van de zuidelijke IJsselmeerpolders, met natuurgebied Enkhuizerzand en hoofdstad aan een baai, C. van Eesteren, 1949 (Zef Hemel)



Aanzicht van de moderne stad met 'stadskrone', Bruno Taut, 1919 (B. Taut, *De Nieuwe Stad*, 1919)

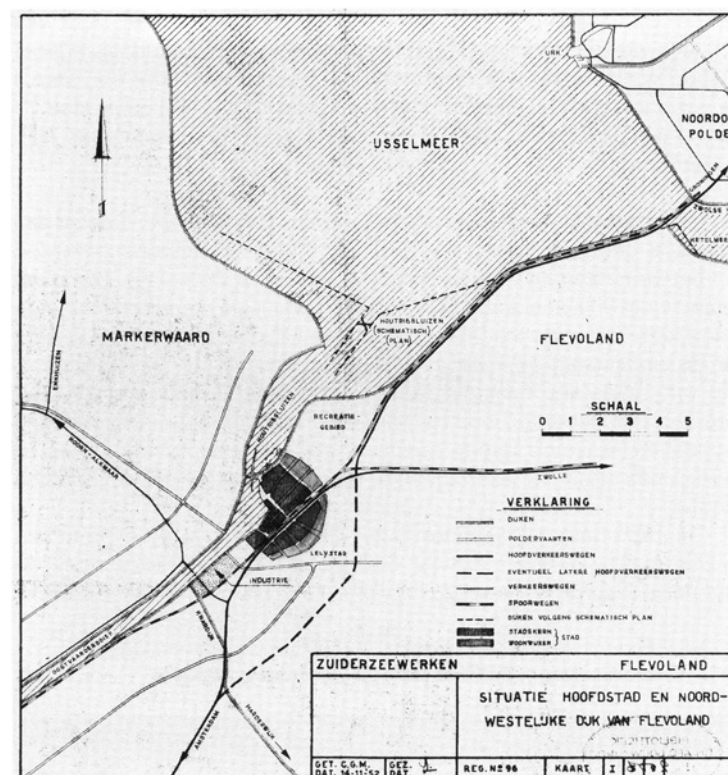


Schets voor het profiel van de hoofdstad met verhoogd stadscentrum, C. van Eesteren, 1955 (Geurtz)



Situatie voor de hoofdstad, tweede versie, Dienst der Zuiderzeewerken, 1950 (Zef Hemel)

de moderne mens, en bovendien konden dienen als structurerende elementen in stad- en landschapsonwerpen. Die ontwerpbenadering paste hij ook toe in zijn alternatieve plan voor de noordelijke kustlijn van de toekomstige zuidelijke polders uit 1949. Het meanderende dijktracé in dit plan, geïnspireerd door de bestaande Zuiderzeekust, zal de natuurbeschermers gelukkiger hebben gestemd dan de lange rechte dijken die de rijksdiensten steeds intekende. Achter de bochtige dijken voorzag Van Eesteren zowel de aanleg van een enorm natuurgebied, het Enkhuizerzand, als een polderhoofdstad aan een baai. Van Eesteren had zich laten inspireren door de steden aan de Oostzee die hij bezocht tijdens zijn Prix-de-Rome-reis, zoals Tallinn, Helsinki en Stockholm. Het aanzicht van deze steden werd volgens Van Eesteren bepaald door de monumentale bebouwing aan de waterfronten. Een verschil was natuurlijk de lage ligging van de locatie van Lelystad, op de bodem van de zee, waardoor hoge polderdijken nodig waren, die de stad van het water zouden afschermen. Van Eesteren's imaginaire polderhoofdstad moest daarom een verhoogd centrum krijgen, waarmee het boven de dijk zou uittorenen en een aantrekkelijk aanzicht bood in het nieuwe landschap. Een stad met een dergelijke 'stadskroon' toont sterke overeenkomsten met Bruno Tauts gestructureerde model voor de moderne stad, zoals hij dat in 1919 uiteen had gezet in *De Nieuwe Stad*. Van Eesteren was op de hoogte van Tauts werk en had tijdens zijn reis een kopie van het boek bij zich.



Definitieve situatie hoofdstad, Dienst der Zuiderzeewerken, 1952 (Zef Hemel)

Met zijn schets voor de noordelijke kust van de twee zuidelijke polders deed Van Eesteren een uitdagend en integraal voorstel en wist hij zijn betrokkenheid bij de polderhoofdstad te continueren. De inzet van Van Eesteren en de werkgroep leidde in 1949 tot de oprichting van de *Stedebouwkundige Afdeling en de Adviescommissie voor de inrichting van de Zuidelijke Polders*. Beide organen werden opgericht door de ZZW, waarmee het voor het eerst de bereidheid toonde om de organisatie stedenbouwkundig uit te rusten. Van Eesteren werd samen met L.S.P. Scheffer (zijn collega bij het Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam) en de gerenommeerde stedenbouwkundige Pieter Verhagen uitgenodigd zitting te nemen in de Adviescommissie. Met zijn officiële betrekking bij de Zuiderzeewerken kon Van Eesteren verder werken aan een monumentale polderhoofdstad, hoewel zijn plan voor een stad aan een baai werd afgekeurd. De Directie voelde namelijk niets voor een grote stad die op het water gericht was en zag meer in een plattelandstadje van geringe omvang. De ZZW was beduidend minder bescheiden in hun denken over de nieuwe hoofdstad. In 1950 bracht de dienst twee nota's uit waarin de ligging en functie van de hoofdstad verder werd toegelicht. De ZZW sprak trots van een sociaal, economisch en cultureel centrum van een nieuwe twaalfde provincie. Ook werden twee mogelijke locaties van de ligging aangedragen. De gedetailleerde nota's van ZZW stootte echter de Directie voor het hoofd, die zijn hoofdtaak uit handen genomen zag worden door de nieuwe stedenbouwkundige afdeling van de ZZW. In

De uitgangspunten waar Van Eesteren rekening mee diende te houden waren eigenlijk alleen de geplande verkeersroutes. De polderhoofdstad zou komen te liggen aan een kruising van de twee rijkswegen: de route Amsterdam-Groningen (later A6) en Oost-Flevoland-Markerwaard (nooit gerealiseerd). Parallel aan de noord-zuidgerichte rijksweg Amsterdam-Groningen was bovendien een spoorlijn geprojecteerd die ten noorden van de stad een boog maakte in de richting van Dronten.

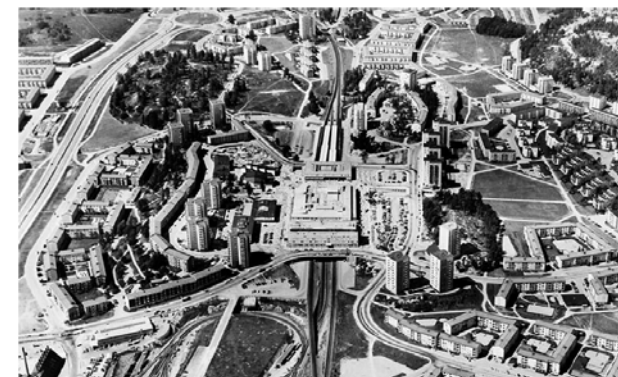
Van Eesteren nam de toekomstige rijksweg tussen Oost-Flevoland en de Markerwaard in zijn eerste schetsen op als belangrijkste structurerende element van de stad. Hij was ervan overtuigd dat, zoals oude havensteden aan de Zuiderzee gericht waren op het water, de moderne stad gericht moest zijn op haar belangrijkste toegangswegen. Verkeer was in zijn ogen de belangrijkste structurerende stedelijke functie. Het middelpunt van de stedelijke activiteit moest door de naderende automobilist en treinpassagier ervaarbaar zijn. Langs de geplande rijksweg legde hij dan ook een verhoogde, langgerekte centrumzone, de 'stadskroon' van Lelystad met een concentratie van culturele en regionaal-bestuurlijke functies. Ook de treinen kwamen via een verhoogd spoor midden in dit centrum aan. In de buurt van het middenkanaal (nu aangeduid als Oostvaardersdiep) liep het centrum uit in een brede groenstrook met enkele grote gebouwen met een publieke functie, zoals een stadion. Aan de oostzijde mondde de centrumzone uit in een enorm stadspark. Van Eesteren zocht nog steeds een visuele relatie met het water, zoals in zijn eerdere baaiplan, maar het zwaartepunt lag nu op de zone langs de rijksweg. Behalve het centrum werden ook de primaire autowegen verhoogd uitgevoerd, zodat auto's en doorgaand verkeer gescheiden werden van langzaam en plaatselijk verkeer. Aan weerszijden van het verhoogde centrum lagen op maaiveldniveau en op flinke afstand (enkele honderden meters) de onafhankelijk functionerende woonwijken, bestaand uit een eindeloze herhaling van stempels met eengezinswoningen. Centraal in de wijken lagen wijkcentra, vormgegeven als groengebieden met daarin de speciale voorzieningen, scholen en buurtvoorzieningen.

De hoogteverschillen die Van Eesteren introduceerde waren niet niks: het centrum zou op 9 meter hoogte komen te liggen en de wegen op een 3,5 meter hoog talud, waardoor ze zichtbaar zouden zijn als de drager van de ordening van de stad. Woningen stonden op het maaiveld en secundaire wegen lagen iets verlaagd zodat luchtbruggen een comfortabele verbinding zouden vormen voor fietsers en voetgangers. Ook hiervoor kwam de inspiratie uit het internationale New Town vocabulaire; niet alleen de voorloper Radburn (New Jersey, US, 1929) had de ongelijkvloerse verkeerswegen voor snel- en langzaam verkeer geïntroduceerd, maar ook de destijds invloedrijke Zweedse New Towns, zoals Vällingby (1954) en Tensta (1965), wisten op een mooie en invloedrijke manier vorm te geven aan verkeersstromen op verschillende niveaus.

De geleiding tussen stadsdelen en woonbuurten bestond uit een gridstructuur van verkeerswegen en brede groenstructuren. Rondom de stad verbreedden die groenstructuren zich tot grote groene

recreatiegebieden. Aan de zuidwest- en noordostrand van de stad werden gebieden gereserveerd voor industrievestiging. Wonen, werken, recreatie, verkeer en voorzieningen kregen in de schetsplannen allemaal hun eigen zorgvuldig bepaalde plaats en werden ruimtelijk zowel door afstand als hoogte van elkaar gescheiden. De verknoping van de spoorlijn en het centrum was een element dat Van Eesteren kende uit de Zweedse New Towns rondom Stockholm. Met name Vällingby, ontworpen door Sven Markelius in 1954, werd als een sociaal-democratische voorbeeldstad ontwikkeld en internationaal geprezen als een ideale moderne stad.

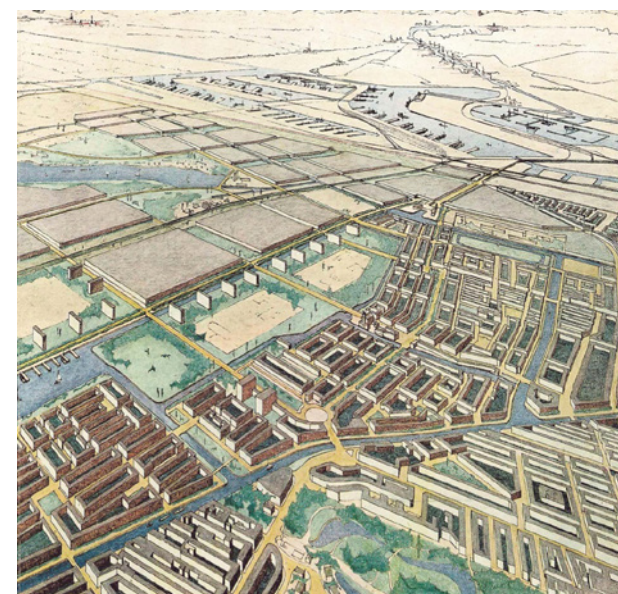
Van Eesteren ging uit van een stadsmodel dat in de loop der tijd kon groeien. Hij hield in zijn plannen de mogelijkheid open om zijn lineaire stad in de toekomst uit te breiden tot over het Oostvaardersdiep in de Markerwaard. In het 'schema stedenbouwkundige ontwikkeling' toonde hij aan welke voordelen het stadsmodel van Lelystad bezat boven andere modellen. In historische steden, die concentrisch gegroeid waren, werd het centrum in zijn groei beperkt omdat het ingeklemd lag tussen woonwijken en latere stadsdelen. Ook het model van de Engelse New Towns voldeed naar zijn inzichten niet: de als eerste van deze New Towns gerealiseerde stad Stevenage was opgebouwd volgens een hiërarchisch stedelijk model waarbij de functies (centrum, industrie, woonwijken, infrastructuur) uiteen waren gelegd. Daarentegen waren de functies in Lelystad zo geordend dat een echt stedelijke verknoping van wegen- en spoorinfrastructuur in het centrum kon ontstaan en de stad in de toekomst kon groeien, parallel aan de infrastructuur. Dit was een manier om met de gegeven onzekerheden om te gaan en het ontwerp flexibiliteit te geven.



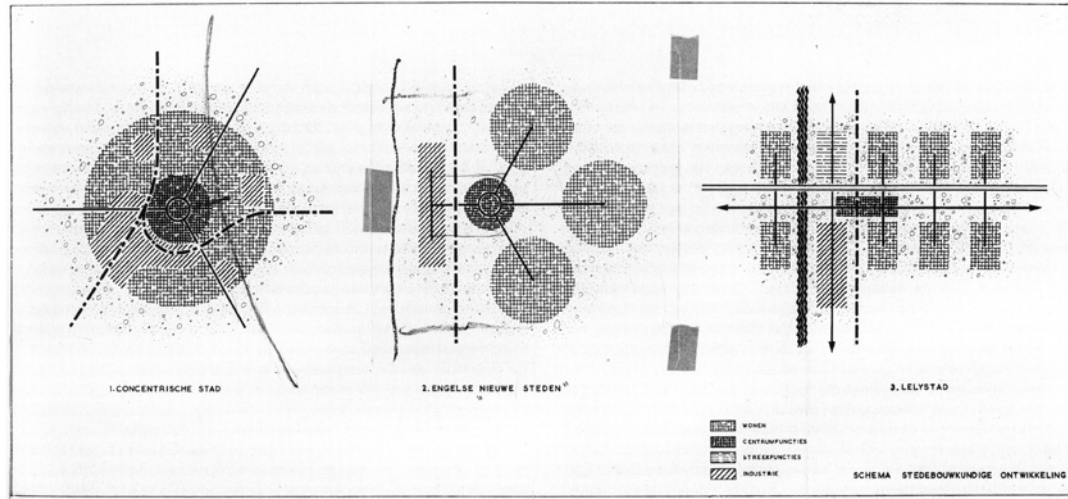
Het centrum van Vällingby, gebouwd over de spoorlijn en omringd door hoogbouw, 1958 (Stockholm City Museum)



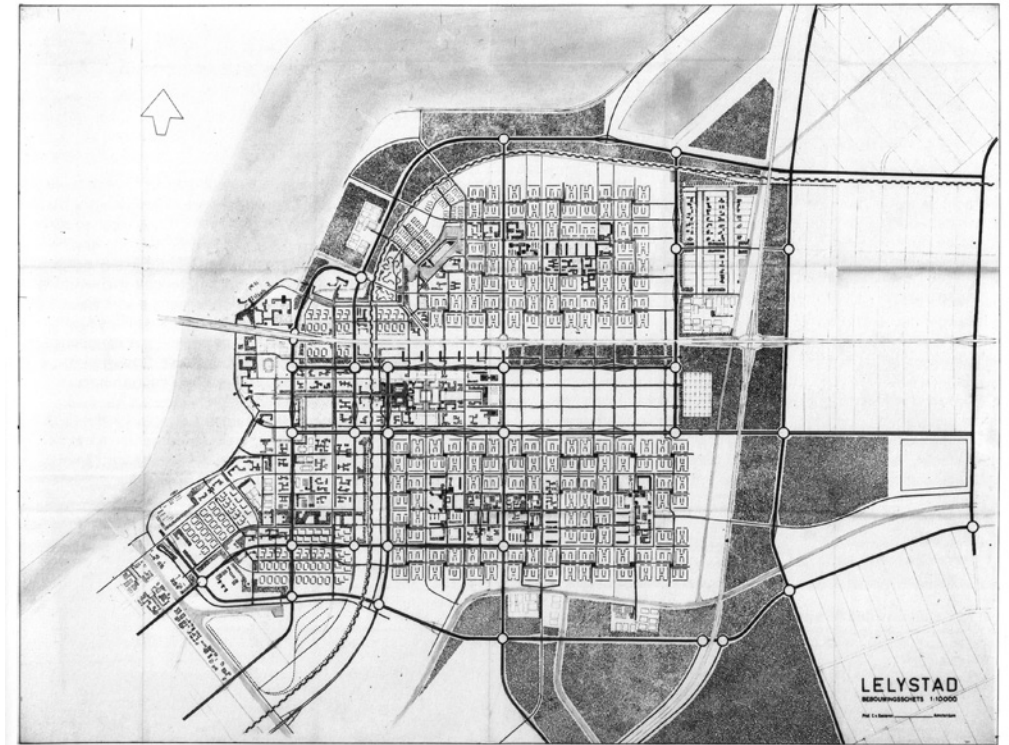
Viaduct in Tensta bij Stockholm, Swedish National Heritage Board, 2010 (commons.wikimedia.org)



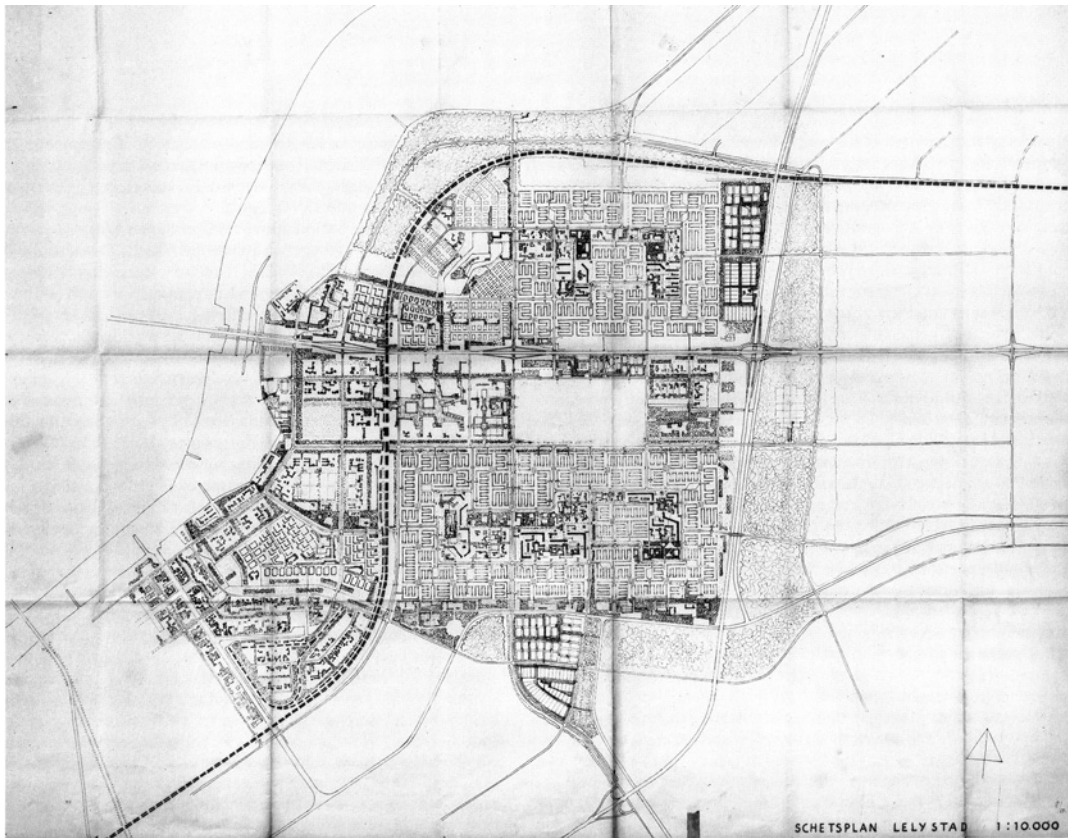
De westelijke tuinsteden, onderdeel van het Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam, Cornelis van Eesteren, 1934 (commons.wikimedia.org)



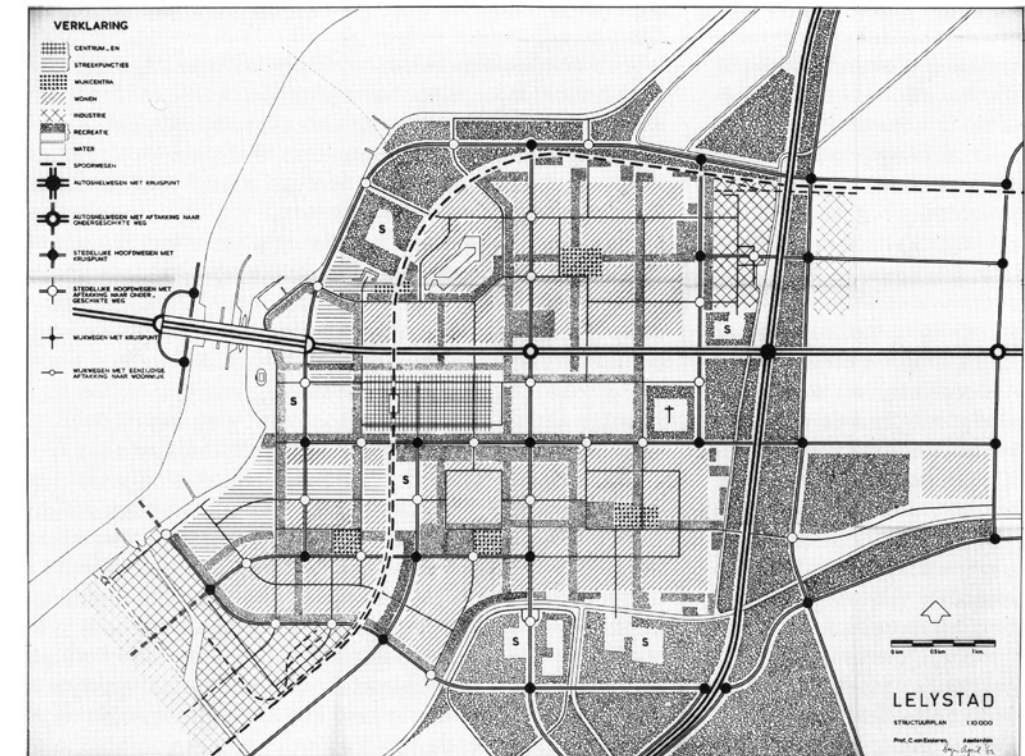
Schema stedenbouwkundige ontwikkeling, C. van Eesteren, 1962 (Zef Hemel)



Bebouwingsschets Lelystad, C. van Eesteren, 1961 (Zef Hemel)



Schetsplan Lelystad, C. van Eesteren, 1961 (Zef Hemel)



Schets structuurplan, C. van Eesteren, 1962 (Zef Hemel)

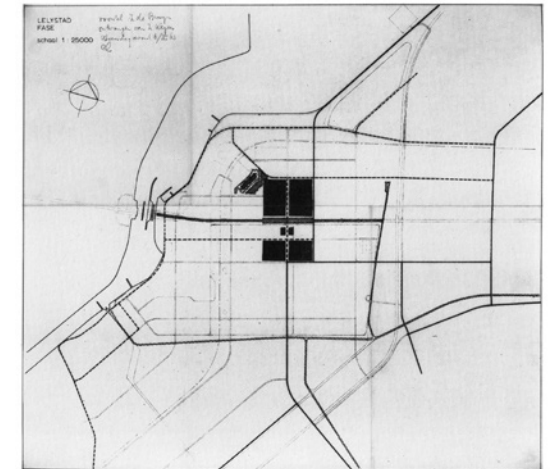
Reacties

De Planologische en Stedebouwkundige Commissie, en vooral de leden afkomstig van de Directie, reageerden met onbegrip op de voorlopige schetsplannen van Van Eesteren. Men zag de brede rijksweg die de stad doorkruiste als een barrière tussen de stadsdelen. Bovendien waren de meeste commissieleden er niet van overtuigd dat de stad snel zou uitgroeien tot 100.000 inwoners. De kritiek van de Commissie kenschetste de volstrekt tegengestelde benaderingen van de Directie en Van Eesteren. Terwijl Van Eesteren voor de toekomst ontwierp en doelmatig streefde naar een complete stad van 100.000 inwoners, wilde de Directie de stad geleidelijk mee laten groeien met de bevolkingsaanwas. Er werd dan ook steeds afkeurend gereageerd als Van Eesteren weer eens een tot in detail uitgetekende plankaart presenteerde.

Om verdere misverstanden in de toekomst te voorkomen werd de ontwerpdracht in 1962 aangescherpt door de directeur van de Directie, ir. A.P. Minderhoud. Hij stuurde Van Eesteren een brief met maar liefst veertien aanscherpingspunten. Samengevat werd Van Eesteren gemaand zich aan de opdracht te houden van een plan-in-hoofdzak voor een stad van 50.000 inwoners. De stad moest zich ontwikkelen vanuit een compact centrum, met de woonwijken daaromheen, op korte afstand. De scheidende werking van primaire verkeerswegen en brede groenstroken werd, vooral in de stichtingsfase, ongewenst geacht. Een sterke relatie tussen het centrum en rijksweg was volgens de directeur geen noodzakelijkheid en de verhoogde uitvoeringen van de spoorlijn, primaire wegen en het centrum werden gezien als onverantwoordelijke kostenposten. Ook de gridstructuur van het wegennet was volgens hem te rigide en uniform. Deze aanscherpingspunten waren feitelijk niets anders dan een algehele afkeuring van de ontwerpprincipes van Van Eesteren en zette de al problematische relatie tussen ontwerper en uitvoerende dienst verder op scherp. Die verstandhouding was overigens eerder al verslechterd. Door het ontbreken van een eigen bureau was Van Eesteren voor het uitwerken van zijn plannen afhankelijk van de ambtenaren van de Directie en de ZZW. Volgens Van Eesteren werd het ontwerpproces door de tekenaars van de rijksdiensten steeds bemoeilijkt en vertraagd.

Van Eesteren negeerde de kritiek op zijn ontwerpsschetsen volledig. In 1963 deed Will Otto, de nieuwe directeur van de Directie die inmiddels was omgedoopt tot Rijksdienst voor IJsselmeerpolders (RIJP), zijn beklag bij de verantwoordelijke minister. Van Eesteren werd vervolgens ook door zijn directe opdrachtgever gesommeerd zich aan gestelde opdracht van een plan-in-hoofdzaken voor 50.000 inwoners te houden. Ook werd hem gezegd dat elke groeifase van de stad een zeker mate van gaafheid en afronding zou moeten hebben en dat de bouw moest starten op de gronden die het best bouwrijp gemaakt konden worden. Bovendien moest het structuurplan op 1 oktober aangeleverd worden, zodat met de detaillering begonnen kon worden. Die strikte deadline was nodig omdat vanuit Den Haag toezeggingen waren gedaan aan de Provinciale Geldersche Electriciteits-Maatschappij en het Centraal Diergeneeskundig Instituut voor de vestiging in de omgeving van Lelystad en de huisvesting

van arbeiders. Er moest daarom snel een plan voor de eerste groeifase komen. Maar juist die fasering was het terugkerende twistpunt tijdens de vergaderingen van Van Eesteren met de Planologische en Stedebouwkundige Commissie. Dat bleek opnieuw tijdens de presentatie van zijn plan in oktober 1963. Van Eesteren tekende de eerste wijk in het zuidwesten, aan het water, precies tegenovergesteld aan de noordoostelijke plek die de Commissie voor ogen had. De Commissie had daarmee het geloof in een goede afloop verloren en nam het heft in eigen hand. Het liet vanuit de eigen gelederen, door de stedenbouwkundige W. de Bruijn, een alternatieve situering voor de eerste bouwphase opstellen. Ook werd begin 1964 door de rijksdienst een groeifaseplan opgesteld, waar Van Eesteren zich aan diende te houden.



Lelystad, Fase I, alternatieve locatie van de eerste bouwlocaties, W. de Bruijn, 1963 (Zef Hemel)

Op 1 juli 1964 overhandigde Van Eesteren zijn definitieve plan aan de minister. Het materiaal bestond uit een structuurplan voor 100.000 inwoners, kaarten met verschillende groeistadia en een plan-in-onderdelen voor 17.000 inwoners (één derde van de beoogde 50.000). Ook was er, zoals afgesproken, een detailplan voor de eerste 500 woningen en het centrum. Ongevraagd had Van Eesteren tevens een kaart met een 'fragment uit de volgroeide stad' toegevoegd, aangevuld door een prikkelende beschrijving van een denkbeeldige wandeling door het stadscentrum. Terugblikkend noemde planoloog Zef Hemel dit 'pronkstuk' een laatste poging van Van Eesteren om zijn opdrachtgevers toch nog te enthousiasmeren voor zijn plan.⁴ Het mocht niet baten.



De ontwerper had nagenoeg alle eerdere opmerkingen op zijn schetsen naast zich neergelegd. De kritiek op het definitieve ontwerp was dan ook een herhaling van het commentaar dat hij begin jaren zestig kreeg. Het plan ging volgens de Commissie nog steeds uit van een te hoge groeiverwachting. Het ruime centrumgebied zou bij een langzamere groei uit verhouding zijn met de rest van de stad. Bovendien waren de afstanden tussen de stadsdelen nog steeds te groot om van een gave en afgeronde stad te spreken. Van Eesteren was niet ingegaan op de vraag om een flexibel stadsplan. Ook de kosten van verhoogde verkeerswegen en centrum bleven in de ogen van de Commissieleden onverantwoord.



Eerste twee fases van het groeifaseplan, RIJP, 1964 (Zef Hemel)

4 Hemel, *Het landschap van de IJsselmeerpolders*, 282

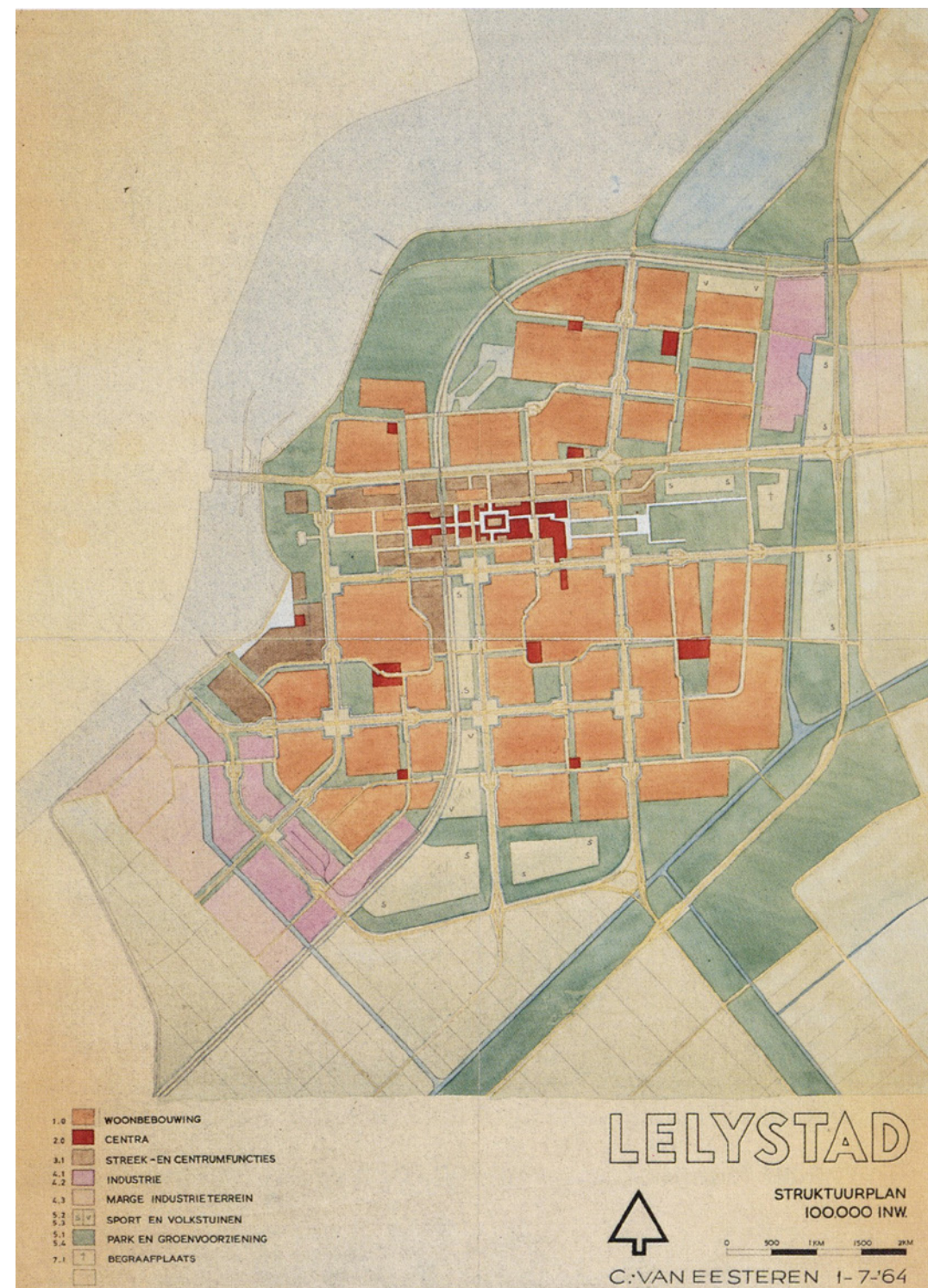
5 A.J. Geurts, *Lelystad*.

Stedebouwkundige ontwikkeling en vormgeving (Lelystad 1995) 52.

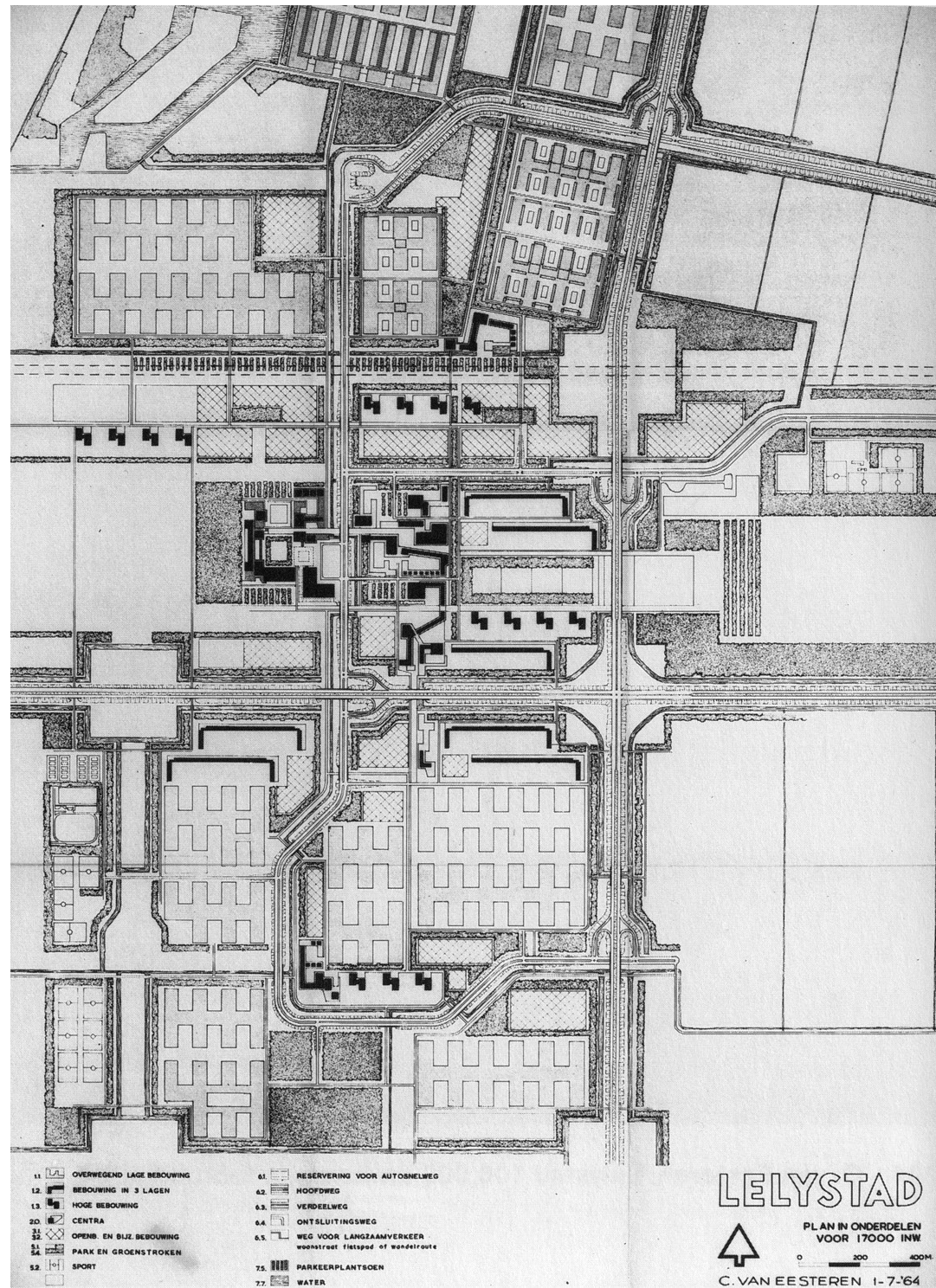
Wel waren er ook enkele positieve geluiden. Zo was er waardering voor het verkeerssysteem, waarbij gemotoriseerd verkeer van de rest van de verkeersstromen gescheiden bleef. Het plan voor Lelystad van Van Eesteren werd nog wel gepubliceerd, maar zou door de felle kritiek van de rijkdiensten nooit worden uitgevoerd. In januari 1965 schreef de minister Van Eesteren een brief waarin hij werd bedankt voor het volbrengen van zijn opdracht, direct gevolgd door de melding dat de RIJP een plan zou maken voor de eerste groeifase. Ook werd impliciet duidelijk gemaakt dat Van Eesteren daar niet meer bij betrokken zou worden. Aan zijn mede-commissielid en oud-collega uit Amsterdam, Louis Scheffer, meldde Van Eesteren 'met lof uitgeschakeld' te zijn.⁵

Achteraf bezien is de afkeuring van het plan van Van Eesteren niet zo verrassend gezien de jaren van bureaucratisch gekibbel die eraan voorafgingen. De suggestie van Van Eesteren om naar Engels voorbeeld een ontwikkelingsmaatschappij voor de bouw van Lelystad op te richten, zoals gebruikelijk bij de New Towns, had veel van deze ellende kunnen voorkomen. Maar misschien was het ook niet zo onverstandig dat het plan van Van Eesteren afgekeurd werd. In feite presenteerde hij een ontwerp waarvan het 'Leitbild' van de Stadkroon tot de verbeelding had moeten spreken, maar dat niet buitengewoon deed. De perspectieven die hij toonde van de uiteindelijke stad, lieten ook maar al te duidelijk de tekortkomingen van 'zijn' Lelystad zien: een eenzame, verwaaide stad aan het water waarvan de verhoging van het centrum nauwelijks kon opboksen tegen de uitgestrektheid van het landschap; waarin de verhoogde wegen cesuren vormden in de stad die het stedelijk leven onnodig belemmerden en waar kort gezegd een tweede versie van Amsterdam West werd geprojecteerd in de lege polder, maar dan zonder de verrijkende nabijheid van de drukke Amsterdamse binnenstad. Een weinig aantrekkelijk beeld, en zo werd dat ook door Van Eesterens opdrachtgever en collega's begrepen.

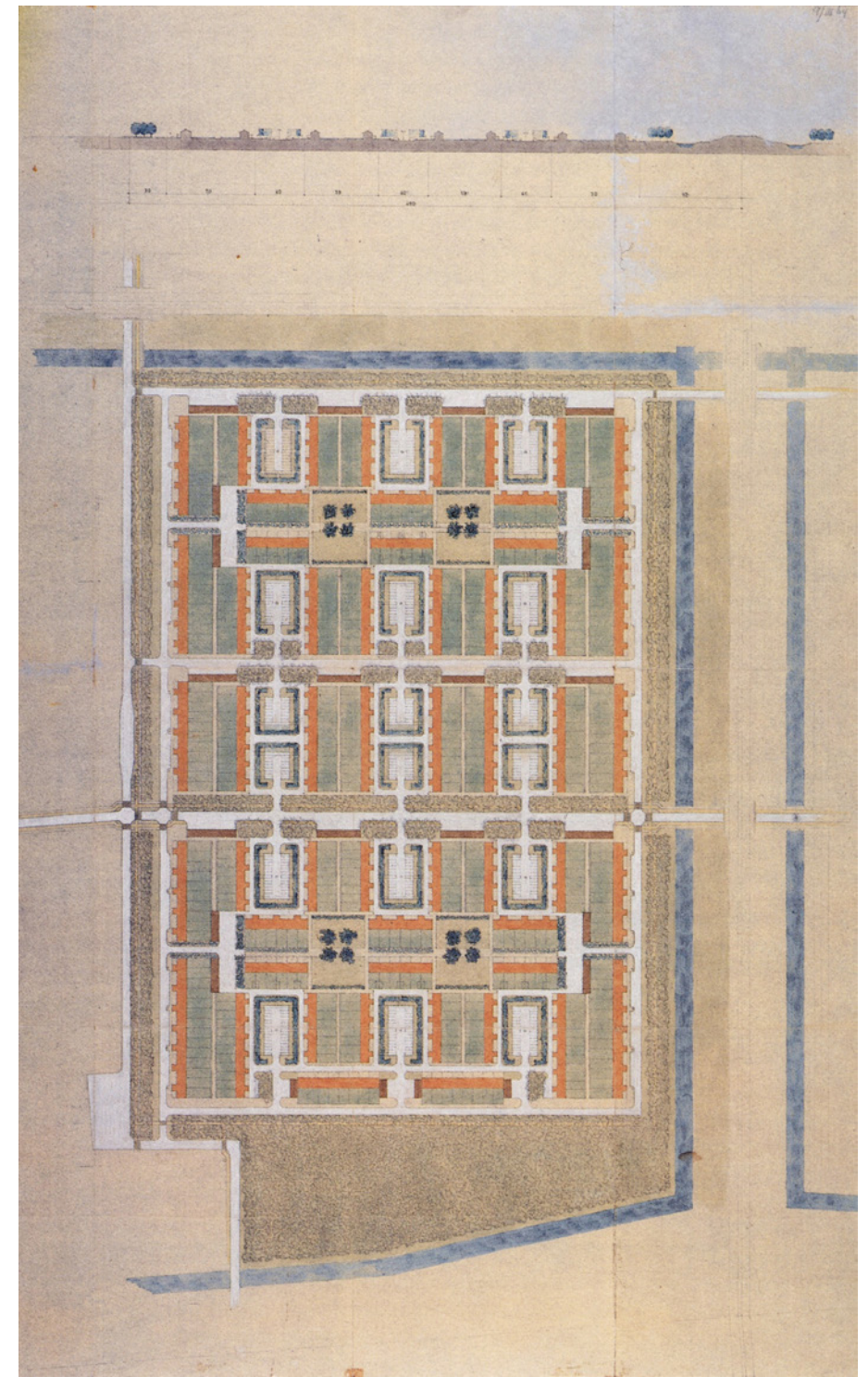
Maar misschien nog belangrijker in de afwijzing van Van Eesterens plan was de halsstarrige nadruk die hij bleef leggen op het stadsbeeld en het plan als ontwerp. Weliswaar liet hij zien hoe het plan flexibel uitgevoerd kon worden en in verschillende fasen als een volledige stad kon functioneren, het was niet die mate van flexibiliteit die op dat moment nodig werd geacht. Van Eesteren was ingehaald door de tijd en zijn opvolgers beschouwden het ontwikkelen van een stad niet als het realiseren van een ontwerp maar als het op de juiste manier organiseren van een proces.



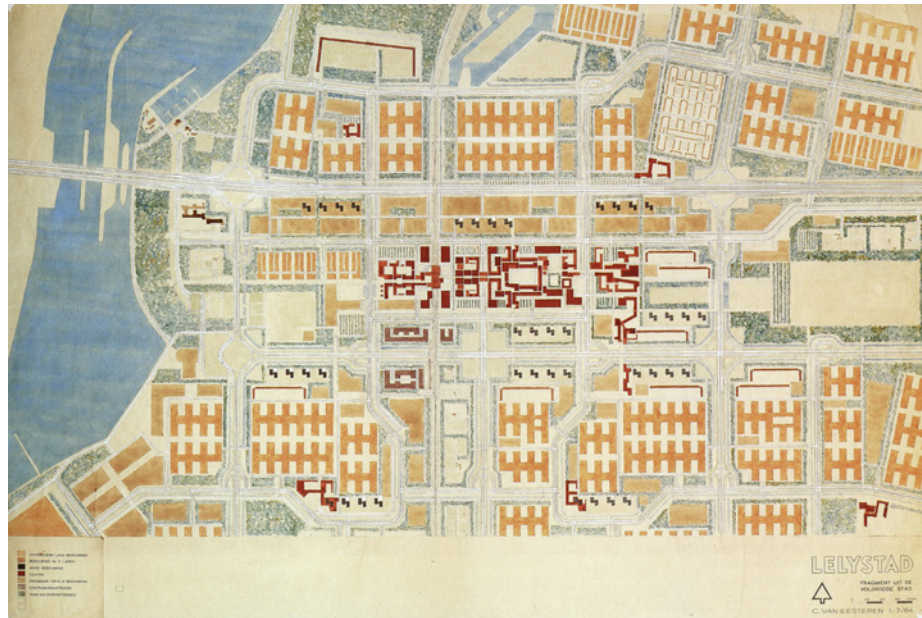
Structuurplan Lelystad, C. van Eesteren, 1964 (Zef Hemel)



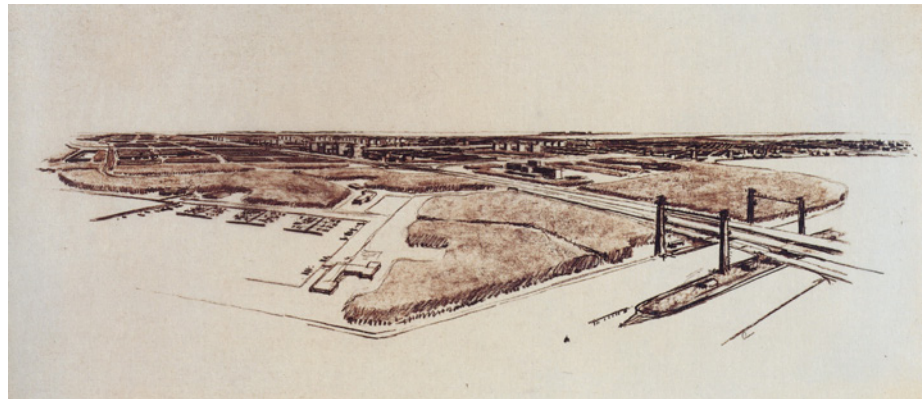
Plan-in-onderdelen Lelystad, C. van Eesteren, 1964 (Zef Hemel)



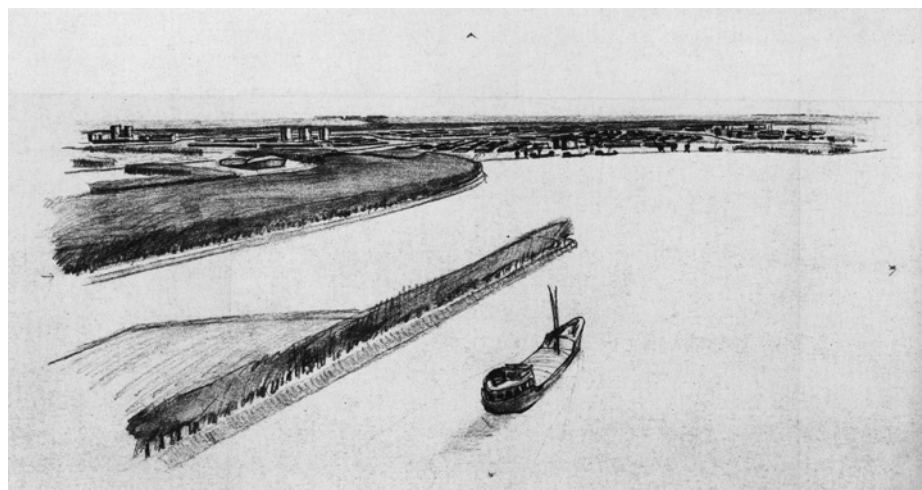
Eerste buurt met 500 woningen, C. van Eesteren, 1964 (Zef Hemel)



Fragment uit de
volgroeide stad,
C. van Eesteren,
1964 (Zef Hemel)



Perspectief in
vogelvlucht vanaf
de baai, C. van
Eesteren, 1966
(Structuurplan
Lelystad)



Perspectief in
vogelvlucht
vanaf de
Houtribsluizen,
C. van
Eesteren, 1966
(Structuurplan
Lelystad)

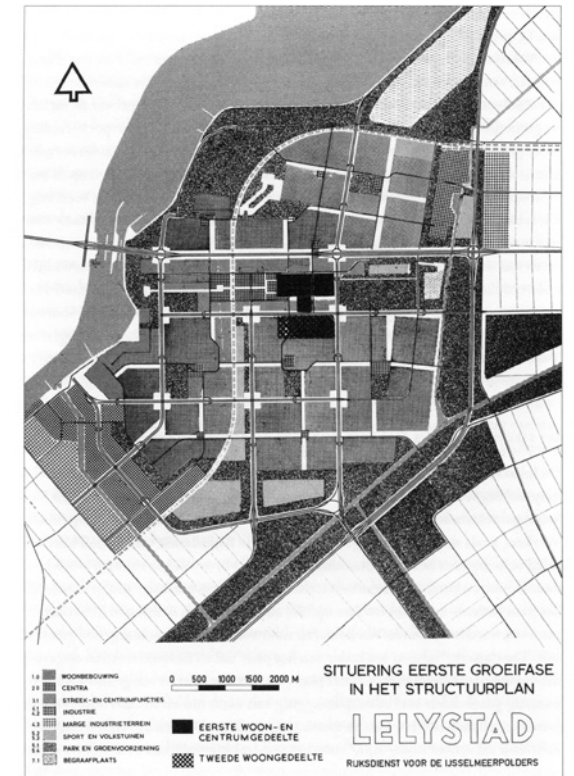
De RIJP neemt het over

Na het buitenspel zetten van Van Eesteren schakelde de minister direct door en gaf de RIJP opdracht om een plan te maken voor de eerste groeifase. Daarmee werd de RIJP plotseling de belangrijkste actor in het ontwerpproces. Na het droogvallen van Zuid-Flevoland in 1967 hield de ZZW zich eigenlijk alleen nog bezig met beheerstaken en verdween op de achtergrond van het Lelystadse toneel. Er werd door de buitenwacht sterk getwijfeld of de RIJP, die alleen ervaring had met het bouwen van kleine nederzettingen, de kwaliteiten in huis had voor het bouwen van een polderhoofdstad. Het Nederlands Instituut voor Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting (NIROV) liet intern de waarschuwing rondgaan dat 'een stelletje boerenhufters, steden gingen bouwen'.⁶ Toch wist de RIJP, gesteund door de minister, de opdracht voortvarend op te pakken. Binnen de organisatie werd de stedenbouwkundige R. van Saltbommel aangewezen zich te ontfemen over de opdracht, ondersteund door de ervaren externe adviseurs W. de Bruijn, S.J. van Embden en J.A. Kuiper. Het aantrekken van deze vooraanstaande adviseurs moest waarschijnlijk weerstand bieden aan het beeld van een incompetent boerenrijksdienst die een provinciehoofdstad ging ontwerpen. Hun eerste taak bestond uit het ontwerpen van een eerste stadsdeel voor 17.000 inwoners.

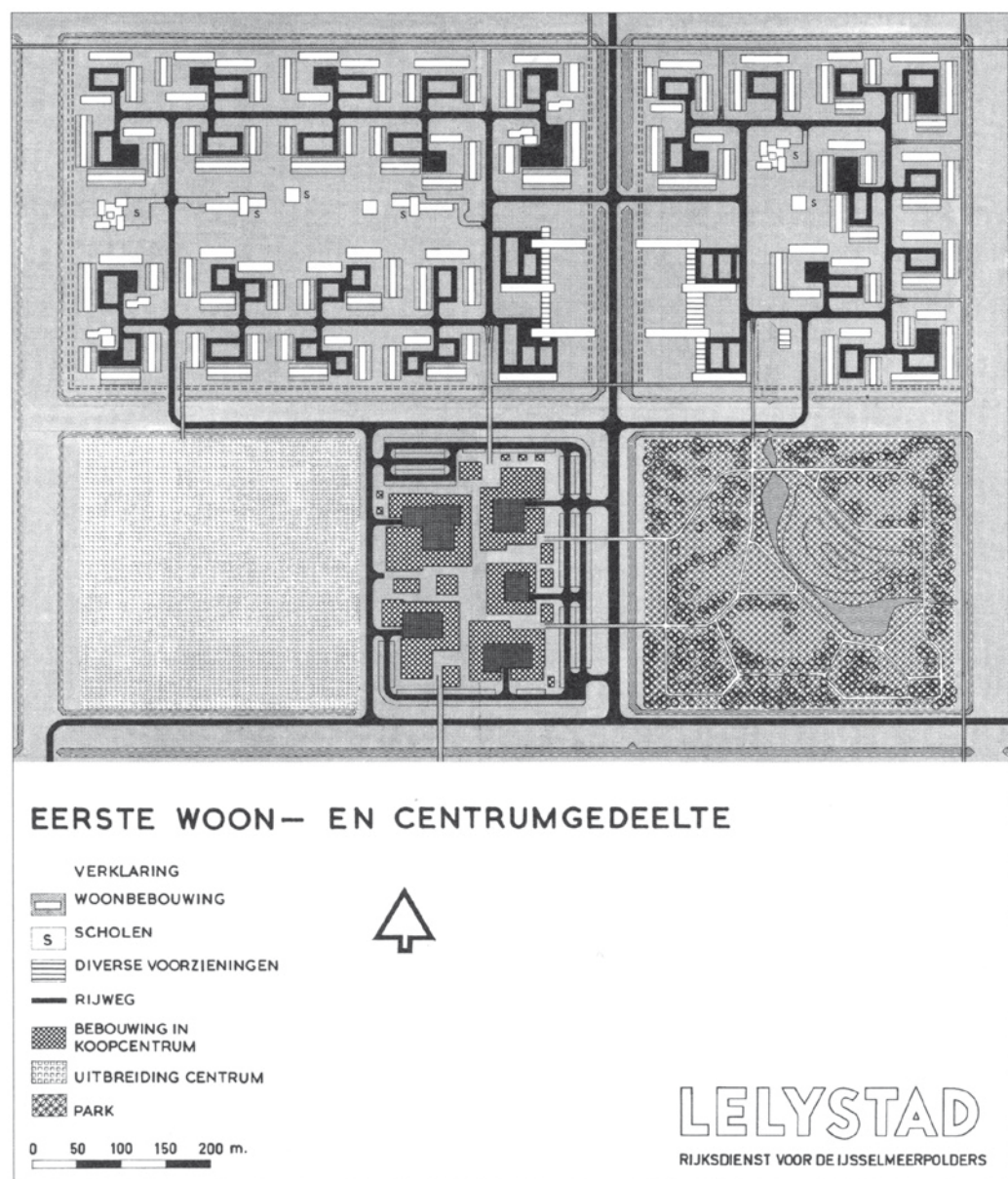
Al in 1966 werd hun plantekeningen gepresenteerd aan de directe belanghebbenden. Bewust werd hun alternatieve plan zo veel mogelijk buiten de media gehouden, er waren immers al genoeg kritische artikelen verschenen over het moeizame ontwerpproces van Lelystad. Het plan voor de eerste groeifase werd voor de vorm nog over het structuurplan van Van Eesteren geprojecteerd, maar de facto was dit plan al afgeschreven. Het was met geen mogelijkheid inpasbaar in het grotere structuurplan, want het eerste wijkje was namelijk goeddeels over de door Van Eesteren geplande centrumzone heen geprojecteerd. Daarmee kwam het eerste deel van Lelystad enkele honderden meters zuidelijker te liggen dan voorzien, ten zuiden van de toekomstige rijksweg richting de Markerwaard.

Het plan bestond uit een wijkcentrum dat eventueel kon uitgroeien tot stadscentrum, met aan de noord- en zuidkant, op zeer korte afstand, twee woonwijken. De noordelijke woonwijk diende als eerst ontwikkeld te worden. Behalve de nieuwe situering werd er ook afgeweken van het dure en ruimte verslindende verkeerssysteem van verhoogde autowegen. In plaats daarvan werden de primaire wegen juist verlaagd aangelegd, 0,8 meter onder het maaiveld, zodat het mogelijk werd fietsers en

⁶ Henk Pruntel, 'Will Marie Otto. Projectmanager van Lelystad, 1963-1976', *Cultuurhistorisch jaarboek voor Flevoland*, (2013) 43.



Situering eerste groeifase Lelystad. De woonbebouwing is dwars over de centrumzone van Van Eesteren ingetekend, RIJP, 1966 (Petra Brouwer)



Eerste woon- en centrumgedeelte, RIJP, 1966 (Petra Brouwer)

voetgangers er met bruggetjes over te leiden. Op deze manier werden, conform het Plan Van Eesteren, de verkeersstromen toch nog van elkaar gescheiden. Wel werd de woningdichtheid opgeschroefd, zodat de ruime opzet die Van Eesteren zo belangrijk achtte teniet werd gedaan. De woningen van het eerste woonwijkje werden gegroepeerd rond doodlopende parkeerpleintjes. In het midden van de wijk werd een brede groenstrook gereserveerd waarlangs scholen en andere kleinschalige voorzieningen werden gesitueerd, geheel overeenstemmend met het stedenbouwkundig principe van de 'wijkgedachte'.

Een structuurschema

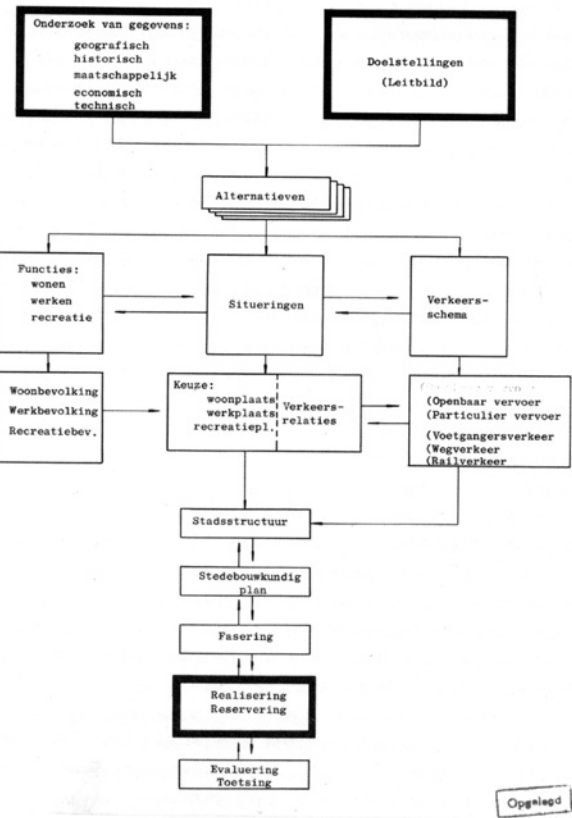
Nu met het plan voor de eerste groeifase een oplossing voor de korte termijn was geboden voor de hoognodige start van Lelystad verlegde de aandacht van de RIJP zich naar het ontwerp voor een alternatief structuurplan. Daarvoor werden een nieuwe *Stedenbouwkundige Commissie Lelystad* in het leven geroepen, waarin de adviseurs De Bruijn, Van Embden en Kuiper een actievere ontwerpersrol kregen. Dit trio was niet alleen goed ingewijd in de Lelystadse planvorming, de leden waren ook ervaren in planning van geheel nieuwe steden en ze kenden elkaar goed. Sam van Embden (1904-2000) had in zijn lange carrière o.a. aan het Basisplan voor Rotterdam gewerkt samen met Van Traa en had zojuist (in 1965) het Structuurplan voor Zoetermeer ontwikkeld, W. de Bruijn was een studiegenoot van hem, en J.A. Kuiper was net als hij een leerling van Granpré Molière geweest aan de TU Delft. Bovendien was Jan Kuiper (1907-2003) de oprichter van het grote stedenbouwkundige bureau Kuiper Compagnons en ontwerper van een aantal grootschalige stedelijke projecten waaronder Nieuwegein (1971). Een gezelschap van formaat dus. Verder bestond de Commissie uit vertegenwoordigers van de ZZW en de RIJP. RIJP-directeur Otto was voorzitter. De commissie werd bijgestaan door deskundigen die werden samengebracht in een nieuwe *Stedenbouwkundige Werkgroep Lelystad*. Het eerste actiepunt van de Commissie was het formeel afwijzen van het structuurplan van Van Eesteren, waarna een plan werd opgesteld voor een nieuw ontwerpproces.



Structuurplan van Zoetermeer, gemaakt door o.a. Sam van Embden, 1968

De hele gang van zaken, de opeenvolging van de twee plannen en de veranderende inzichten en prioriteiten doen sterk denken aan een ander, bekend geval in de stedenbouwgeschiedenis, rondom de wederopbouw van Rotterdam. Het is een bekend verhaal hoe het eerste plan van Witteveen uit 1941 gebaseerd was op een veelomvattend stadsbeeld met een idee over hoe pleinen, straten en boulevards eruit zouden zien, met een idee over de architectuur en de vormgeving van de infrastructuur van wegen en grachten. Vervolgens werd een 'coup' gepleegd door een groep industriëlen en ontwerpers die Witteveens plannen te statisch vonden en een plan wilden dat niet te veel aspecten van de toekomstige stad zou vastleggen, maar vooral veel mogelijk zou maken. Dat werd het Basisplan. Dat Basisplan werd ontwikkeld door de voormalige rechterhand van Witteveen, Cor van Traa. Hij werd bijgestaan door zijn naaste medewerker Sam van Embden.

Vooral in de nadruk die de Stedenbouwkundige Commissie Lelystad legde op het proces om tot een nieuw stadsplan te komen in plaats van het ontwerp ervan, bestaat een overeenkomst met de gebeurtenissen



Schema voor studie om te komen tot een stedebouwkundig plan, M. van Hulsten, 1966 (Petra Brouwer)

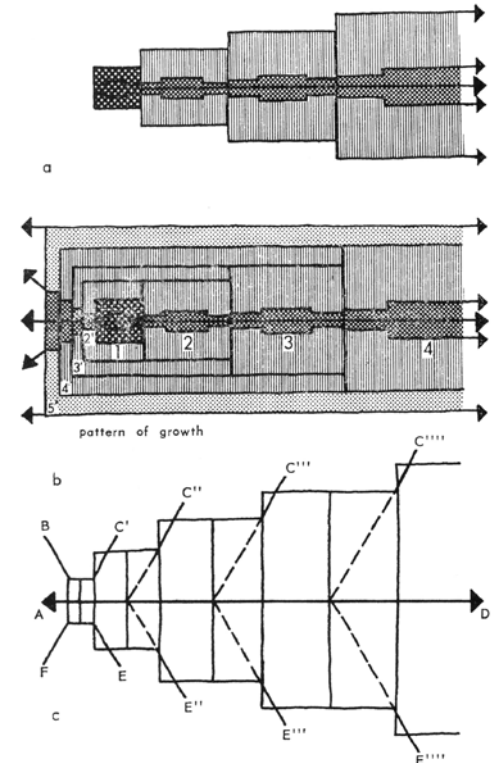
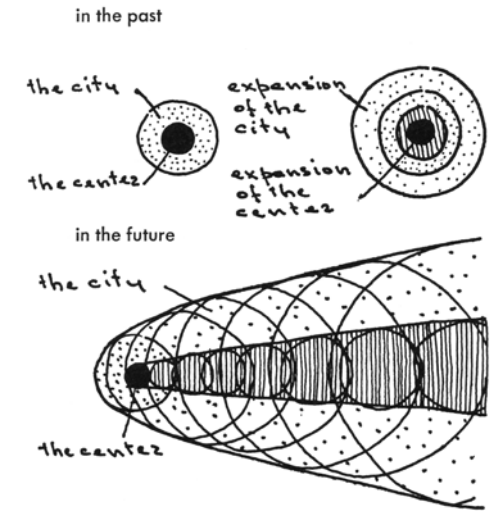
in Rotterdam. Van Eesteren benaderde de stedenbouw bijna als kunstvorm met zijn schetsen van imposante stadsaanzichten en nadruk op zichtlijnen en beleving van het stedelijk decor. In tegenstelling tot Van Eesteren bedreef de Commissie stedenbouw als pure wetenschap. Het analyseerde sociaaleconomische modellen, bracht kaarten terug tot abstracte schema's en liet nota na nota opstellen over werkgelegenheid, verkeerskundige aspecten, bevolkingsprognoses en voorzieningenbehoeftes. Pas met een gedegen wetenschappelijke basis wilde men overgaan op een daadwerkelijk ontwerp. Daarom werd door RIJP-socioloog M. van Hulsten een 'Schema voor studie om te komen tot een stedebouwkundig plan' ontwikkeld. Met dat methodische ontwerpproces werden alle stappen en aandachtspunten opgenomen die men zou moeten doorlopen voor een goed onderbouwd stadsplan. De nadruk op proces was overigens niet iets unieks voor Lelystad maar speelde in de gehele vakwereld in Nederland, zoals architectuurhistoricus Ed Taverne omschreef: "Het verdwijnen van formele concepten uit de planning in de jaren zestig en zeventig heeft weinig met de filosofie van Forum te maken, ook niet met fatale democratiseringsgolven in het Bouwkundeonderwijs, maar is het gevolg van structurele veranderingen

in de planning in elke sector: ruimtelijke planning, onderwijs planning, personeelsplanning, welzijnsplanning etc. Daar verschoof de aandacht van het product (de oplossing, het plan of ontwerp) naar het proces."⁷

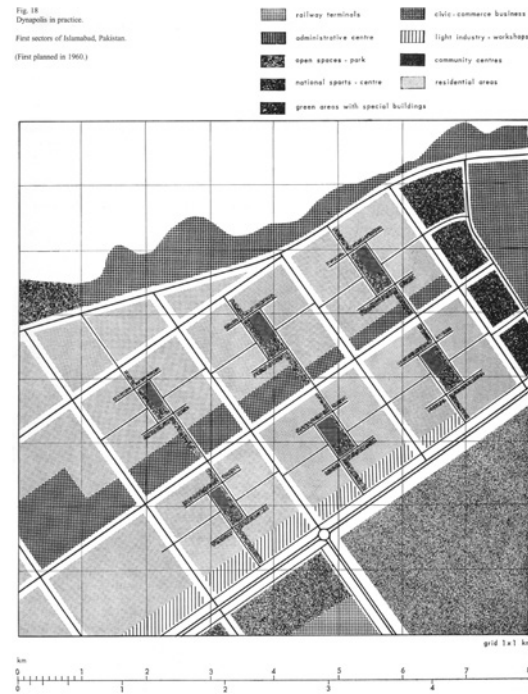
Een andere overeenkomst met de totstandkoming van het Basisplan is de nadruk op flexibiliteit en groeimogelijkheden. Voor de bouw van een geheel nieuwe stad zoals Lelystad, die omgeven was door onzekerheden, was het niet meer dan logisch om een grote mate van flexibiliteit in te bouwen. Ook Van Eesteren had dat ingezien, maar uiteindelijk betekende flexibiliteit voor hem toch meer dat de uitvoering van het eindbeeld van de stad van 100.000 inwoners gefaseerd kon plaatsvinden. Bij de nieuwe Werkgroep- en Commissieleden kwam het principe van groei en flexibiliteit centraal te staan en ging dat principe ook de vorm en structuur van Lelystad bepalen. Gezocht werd naar een formele structuur die het mogelijk maakte dat de stad in elk stadium gestaag mee kon groeien met het aantal inwoners. Uit de discussies over welk groeimodel het meest geschikt zou zijn deduceerde Van Saltbommel dat de gunstigste structuur voor een flexibele stadsgroei die van de 'dynapolis' was.

Het concept van de dynapolis was een bestaand concept dat in de jaren vijftig ontwikkeld was door de Griekse stedenbouwkundige Constantinos Doxiadis en dat in de jaren zestig internationaal populair werd. Dynapolis was de term die Doxiadis had gemunt voor zijn concept van een flexibele, meegroeïende stad, waarbij de voordelen van een bandstad en een concentrische stad in een nieuwe vorm werden gecombineerd, doordat het stadscentrum trapsgewijs mee kon groeien met de groeirichting en omvang van de stad. Doxiadis was een internationaal opererende expert die overal ter wereld, vooral in ontwikkelende landen, nieuwe steden bouwde van enorme omvang, zoals Islamabad (1960, Pakistan), Tema (1960, Ghana) en Khartoum (1959, Soudan). Het was dus niet onlogisch voor ontwerpers van Lelystad om naar zijn werk te kijken als degene die toonaangevend was op het gebied van de bouw van nieuwe steden. Van Eesteren was de voorman en voorzitter geweest van de modernistische vakorganisatie CIAM (Congrès Internationaux d' Architecture Moderne) die in 1959 opgeheven werd. Doxiadis zag zichzelf en de door hem in 1963 opgerichte Delos-organisatie als de opvolger van CIAM; daarmee werd hij de nieuwe Van Eesteren. Via zijn werk, vele publicaties en een eigen tijdschrift (Ekistics) wist Doxiadis internationaal een grote invloed te verkrijgen. Uit de adoptie van het concept dynapolis blijkt dat de stedenbouwkundigen van de RIJP zich op zijn theoretische werk oriënteerden na het wegvallen van Van Eesteren.

7 Ed Taverne, Carel Weeber, Rotterdam 1998

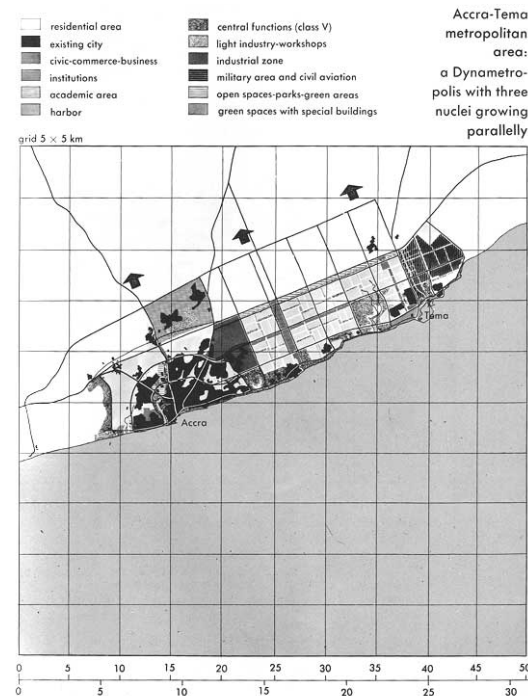


Schema's dynapolis (Constantinos A. Doxiadis)



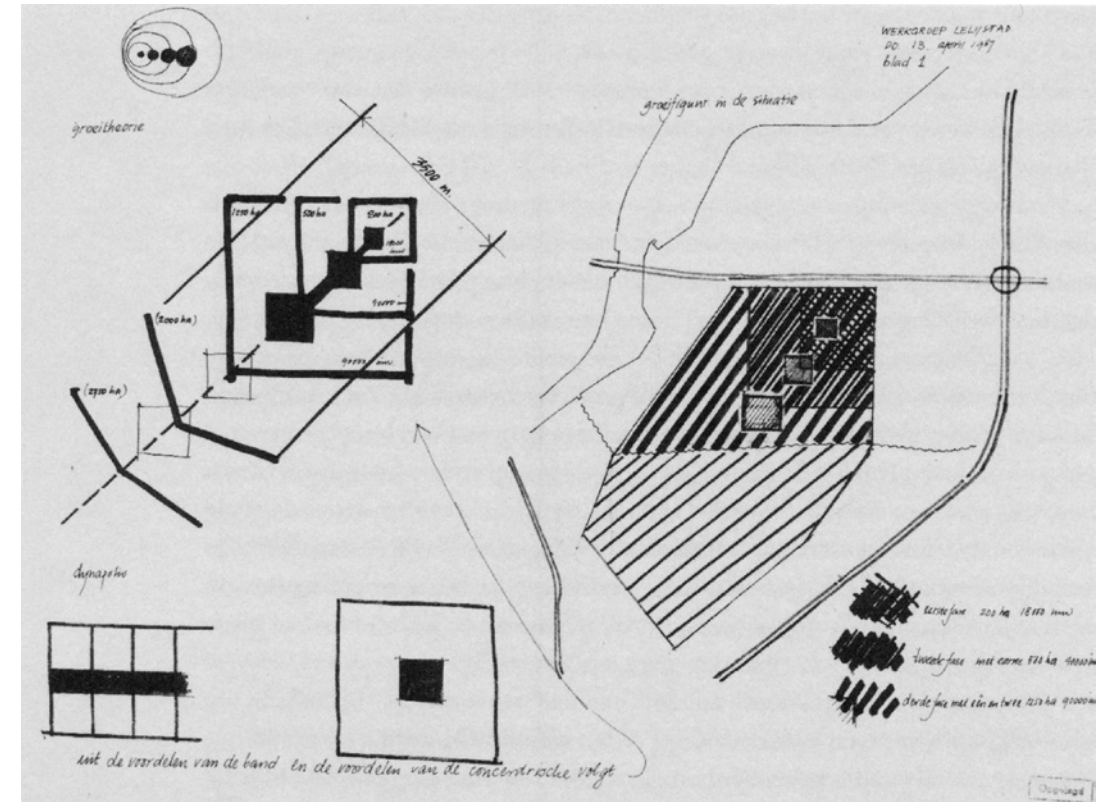
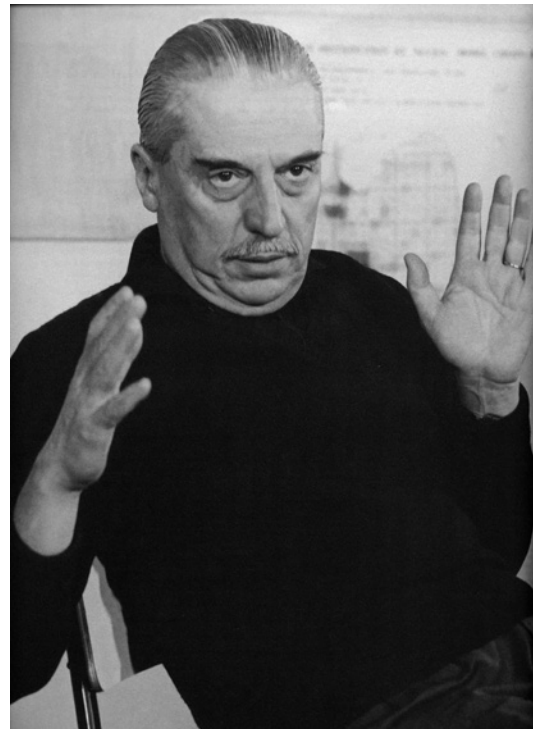
Dynapolis Islamabad, Pakistan
(Constantinos A. Doxiadis)

Accra-Tema, Ghana (Constantinos A. Doxiadis)



Model Islamabad, Pakistan
(Constantinos A. Doxiadis)

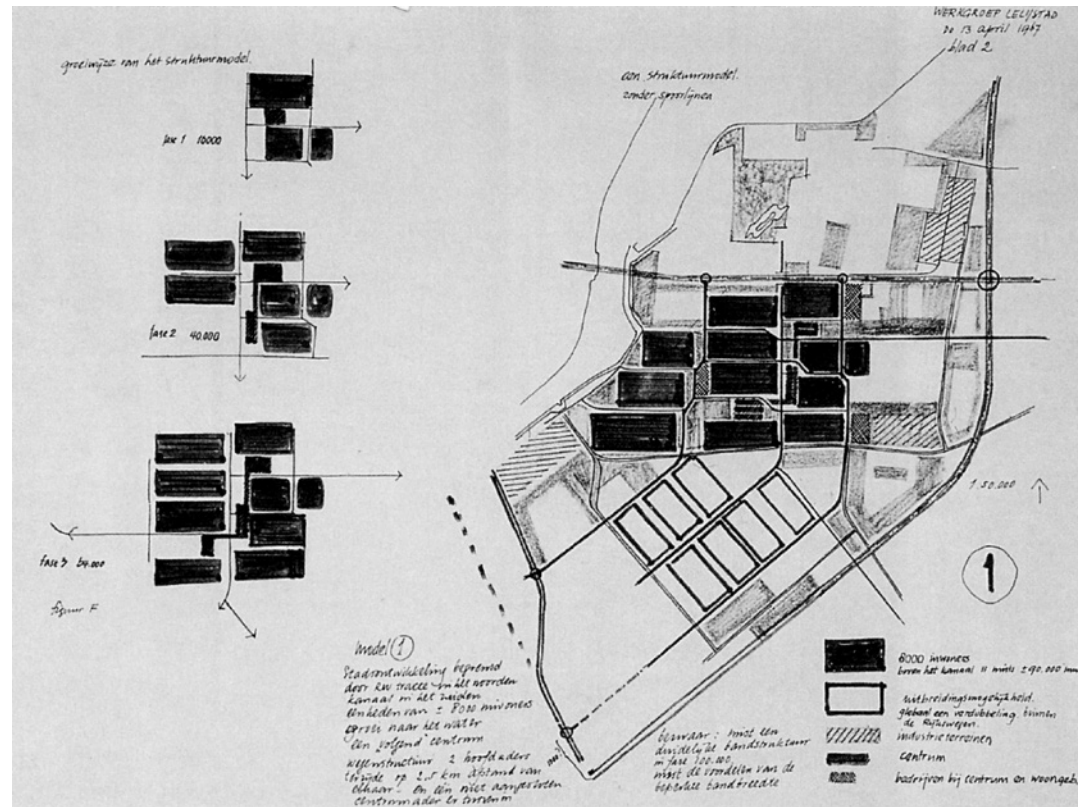
Portret Doxiadis (Constantinos A. Doxiadis)



Schets voor het dynapolis-principe, R. van Saltbommel, 1967 (Petra Brouwer)

Het meegroeiende centrum was een van de onderdelen van Doxiadis' concept dynapolis dat eruit werd gepikt door Van Saltbommel. Voor de indeling van de woonwijken van de stad volgde Doxiadis een model waarin Communities van ca. 25.000 inwoners in geometrische blokken werden herhaald aan weerszijden van het lineaire stadscentrum, waarbij elke Community zijn eigen wijkcentrum had en ook nog eens hiërarchisch was ingedeeld in buurten. Een Lelystadse variant hierop die door de adviseur G. de Boer en Van Saltbommel werd ontwikkeld was het 'dorpenplan'. Zij voorzagen vier zelfstandige 'dorpen' (oftewel Communities) met elk een eigen karakter, gegroepeerd rond een centrale 'city'. Ook op dit model kwam tijdens de uitvoerige discussies met de RIJP-collega's weer veel kritiek.

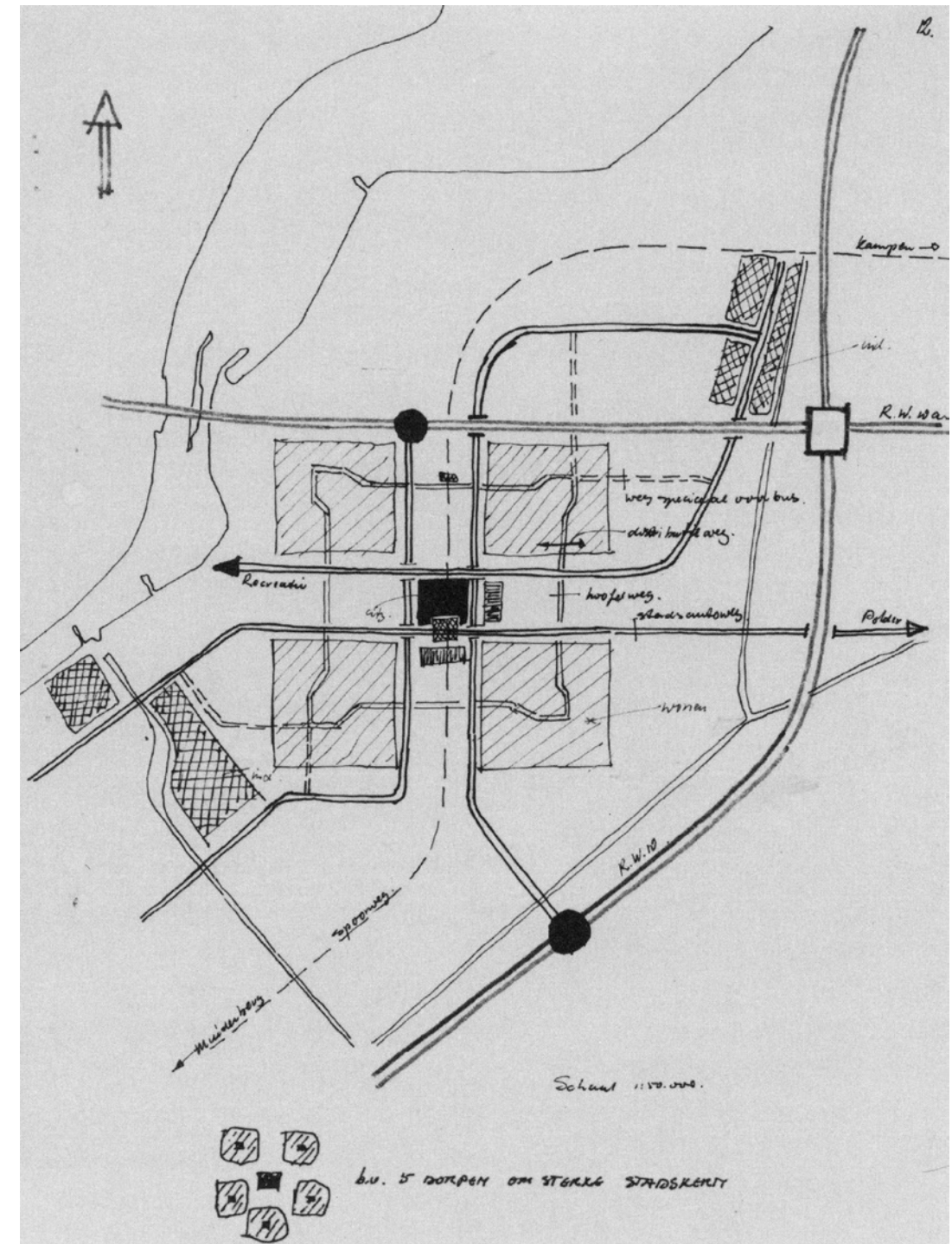
Uiteindelijk werd de Commissie het niet eens over een bevredigend model. Wel werd een ontwerpteam samengesteld, bestaande uit de drie voormalig adviseurs De Bruijn, Van Embden en Kuiper, aangevuld met twee werknemers van hun bureaus. Zij waren verantwoordelijk voor het opstellen van een structuurschema op basis van de eerdere discussies. Die aanstelling deed nogal wat stof opwaaien, aangezien nu geen enkele ambtenaar van de RIJP meer direct betrokken was bij het ontwerpproces.



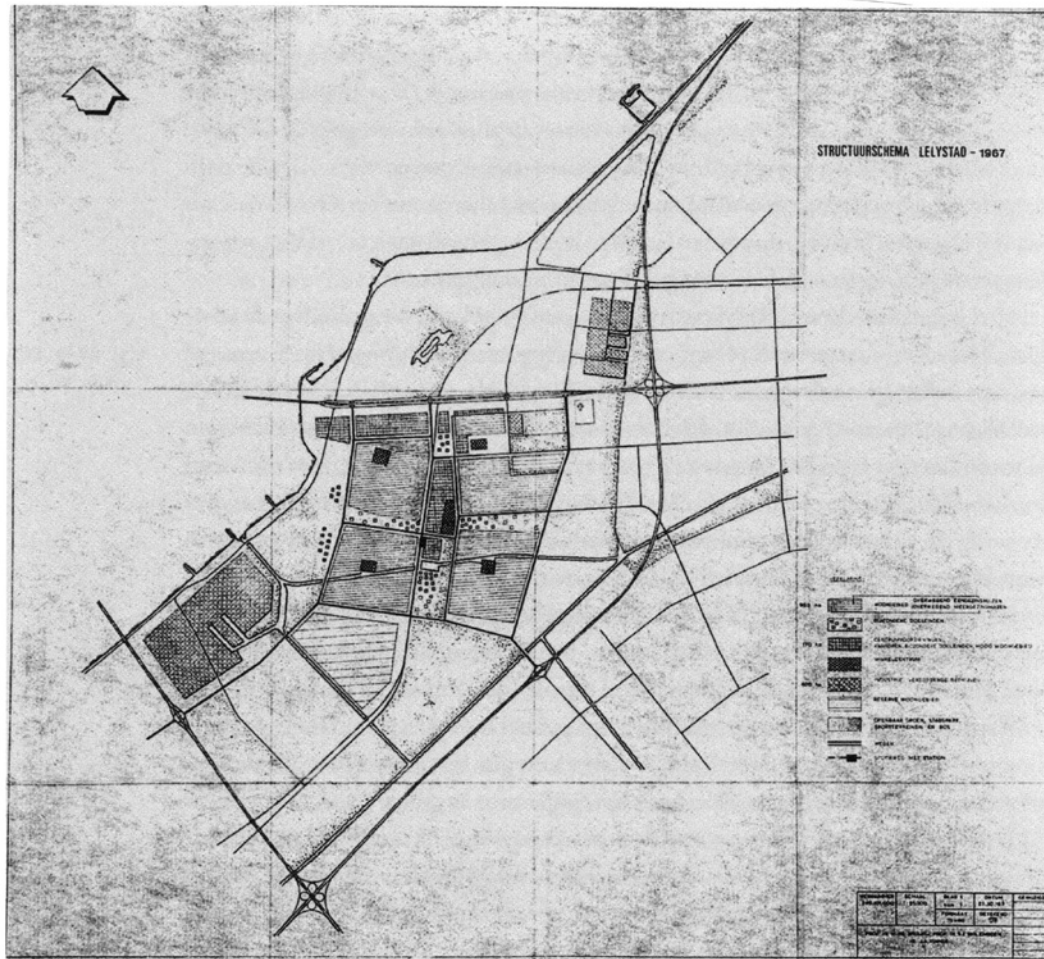
Schets van dynapolis-principe toegepast op Lelystad, 1967 (Petra Brouwer)

In 1967 leverde het ontwerpteam twee schetsen voor het structuurschema aan. De eerste kan gezien worden als een verder uitgewerkte versie van het 'dorpenschema' van De Boer en Van Saltbommel. In Doxiadis-termen kan het plan ook geïnterpreteerd worden als een dynapolis bestaand uit een centrum met aan weerszijden vier Communities met elk hun eigen centrum. Opmerkelijk is dat de langgerekte centrumzone in tegenstelling tot het Plan Van Eesteren een kwartslag gedraaid was en nu parallel aan het spoor in noord-zuidelijke richting lag. Daarmee veranderde de groeirichting van de stad: niet langer in de richting van de Markerwaard, maar in de richting van Amsterdam, waarmee, zoals Van Embden zei, toch de sterkste economische connecties zouden zijn. In de tweede schets verloren de vier wijkcentra hun onafhankelijke positie en smolten ze samen met het centrale stadshart.

Terwijl uit de discussies en de schetsontwerpen van de stedenbouwkundigen een interesse blijkt voor de nieuwste inzichten in hun vakgebied en een bereidheid om die toe te passen op de planvorming voor Lelystad, werd uit de schetsen van Van Embden c.s. opnieuw duidelijk dat zowel hij als Jan Kuiper een achtergrond deelden in het denken van Granpré Molière. De ideeën over groei en flexibiliteit rezoneerden bij hen niet, of werden slechts vertaald in een zekere



Dorpenschema van R. van Saltbommel en G. de Boer, 1967 (Petra Brouwer)



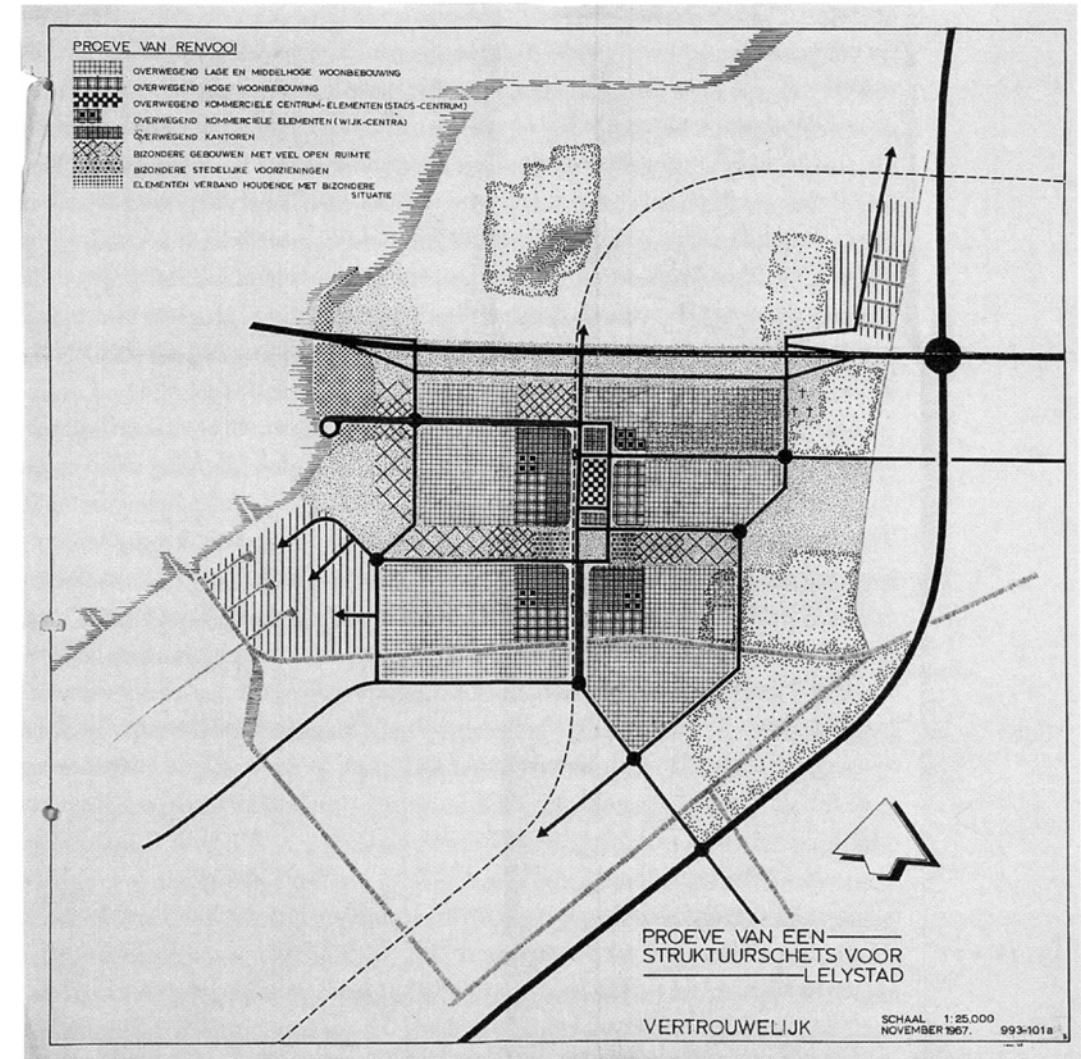
Schets structuurschema, De Bruijn, Van Embden en Kuiper, 1967 (Petra Brouwer)

openheid van uitvoering en fasering. Voor nieuwe concepten voor de stad als moderne levenswijze, waar beweging en dynamiek voorop zouden staan, was in hun denken geen plaats. De Atlas Nieuwe Steden zegt hierover: "Hoogleraar stedenbouwkunde Van Embden schrijft in 1967 *Toekomst-dimensie van het wonen*, zijn vakgenoot Kuiper publiceert in datzelfde jaar *Bouwen, wonen, leven*. Centraal in beider betoog staat het beschutte wonen en de herkenbaarheid van de woonbuurt; dat vormt nogal een contrast met de anonieme stedelijkheid van de city."⁸

⁸ Atlas, p.101

⁹ Brouwer, *Van stad naar stedelijkheid*, 91.

Het is dan ook niet verwonderlijk dat de weinig visionaire schetsen van de drie adviseurs konden rekenen op felle kritiek van bepaalde afdelingen binnen de RIJP. Vicedirecteur F. Tellegen ging zelfs zo ver te noemen dat 'de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders geen directe verantwoordelijkheid op zich neemt voor de plannen en tekst van het structuurschema Lelystad'.⁹ RIJP-sociograaf Van Hulst, die de planologische methode voor het ontwerpproces had ontwikkeld, weigerde door het 'onvoldoende niveau' überhaupt nog commentaar te



Schets structuurschema, De Bruijn, Van Embden en Kuiper, 1967 (Petra Brouwer)

geven op het plan.¹⁰ Zo kwamen de voormalig externe adviseurs, die het gehele ontwerpproces naar zich hadden toegetrokken, in een compleet geïsoleerde situatie terecht.

Terwijl de bouw van de Zuiderzeewijk al was begonnen werd in 1969 dan toch het definitieve structuurschema gepresenteerd. Het voorzag nog steeds in vier wijken van elk 25.000 inwoners rond een centraal stadshart, van elkaar gescheiden door groenstroken en omgeven door een zeer forse groene gordel met bos- en recreatiegebieden. Door nieuwe richtlijnen uit de *Tweede Nota Ruimtelijke Ordening* (1966) kon de bebouwingsdichtheid flink worden opgevoerd, waardoor een veel compactere stad was ontstaan dan Van Eesteren had gepland. De gehele stad (met uitzondering van de industrieterreinen) paste nu tussen de twee rijkswegen en het water. Ieder woonwijk kreeg in het structuurschema

¹⁰ Ibidem, 90-91



Structuurschema Lelystad, De Bruijn, Van Embden en Kuiper, 1969 (Structuurschema voor de ontwikkeling van Lelystad)

een eigen wijkcentrum en bestond voornamelijk uit eengezinswoningen. Dichtbij de noord-zuid georiënteerde centrale zone met 'bijzondere stedelijke voorzieningen' moest de wijkbebouwing geleidelijk verdichten, om de stedelijkheid van Lelystad te waarborgen. In het noordelijke deel van deze centrumzone lag het stadscentrum, waar naast winkels en culturele en recreatieve instellingen, ook kantoren, woningen en kleine bedrijvigheid zouden komen. Aan de waterkant werd op een vrij willekeurige plek ruimte gereserveerd voor een 'attractiepunt'. Net als bij Van Eesteren werden aan de noordoostelijke en zuidwestelijke randen van de stad twee industriegebieden ingetekend.

Omdat Lelystad moest fungeren als regionaal voorzieningencentrum was er bijzondere aandacht besteed aan het optimaliseren van de bereikbaarheid voor autoverkeer. Het stelsel van stadsauto- en wijkontsluitingswegen fungeerde niet meer alleen als geleiding van de stadsdelen, maar garandeerde voornamelijk de gunstigste aanrijroutes vanaf de rijkswegen en het regionale verkeersnet. Daarnaast werd de mogelijkheid opgehouden om de verkeersstromen van elkaar te scheiden door voetgangers- en fietsbruggen.

Het structuurschema voor Lelystad was het product van een nieuwe stedenbouwkundige methodiek. Die werd bepaald door de invoering van de *Wet op Ruimtelijke Ordening* in 1965, waarmee de werkwijze voor



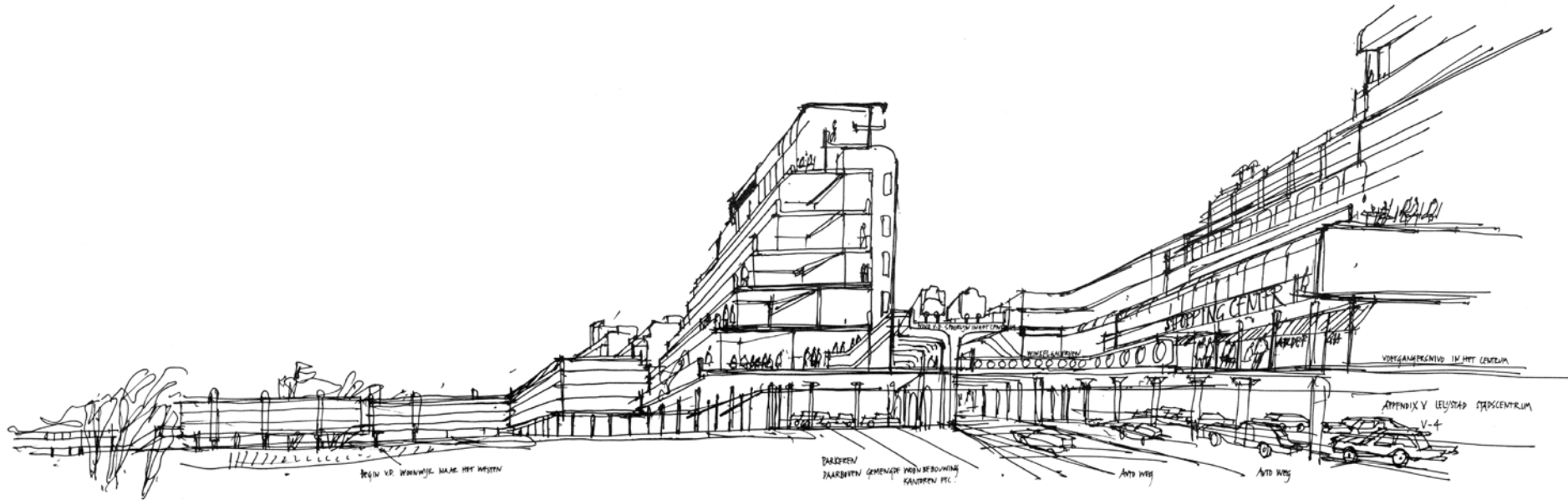
W. de Bruijn, E.W. Hofstee, F. Tellegen en J.A. Kuiper presenteren het Structuurschema aan de bevolking van Lelystad, 26 maart 1970 (Nieuwland Erfgoed, Youtube)

gemeentelijke ruimtelijke plannen werd vastgelegd in drie planstadia: een structuurplan, globaal bestemmingsplan en een uitgewerkt bestemmingsplan. Het structuurschema voor Lelystad moest een leidraad bieden voor een toekomstig structuurplan, maar had zelf geen juridische status. Die flexibiliteit ten opzichte van de latere planvorming spreekt ook uit het structuurschema, dat vooral de mogelijkheid tot toekomstige aanpassingen heeft willen behouden. Dat was het nadrukkelijke doel van de opstellers De Bruijn, Van Embden en Kuiper. In een toelichting zei Van Embden: 'Dit schema moet planologische uitgangspunten bieden voor de vormgeving van een optimaal stedelijk leefmilieu en wel in elke volgende groeifase van de stad in overeenstemming met de bij het ingaan van die fase opnieuw te formuleren interpretatie van de term "optimaal"'.¹¹ In andere woorden: niets lag nog vast en alles kon nog worden aangepast. De stad kon zich dus ook in zuidelijke richting uitbreiden, waarbij het centrum verlengd zou worden en wijken aan weerszijden konden worden toegevoegd.

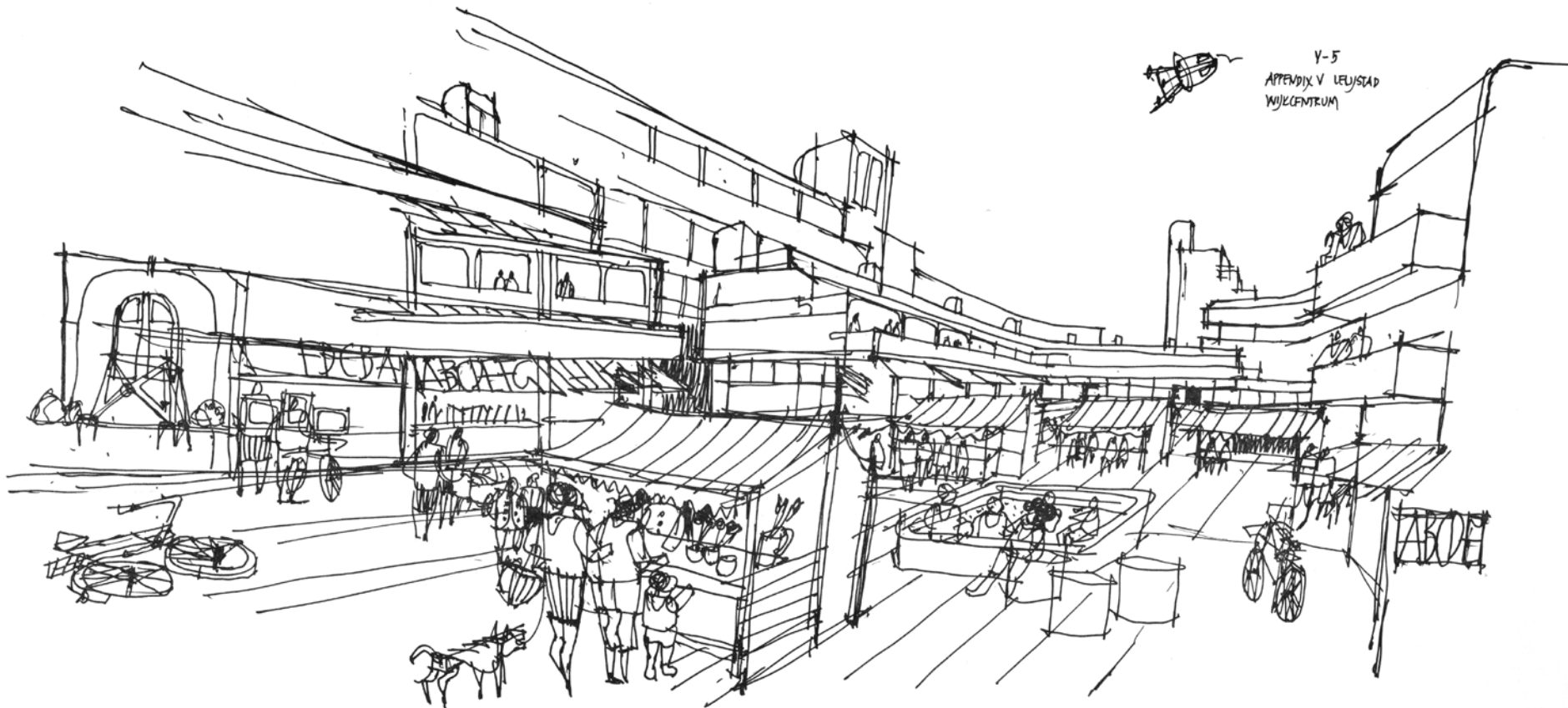
Ondanks alle vrijblijvendheid was het structuurschema uiteindelijk toch van grote invloed. In grote lijnen bepaalde het de ligging en vorm van het stadslichaam, wegen, wijken en stadscentrum. In 1973 werd het officieel aangemerkt als uitgangspunt voor een toekomstig structuurplan. Van de grote vrijheid die het aan toekomstige ontwerpers bood is evenwel goed gebruik gemaakt. De invulling van elke wijk is sterk verschillend en ook de uitwerking van het centrum werd later compleet herzien, zo zal in de latere hoofdstukken blijken.

Net als Van Embden's Structuurplan voor Zoetermeer was het Structuurschema voor Lelystad een vlekkenplan, waarin de diverse vlekken voor de woonbebouwing op gevarieerde wijze, naar gelang de inzichten van het moment, konden worden ingevuld. Zo werd in de meeste wijken van Lelystad de rechtlijnigheid van de eerste jaren

¹¹ Brouwer, *Van stad naar stedelijkheid*, 92.



Schets voor het stadscentrum, 1969 (Structuurschema voor de ontwikkeling van Lelystad)



Schets voor het wijkcentrum, 1969 (Structuurschema voor de ontwikkeling van Lelystad)

12 Sam van Embden, geciteerd in Petra Brouwer, p.85

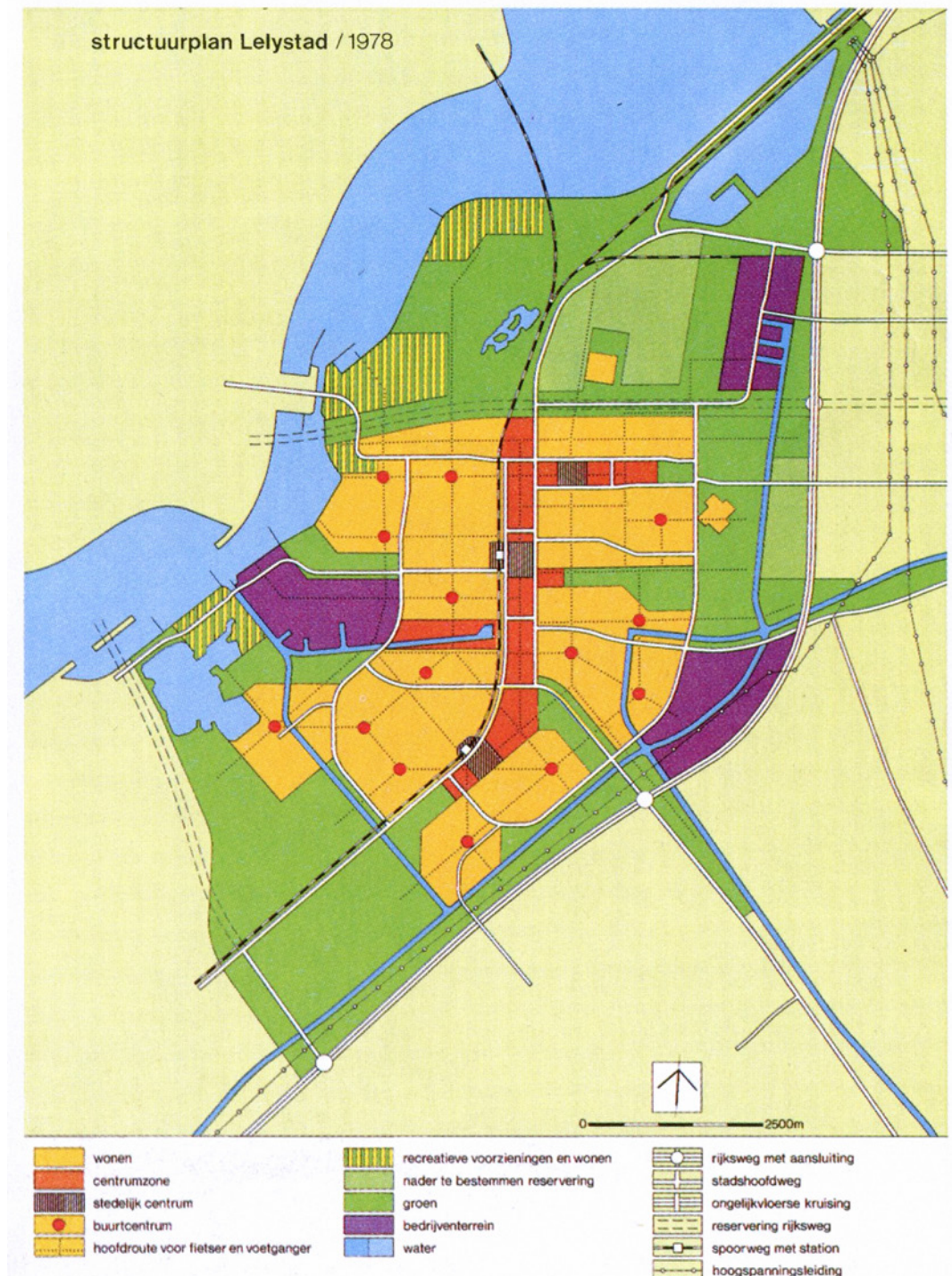
zestig buurten vervangen door de principes van de bloemkoolwijk, die allesbehalve geometrische vormen gebruikte. In Zoetermeer gebeurde hetzelfde.

Van Embden toonde zich aan het eind van zijn leven teleurgesteld over het ratjetoe aan concepten dat voor de invulling van de buurten was toegepast: "Over het structuurschema voor Lelystad werd al eerder uiteengezet, hoe dat schema volledige ontwerpvrijheid open liet voor latere detaillering. Van die vrijheid is inderdaad wel zeer ruim gebruik gemaakt. Ook hier laten de elkaar opvolgende trends zich uit de kaart van de huidige toestand direct aflezen... Het aldus ontstane kaartbeeld verradert een gaandeweg steeds moedwilliger ingaan tegen de door het structuurschema gesuggereerde geometrische rechtlijnigheid, rechthoekigheid en eenvoud die ook het kenmerk waren van de eerste {...} deelplannetjes."¹²

Het structuurplan

In de loop van de jaren zeventig ontstond bij de RIJP behoefte aan concretisering en aanpassing van het *Structuurschema*. De twee woonwijken van het eerste groeifaseplan (Zuiderzeewijk en Atol) waren inmiddels opgeleverd en men was in de ontwerpfase beland van Wijk 2, ten westen van het toekomstige stadscentrum. De ervaring leerde dat de bebouwingsdichtheid zoals voorgeschreven door het *Structuurschema* bij lange na niet gehaald werd, waardoor het stadslichaam aanzienlijk groter zou uitvallen dan was voorspeld. En minder woningen bouwen was geen optie, want in 1973 werd Lelystad in de *Derde Nota Ruimtelijke Ordening* officieel aangemerkt als Groeikern. 100.000 inwoners in het jaar 2000 was plotseling de verwachte ondergrens, in plaats van een streefgetal in de toekomst. Om de stadsontwikkeling in goede banen te leiden was een gedegen structuurplan nodig. RIJP-ambtenaren worstelden tegelijkertijd ook met de situering van de centrumfuncties. De richtlijnen uit het *Structuurschema*, die vier wijkcentra en een stadscentrum voorschreven, werden inmiddels als onwenselijk beschouwd. Gevreesd werd dat de wijkcentra de ontwikkeling van een overtuigende 'city' in de weg zaten en voor ongewenste concurrentie zouden zorgen. Wijk II kreeg daarom geen eigen wijkcentrum; de bewoners waren voorlopig aangewezen op het al opgeleverde winkelcentrum Lelycentre in Wijk I. Nieuwe centrumfuncties konden vervolgens geconcentreerd worden in de centrale centrumzone, en dus niet meer in de wijken zelf. Ook voor deze alternatieve groeistrategie was een nieuw structuurplan nodig. Daarmee zou de RIJP het stokje met een gerust hart door kunnen geven aan de nieuwe gemeente Lelystad in 1975, zo was het idee.

In 1974 werd een nieuwe RIJP-commissie belast met het ontwerp. De bestaande Stedebouwkundige Commissie en Werkgroep waren al eerder opgeheven, en de adviseurs De Bruijn, Van Embden en Kuiper hadden vlak na de presentatie van het structuurschema op eigen initiatief ontslag genomen. Het nieuwe ontwerpteam bestond uit stedenbouwkundigen, een socioloog, een planoloog, een verkeerskundige en een



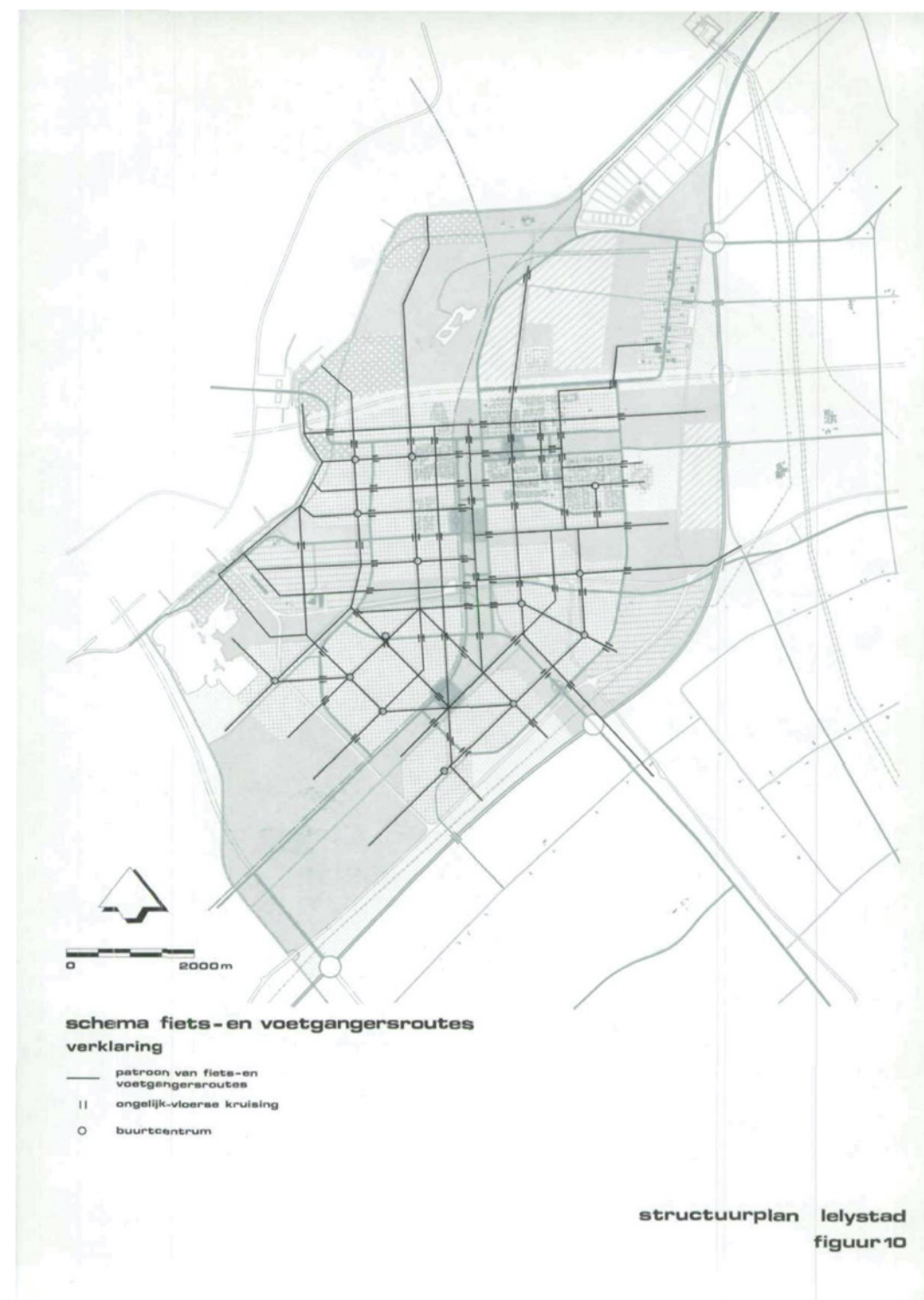
Structuurplan Lelystad, 1978 (Lelystad Hoofdstad)

landschapsarchitect van een extern bureau. Het was hun taak om verder te gaan op de wegen die waren ingeslagen met het *Structuurschema* en nadrukkelijk niet om opnieuw het wiel uit te vinden. In 1975 presenteerde de commissie hun conceptstructuurplan intern, waarna het in 1978 openbaar werd.

De principes van het *Structuurschema* waren nog goed te herkennen in het nieuwe *Structuurplan*. Het idee van de dynapolis werd zichtbaar in de verlenging van het centrum, dat parallel aan de spoorlijn meegroeide met de zuidelijke uitbreiding van de stad, waar een vijfde wijk werd gepland. De verwachte bevolkingsgroei bleef 100.000 inwoners in het jaar 2000, maar de bebouwingsdichtheid was lager bijgesteld, waardoor de totale oppervlakte van Lelystad groeide. De wijkcentra werden vervangen door meerdere kleine buurtcentra, waar bewoners voor hun dagelijkse boodschappen terecht konden. Binnen de centrumzone met grote stedelijke functies werden drie knooppunten aangewezen: rond het al gerealiseerde Lelycentre, centraal gelegen tussen de Wijk 1, 2 en 3 (de Gordiaan) en ten zuiden tussen Wijk 4 en 5. Gedacht werd dat rond het Lelycentre de dienstensector zich verder kon ontwikkelen, terwijl in het centrale knooppunt de stedelijke functies als een ziekenhuis, gemeenschapscentrum, het treinstation en de belangrijkste winkelstraten moesten komen, gemengd met woningen. De derde centrumknoop zou in een later stadium uitgewerkt worden.

Het hoofdwegennet in het *Structuurplan* volgde de ordening voor optimale bereikbaarheid zoals die in het *Structuurschema* was vastgesteld. De belangrijkste regionale toegangswegen reikten tot het stadshart en verbonden twee randwegen; één langs het centrum en een tweede buiten de wijken om. Gescheiden van het autoverkeer werd een tweede fijnmazige structuur toegevoegd van fiets- en voetgangersroutes. Het principe van verlaagde autowegen met luchtbruggen voor fietsers en voetgangers, zoals al eerder toegepast in de eerste groeifase, werd in heel Lelystad doorgevoerd.

Het Lelystad van de toekomst moest als Groeikern naast regionaal verzorgingscentrum ook functioneren als attractief alternatief voor het suburbane wonen in uitbreidingswijken. Vandaar dat in het *Structuurplan* werd uitgegaan van 90% eengezinswoningen, zeer ruim opgezet, met voldoende ruimte voor tuinen, groenstructuren en speelmogelijkheden. Woningen werden gegroepeerd in buurten van 5.000 tot 6.000 inwoners, die een veilige, rustige en herkenbare omgeving boden. Voorzieningen als scholen, buurtwinkels, postkantoor en gemeenschapsgebouwen moesten te voet te bereiken zijn. Om de buurten te beschutten tegen de harde polderwind werden rond de stad ruime groenstructuren ingetekend die doordrongen tot diep in de woonbuurten. Bosparken als het Zuigerplasgebied, de Gelderse Hout en de Hollandse Hout fungeerden als recreatiegebieden voor de inwoners van Lelystad. Daarnaast werd ook de recreatieve relatie met het water versterkt. Langs het Oostvaardersdiep werden drie gebieden gereserveerd voor 'recreatieve voorzieningen en wonen'. Met de nadruk op een aantrekkelijke woonbeleving werd



Schema fiets- en voetgangersroutes, 1978 (Structuurplan Lelystad 1975-2000)



Het Universiteitsplein in het centrum van Louvain la Neuve, met in de arcade de toegang tot de metro, 2002 (fr.wikipedia.org)



De universiteitsgebouwen in Louvain la Neuve rusten op een plateau dat is opgetild boven de infrastructuur (laurensцерulus.wordpress.com)



Ontwerp voor Hoog Catharijne, 1968 (www.researchgate.net)

vol ingezet op de groeikernetaak die Lelystad in 1973 was toebedeeld, met wonen in het groen als belangrijkste attractieve factor.

In hetzelfde jaar als het *Structuurplan*, 1975, werd ook het ontwerp voor het stadscentrum van Lelystad gepresenteerd. In de geest van de tijd was hier veel aandacht voor functiemenging; niet alleen winkels, maar ook het gemeenschapscentrum Agora, het ziekenhuis, een hotel, supermarkten, warenhuizen, kantoren, het trein- en busstation, parkeerdekken en ook woningen werden tot een geheel vervlochten. De twee voetgangersroutes die het centrum oost-west doorkruisten werden vormgegeven als de ruggengraten van het centrum, met stedelijk programma op meerdere niveaus. Deze opstapeling van programma en volumes was een ontwerpidee waarmee de planners van het centrum, Vink Van de Kuilen Klein, bekend waren via hun werk voor Hoog Catharijne in Utrecht. Maar ook een aantal buitenlandse New Town ontwikkelingen dienden als voorbeeld en inspiratie voor de ontwerpers. In Cergy Pontoise, een Ville Nouvelle die vanaf 1965 werd gebouwd net boven Parijs, was het stadscentrum Cergy Prefecture opgetild boven het straatniveau, zodat het winkelcircuit, vormgegeven aan pleintjes en stegen, geheel autovrij was. De 'onderwereld' waar de metro, bus en auto's reden, verschilde hemelsbreed van de rustige straatjes daarboven, terwijl de terraswoningen boven de winkels ervoor zorgden dat het centrum ook 's avonds aangenaam toeven was. De nieuwe stad Louvain La Neuve in België werd om vergelijkbare redenen als een voorbeeld genoemd door de ontwerpers van Lelystad-centrum. Ook hier was vanaf 1969 een geheel nieuwe stad gerealiseerd, waarvan het centrum verhoogd boven het maaiveld lag. In het centrum was de illusie gecreëerd van een historische binnenstad, met smalle straten, gevarieerde bakstenen gebouwen, en een inrichting met fonteinen en bankjes.

Het idee van de driedimensionale stedenbouw beperkte zich niet tot het stadscentrum, maar strekte zich uit tot de wijken aan de overkant van de dreven, waar volgens het Structuurschema een stedelijke woonbebouwing plaats moest krijgen. De zones grenzend aan het centrum kregen een hogere dichtheid en werden ook uitgerust met meerdere



Schetsen van het interieur van Hoog Catharijne, ca. 1970 (www.bouwputrecht.nl)



Terraswoningen aan een opgetilde voetgangersstraat, gebouwd door de Camden Council (Londen) naar ontwerp van Neave Brown, 1972-1979 (www.archdaily.com)



Jan Sterenberg, woondekken in Buytenwegh, Zoetermeer (Architectuurpunt Zoetermeer)

De wijk Thamesmead in Londen (1968) bestond uit verschillende appartementenblokken die onderling via luchtbruggen waren verbonden (www.insidehousing.co.uk)



Het eerste centrum in Cergy Pontoise (1965) heet Cergy Prefecture en bestaat uit gezellige pleintjes en straatjes, opgetild boven de infrastructuur (INTI)

maaivelden. De woningblokken (zoals de Schouw en het Bastion) waren onderdeel van een internationale familie van nieuwe woningtypologieën. Ze waren toegankelijk via twee niveaus: de verhoogde luchtbruggen en de begane grond. Overal waren routes, hoekjes, trappenhuizen en hellingbanen die de buurten tot een spannende omgeving maakten. Het uitgebreide verhoogde voetgangersnetwerk gaf een intimiteit aan de woonomgeving die het in alles onderscheidde van de jaren zestig buurten zoals de Zuiderzeewijk. Kinderen konden hier veilig spelen en de galerijen boden een extra collectieve ruimte voor de bewoners. Toch waren het later juist deze verhoogde netwerken die -niet alleen in Lelystad- tot sociale problemen leidden en in veel gevallen alweer gesloopt zijn.

De gemeentewording van Lelystad

Hoewel Lelystad al in 1975 moest gaan opereren als zelfstandige gemeente werd die streefdatum steeds verder opgeschoven, uiteindelijk naar 1 juli 1980. Tot die tijd nam het Openbaar Lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders de gemeentelijke taken weer, terwijl de RIJP verantwoordelijk bleef voor de stedenbouwkundige plannen. In de jaren zeventig hield de RIJP zich bezig met het opstellen van structuurnota's voor de afzonderlijke wijken en andere stadsdelen. Die structuurnota's kunnen gezien worden als globale bestemmingsplannen, waar vervolgens gedetailleerde deelplannen uit voortkwamen. Een deel van de stadsplannen die de RIJP in 1980 aan de nieuwe gemeente overdroeg werd echter nooit gerealiseerd doordat de stad vrij direct na de gemeentewording geconfronteerd werd met een opeenstapeling van tegenslagen.

De problemen begonnen begin jaren tachtig door een wijziging van het nationale decentralisatiebeleid. Met de rijksnota *Structuurschets stedelijke gebieden* 1983 werd aanstellen gemaakt om af te stappen van de doelbewuste spreiding van Randstedelingen in overloopp gemeenten. De herziening van de *Verstedelijkingsnota* voorzag bovendien een beperking van het aantal Groeikernen en hun groeitaakstelling. In plaats van in de regio moest er weer meer in en rond bestaande steden gebouwd worden. Alleen kernen in de directe omgeving van een donorstad kregen nog een groeitaak. Het excentrische Lelystad viel buiten de boot en zou na het realiseren van 30.000 woningen niet meer in aanmerking komen voor groeiusubsidies van het Rijk.

Tot overmaat van ramp viel het tegenvallende nieuws van de nationale beleidsomslag samen met een economische crisis die begon met de oliecrisis in 1979. Dat betekende een vrij abrupt einde aan de overvloedige subsidieregelingen die vele experimenten in de volkshuisvesting mogelijk hadden gemaakt in de jaren zeventig. In heel Nederland werden forse bezuinigingen doorgevoerd op de stichtingskosten van de woningbouw en dat werd duidelijk zichtbaar in de architectuur van de woningwetwoningen vanaf 1980.

De woonvormdiversificatie, individualiteit en experimenteel gebruik van bouwmaterialen en -methoden, leidden in de jaren zeventig tot steeds

13 A. de Vreeze, *Woningbouw, inspiratie en ambities. Kwalitatieve grondslagen van de sociale woningbouw in Nederland* (Delft 1993) 445-448.

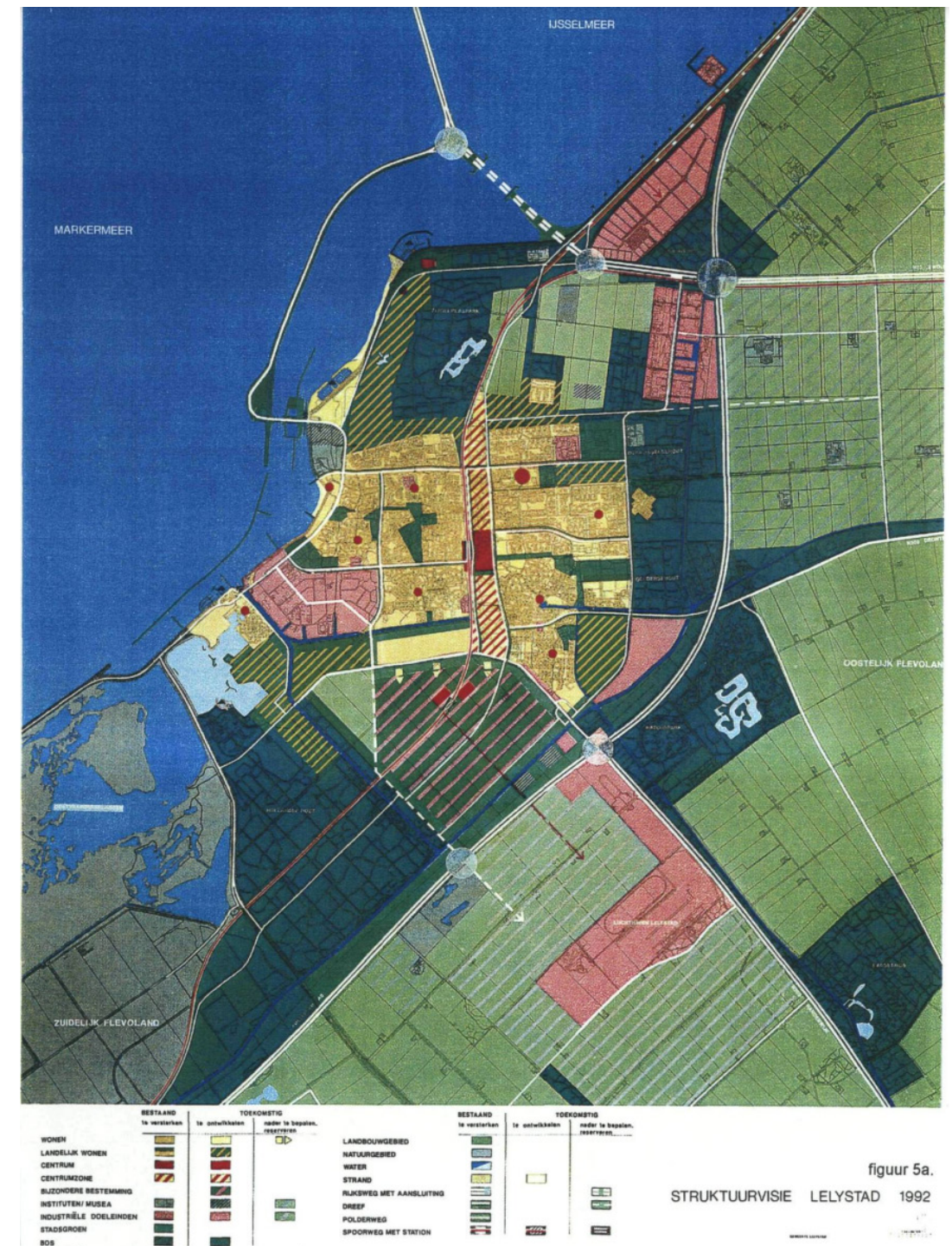
14 Geciteerd uit: Ubink en Van der Steeg, *Bloemkoolwijken*, 39.

complexere en daardoor duurdere woningbouwprojecten. Ook de continu vernieuwende eisen op het gebied van technische voorzieningen en thermische- en geluidsisolatie dreven de stichtingskosten op. Eind jaren zeventig pleitte staatssecretaris voor Volkshuisvesting Marcel van Dam voor een vermindering van de 'toeters en bellen', waarna een veelheid aan onderzoeken en nota's werd opgesteld om de bouwkosten van woningwetwoningen en premiewoningen terug te dringen. Daarmee was de aanval geopend op kenmerkende principes als vrije verkavelingsvormen, verspringende rooilijnen, expressieve kapvormen, alternatieve plattegronden en korte bloklengtes. In 1981, toen het progressieve kabinet Den Uyl was vervangen door het kabinet Van Agt, werden de dreigende woorden omgezet in harde regels, met nieuwe afspraken over 'streefgemiddelden', die de stichtingskosten aanzienlijk terugdrongen.¹³

Het bezuinigingsbeleid viel samen met een aanzwellend kritisch geluid vanuit de vakwereld op de frivole 'bloemkoolwijken' van de jaren zeventig. De felste criticaster was architect Carel Weeber die de bouwstijl bestempelde als 'nieuwe truttigheid', waarin de 'kleinschaligheid gepresenteerd wordt door structurele onduidelijkheden, onruimtelijke objectmatigheden, willekeurig vormgebruik, ongenueanceerde springerigheid en het gebruik van kappen in alle mogelijke richtingen en natuurlijke aardse kleuren en materialen'.¹⁴ Wat Weeber het meest tegenstond was de teloorgang van de openbare ruimte, die in de bloemkoolwijken was teruggebracht tot onleesbare en onoverzichtelijke restruimte, die overbleef na het ontwerpen van de verkavelingsvormen en plattegronden.

De kritiek en bezuinigingen betekenden een vrij abrupt einde van de typische woningbouw van de jaren zeventig. Het aantal woningtypes werd beperkt, de woonoppervlakte verkleind, de plafondhoogte verlaagd en het gebruik van goedkopere materialen zoals Trespa, vurenhout en golfplaat nam toe. In de loop van de jaren tachtig verdwenen ook de opvallende en diverse verkavelingsvormen. Daarvoor in de plaats grepen stedenbouwkundigen weer vaker terug op een rationele, orthogonale verkavelingsstructuur. Die terugkeer naar rechtlijnigheid werd in Lelystad goed zichtbaar in de jongste buurteenheden van de wijken II en IV, zoals de Schoener, Griend, Horst en vooral Waterwijk.

Al deze financiële problemen leidden ertoe dat Lelystad al vier jaar na de gemeentewording een beroep moest doen op het Gemeentefonds vanwege een begrotingsgat van 17 miljoen gulden. De tekortschietende gemeentefinanciën waren het gevolg van forse uitgaven voor de aanleg van infrastructuur en bouwrijp maken van bouwgrond, gecombineerd met hoge kosten voor de sociale zekerheid van de eigen bevolking. Door de grote voorraad goedkope huurwoningen en een open toelatingsbeleid was een groot aantal uitkeringsgerechtigden in Lelystad terecht gekomen. Het uitbliven van een sterke eigen arbeidsmarkt en de afgelegen ligging zorgden voor veel werkloosheid onder nieuwe Lelystedelingen en dreef de gemeentelijke uitgaven op.



Structuurvisie Lelystad 1992

figuur 5a.
STRUKTUURVISIE LELYSTAD 1992

15 Marcelis Wolak, *Groenstructuurplan Lelystad*, 1997

Bovenop de interne problemen ervoer de provinciehoofdstad ook nog concurrentie van het opbloeiende Almere, dat ten opzichte van de Randstad veel gunstiger lag en daarom door forenzen werd geprefereerd. De afgelegen situatie van Lelystad werd tot overmaat van ramp ook nog eens blijvend, toen werd afgezien van de inpoldering van de Markerwaard. Hierdoor kwam de provinciehoofdstad uiteindelijk niet in het centrum van de IJsselmeerpolders te liggen, maar ergens aan de rand.

Halverwege de jaren tachtig kwam de jonge gemeente Lelystad onder curatele van het Rijk. Een *Interdepartementale Commissie Lelystad* adviseerde in 1987 af te zien van groei in de directe toekomst. Ook diende het *Structuurplan* uit 1978 voor 100.000 inwoners herzien te worden. Zowel het Rijk als de gemeente Lelystad namen de adviezen over. Vanaf het einde van de jaren tachtig werd er in plaats van groei voornamelijk ingezet op het verbeteren van de bestaande bebouwing en het opvijzelen van het beschadigde imago. Voor de ontwikkelingen op de lange termijn werd de *Structuurvisie Lelystad 1992* opgesteld. Op de plankaart van de *Structuurvisie* werd meteen duidelijk dat de groeiambities sterk werden bijgesteld. Een groot deel van Wijk 3 en de gehele oppervlakte van Wijk 5 zijn van de kaart geveegd en het inwonersstreefgetal werd teruggebracht naar 75.000 tot 80.000. Wel zijn rond de stad mogelijke locaties voor 'landelijk wonen' en 'bijzondere bestemming' gereserveerd. Die mochten pas ontwikkeld worden als de lokale economie het toeliet. Niet de woningbouw maar de economische ontwikkeling bepaalde voortaan het groeitempo.

Een groene stad

Voor Lelystad zijn de groengebieden in en rondom de stad van bijzondere betekenis. De ruime opzet en het vele groen is een van de kwaliteiten van de stad. De concepten en het beleid dat aan de totstandkoming van de groengebieden ten grondslag lag, komt aan de orde bij de stedenbouwkundige ontwerpen van de verschillende wijken, maar nader onderzoek is hier nodig. Net zoals in de stedenbouwkundige vormgeving van de verschillende wijken verschillende concepten en inzichten te herkennen zijn, zit er niet één samenhangend idee achter de vormgeving van de groengebieden. Desalniettemin heeft die opeenvolging van verschillende concepten geleid tot een van de groenste steden van Nederland. Dat is overigens niet altijd gezien als iets positiefs: Lelystad staat om deze reden ook bekend als de anti-stad, waar een teveel aan ruimte en groen een stedelijke sfeer in de weg zit; waar groen de oriëntatie bemoeilijkt omdat wijken systematisch aan het zicht worden onttrokken en dat groen wordt bovendien beoordeeld als monotoon en van lage kwaliteit.¹⁵

Dat laatste is verbonden met het feit dat in de jaren zestig met grote snelheid bos en bosplantsoen is aangeplant om zo te komen tot windsingels ter bescherming van de woonbuurten en bossen om te voorzien in recreatiemogelijkheden. De gedachten over het groenontwerp waren in de jaren zestig vrij pragmatisch. In de polder

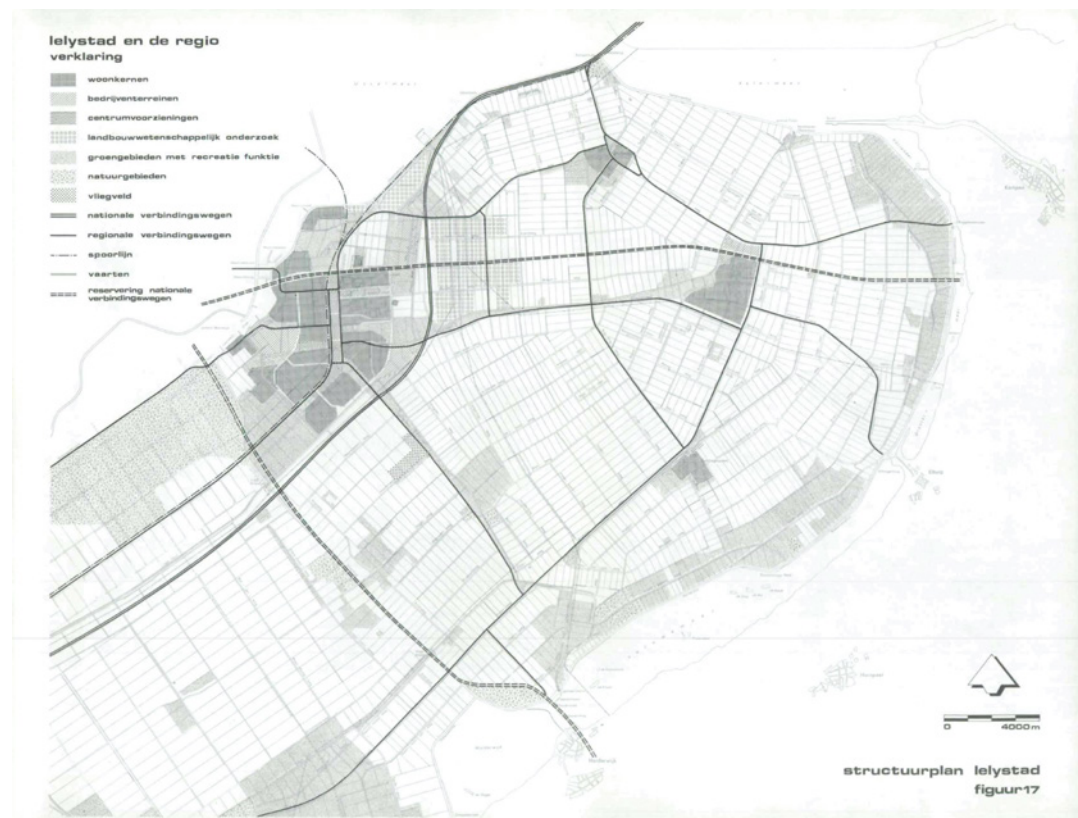
werd aan de hand van de bodemgesteldheid besloten welke gewassen en bomen op welke plek konden groeien en zo werden de bestemmingen en groenstructuren uitgezet. Direct in het begin van de ontwikkeling van Lelystad werden aanzienlijke bosgebieden aangelegd zoals het Gelderse Hout, het Zuigerplasgebied en de Hollandse Hout, waarbij de laatste twee gezien kunnen worden als groene polen aan beide uiteinden van het lineaire centrum.

Belangrijke landschapsarchitecten waren betrokken bij het ontwerp van Lelystad, zoals de bekende modernistische ontwerper Hans Warnau, die eerst in Amsterdam samenwerkte met Van Eesteren en later als groenadviseur bij de RIJP werkte en groenplannen maakte voor kustzone en stadspark. De invloed van het groenontwerp voor Nagele, waar Mien Ruys en Wim Boer verschillende groenstructuren ontwierpen waaronder windsingels ter bescherming van de woonomgeving, was groot. Dat is vooral terug te zien in de Zuiderzeewijk, waar -net als in Nagele- een groengebied het centrum van de wijk vormt, met daarin de collectieve voorzieningen (vooral scholen). De paden voor langzaam verkeer zijn aan het groen gekoppeld, terwijl het autowegennet juist daarvan is losgekoppeld en zijn eigen orthogonale netwerk heeft. Dit is een principe dat in veel wijken van Lelystad doorgezet is.

De invloed van het modernistische gedachtegoed in het groenontwerp, met algemene richtlijnen en normeringen, is nog steeds zichtbaar in de *Groennota*, die in 1973 voor Wijk II werd opgesteld. Maar daarnaast introduceerde de Nota nieuwe ideeën over gebruik en flexibiliteit: over het meer toespitsen van het groen op de behoefte van bewoners en het geleidelijk laten uitgroeien van de groenstructuren. Dat laatste betekende dat men niet meer met een voorop vastgesteld groenplan werkte, zoals in de periode daarvoor, maar de groenvoorzieningen kon aanpassen mochten er zich nieuwe eisen en wensen aandienen. De windsingels, die allereerst aangeplant zouden moeten worden ter bescherming van de woonomgeving, zouden op termijn kunnen transformeren tot minder rigide parkstructuren door het selectief kappen van bomen. Het plan voorzorg in een duidelijke structurering van de groenvoorzieningen, van centraal gelegen structuren met intensief gebruik, naar perifeer gelegen gebieden met extensief gebruik. Ook werd geopperd meer differentiatie toe te passen in de landschapsinrichting, te streven naar biodiversiteit en aan te sluiten op de aanwezige landschappelijke kwaliteiten, zoals de kleigrond en het waterrijke karakter van Lelystad. De *Groennota* leest als een typische jaren-zeventig-nota, met veel aandacht voor bewonerswensen, flexibiliteit en bestaande landschappelijke kwaliteit.¹⁶

Op de schaal van de gehele Wijk II zien we aan de ene kant een continuering van de principes uit de Zuiderzeewijk: er is een groen middengebied en het groen dient als drager van het netwerk van fietsers en voetgangerspaden. Aan de andere kant is de vorm waarin deze principes zijn gegoten verrassend anders dan in Wijk I: de strakke modernistische vormgeving met veel kijkgroen heeft plaatsgemaakt voor een meer 'natuurlijk' beeld dat kronkelige waterlopen,

16 RIJP, *Groennota Lelystad. Een aanzet tot de ontwikkeling van een gedetailleerde visie op het groen in Lelystad* (1973)



Lelystad en de regio, 1978
(Structuurplan Lelystad 1975-2000)

hoogteverschillen en organische lijnen vertoont. Bovendien is de relatie tussen de woningen en het groen anders vormgegeven: in Wijk I is de groenstructuur op te vatten als een ononderbroken groen veld waarop de woningen in stempels en stroken zijn geplaatst. In de latere wijken zijn verkavelingsvormen toegepast die een meer beschutte en intieme woonomgeving wilden creëren. Dat betekent dat de groene ruimte in Wijk II niet langer werd vormgegeven als centrale, openbare weiden, maar een plek kreeg in semi-private, herbergzame binnenterreinen.

In het *Structuurplan* 1975 werd een verdere systematisering van het groenontwerp voorgesteld, met als doel om het groen via scheggen en wiggen zo diep mogelijk in het stadslichaam door te laten dringen, zelfs tot in het hart van de stad. In de tweede plaats werd de groenstructuur van Lelystad onlosmakelijk verbonden met de langzaam verkeersroutes en de buurtcentra, waarvan er maar liefst 14 waren gepland.

Om het groenontwerp te objectiveren en te normeren werd in het *Structuurplan* onderscheid gemaakt tussen het stadsgroen (grotere schaal, aan de stadsrand), tussenbuurtgroen (tussen de buurten onderling) en buurtgroen (op de schaal van de woonomgeving). Door deze hiërarchische reeks groengebieden onderling te verbinden wilde men een goede groenstructuur aanleggen die voor iedere bewoner nabijheid van het groen beloofde, vooral als stimulans voor het gebruik van dat groen. Het stadsgroen aan de stadrand zouden de relatie moeten leggen met de

eerder aangelegde bosgebieden rondom Lelystad: “De grotere eenheden van het niet te voet bereikbare groen (stadsgroen) zijn gebruikt als overgangselementen tussen de stad en de reeds vroegtijdig aangelegde bosgebieden rond Lelystad zoals Zuigerplasgebied, Gelderse Hout en Hollandse Hout. Deze parkachtige gebieden waar minder verweving van functies optreedt dan bij het groen op buurtniveau, kunnen worden gebruikt om de relatie stad - landschap te bevorderen in de betekenis van een diep gelede stadsrand.”¹⁷

Het onderwerp van de stadsrand en de overgang tussen stad en platteland is een thema dat in de planvorming herhaaldelijk terugkomt. Dat is begrijpelijk voor een stad die als regionaal centrum van de polder bedoeld is en ook voor een dienst, de RIJP, die voorheen uitsluitend agrarische dorpen had ontworpen. Men zocht naar manieren voor integratie van beide en voor het opheffen van het contrast: “Wil een visueel geleidelijke overgang van polderland naar de stad verkregen worden (zodat toch nog een zekere mate van integratie ontstaat) dan zal er een zekere continuïteit moeten zijn in beleving van de omgeving door de automobilist, fietser of vaarder die de stad nadert. In het structuurplan is er zodoende naar gestreefd de bestemmingen die de toevoerwegen naar de stad begeleiden binnen het plangebied ten minste aan een zijde zoveel mogelijk te laten overeenstemmen met de bestemming in het buitengebied (groenvoorzieningen, water e.d.). Dit betekent in de visie van het structuurplan, dat dit de elementen zijn die bij een eventuele bestemmingswijziging in de stadsrandzone als landschappelijk van belang moeten worden beschouwd.”¹⁸

Het thema van de stadsrand is gezien de aanstaande stadsuitbreidingen opnieuw actueel en het is de moeite om hieraan nader onderzoek te wijden. In ieder geval kan geconcludeerd worden dat de groengebieden rondom de stad van grote waarde zijn, evenals de verbindende groene wiggen die diep de stad in lopen. Hierbij moet echter worden gezegd dat deze vaak al aangetast zijn door latere verdichtingen. De tussenwijkparken die vanuit het centrum in zowel oostelijke als westelijke richting moesten uitlopen in de groene windsingel rond de stad zijn slechts deels gerealiseerd en later ook alweer deels volgebouwd met kleine woningbouwprojecten. De volkstuincomplexen in de Jol zijn verdwenen, waardoor de karakteristieke groene wijkrand is versteend. Ook villabuurtjes als de Beukenhof, De Scheren en Schoener 41 zijn in oorspronkelijke, waardevolle groenstructuren gebouwd. Ook het stadscentrum moest een veel groener karakter krijgen dan uiteindelijk is gerealiseerd; beoogde pleintjes met bomen zijn hier veelvuldig vervangen door parkeerplaatsen.

Recreatie

De recreatieve aspecten van het groen kregen in de beginfase veel aandacht. Zoals Van Eesteren al had voorgesteld werd grenzend aan het Lelycentre een stadspark aangelegd met een zwembad, stadscamping, bos en park. In 1978 werd hier ook een heemtuin aangelegd met inheemse

¹⁷ RIJP, *Structuurplan Lelystad 1975-2000. Deel II: Structuurnota*, 1978, p.33

¹⁸ RIJP, *Structuurplan Lelystad 1975-2000. Deel II: Structuurnota*, 1978, p. 59



Het Marina strand, 1981
(SERC)

¹⁹ <https://www.sntp.nl/heemtuinen/heemtuin-in-het-stadspark-lelystad/>

wilde planten. Door de gemeentelijke bezuinigingen moest het beheer van de tuin in 1986 overgenomen worden door vrijwilligers en tot op de dag van vandaag werkt dit systeem.¹⁹

Terwijl de Groennota voor Wijk II een nogal braaf document is waar op methodische basis voorzien werd in groenstructuren van verschillende aard, met vooral cijfers en diagrammen en nauwelijks ontwerp, werd voor Wijk IV een andere strategie gekozen. De cijfermatige, modernistische

benadering waarin kijkgroen en strakke weides als een voorziening voor de bewoners werden aangelegd, maakte plaats voor een idee over het gebruik van groen waarin recreatie en de stad vervlochten waren. Natuurlijk was er ook eerder in de planning van Lelystad wel rekening gehouden met recreatieve mogelijkheden, er waren stranden, parken en campings aangelegd, maar deze waren alle gescheiden van de woonomgeving en lagen op veilige afstand van de wijken. In Wijk IV wilde men een stad vormen die niet alleen een woonomgeving bood maar tegelijk ook een recreatieve omgeving. Dat idee was geënt op *De Recreatieve Stad*, een studie en publicatie die in 1979 werd uitgegeven door het Ministerie van CRM (Cultuur, Recreatie en Milieu), waarin met name het bureau voor stedenbouwkundig en landschapsonwerp Zandvoort een stem had gehad. Hierin werd afstand gedaan van de strikte scheiding van functies, zoals die in zowel de functionalistische stadsuitbreidingen



Omslag van de publicatie *De Recreatieve Stad*



Stedelijke groenstructuur, 1978 (Structuurplan Lelystad 1975-2000)



Natuurpark 2000, 1986 (Lelystad Hoofdstad)



Openluchtzwembad Houtrib, 1979 (Lelystad Compleet Anders)



Sportpark Langezand, 1979 (Lelystad Compleet Anders)



Natuurvoorlichting, 1979 (Lelystad Compleet Anders)



Voorbeeld tuinen in het Stadspark, 1979 (Lelystad Compleet Anders)



Stadscamping, 1979 (Lelystad Compleet Anders)



De havenkom in Boswijk aan het Gelderse Diep, 1986 (HFA)

²⁰ R. Dufour (red.), *De Recreatieve stad*, CRM 1979, met medewerking van bureau Goudappel en Coffeng, Bureau voor stedenbouw F.J. Zandvoort en Adviesbureau Arnhem, p. 7.

als bloemkoolwijken op een eigen manier plaatsvond. In plaats daarvan moesten stadsuitbreidingen weer een stedelijk karakter krijgen door 'levendige straten, rijkgeschakeerde ontmoetingsmogelijkheden en voorzieningen'.²⁰ Deze herwaardering van stedelijke kwaliteiten werd gecombineerd met minder autoverkeer, meer fietsstraten, meer bewonersvrijheid en een sterkere versmelting tussen stad en land. In Wijk IV werden deze ideeën benut, voor zover mogelijk in het toenmalige regime van bezuinigingen, in het ontwerp van Boswijk en Waterwijk. Met name het centrum van Boswijk, met haventje, boulevard, vissteigers, aanlegmogelijkheden voor bootjes en een eiland met gebouwtje voor de roeivereniging was een goede illustratie van de beoogde sfeer in De Recreatieve Stad.

Het groenontwerp in Wijk IV laat opnieuw een andere benadering zien, waarbij een einde komt aan de natuurlijke vormgeving van de groengebieden in Wijk II. De rechte lijnen van de polder, bestaande (rechte) vaarten en structuren gaan het beeld van de stedelijke omgeving en het groen bepalen. Vooral in het centrum is er een stedelijke vormgeving toegepast, met woningen aan straten en in gesloten bouwblokken, met verharde waterkanten en grachten, terwijl naar de rand van de stad de vormgeving lossere, zachtere en groener werd. We zien hier opnieuw de invloed van het bureau Zandvoort, waarin later bekende ontwerpers als Riek Bakker en An Bleeker hun loopbaan begonnen, en die op dat moment uitgestrekte wijken als de Purmerend Noord ontwikkelde.

Landbouw

Een groene functie die normaal gesproken niet aan de orde komt bij 'stedenbouwkundige ontwikkeling' is die van de landbouw; er zijn niet veel modellen waarbij het ontwerp van een nieuwe stad gepaard gaat met het ontwerp of de ontwikkeling van het platteland, maar in Lelystad was dat anders vanwege het feit dat de RIJP over beide aspecten ging: stad en platteland. Ook over de vormgeving van het landschap in de IJsselmeerpolders is veel geschreven, maar enkele punten zijn in het verband van deze Cultuurhistorische Verkenning de moeite waard om te noemen.

Zoals eerder gezegd hamerde de RIJP op een geleidelijke overgang tussen stad en het platteland. Daarbij hoorde ook het gebruik van de polder net buiten Lelystad als een werklocatie voor landbouwinstellingen. Het waren veelal onderzoeksinstituten, soms gekoppeld aan de WUR, en als cluster van Europese betekenis. Op verschillende plekken, bijvoorbeeld aan de Runderweg, kwamen concentraties van landbouwkundige instellingen, waarvan de werknemers in Lelystad woonden. Er was ook op die manier een sterke vervlechting tussen stad en platteland.²¹

Vanwege de vruchtbaarheid van de Flevolandse grond werden in de buurt van Lelystad vele bedrijven ondergebracht die op het 'oude land' door verstedelijking werden verdreven. Een daarvan was de Schothorst proefboerderij die in 1978 werd gebouwd aan de Meerkoetenweg naar ontwerp van Leo Heydenrijk en L. Waardenburg, architecten bij bureau Environmental Design. Het was een organisatie die door coöperaties van boeren werd gerund en voor de mengvoederindustrie tests en controles uitvoerde, en daarnaast over veevoeder informeerde, adviseerde en onderzoek deed met behulp van een eigen veestapel. Dit complex van stallen, informatiecentrum en woningen werd vormgegeven op een typische jaren zeventig manier met een aan traditionele boerderijen refererende stijl maar wel met kleurige en geometrische accenten.

Een interessant aspect van het groenbeleid van de RIJP met een grote actuele waarde is het experimentele beleid met betrekking tot de biologische landbouw. Er werden enkele vooruitstrevende projecten opgezet die ervoor hebben gezorgd dat Flevoland tegenwoordig in Nederland een koploper is op het gebied van biologische landbouw. Ondanks het feit dat Nederland achterloopt qua areaal biologische landbouwgrond (slechts 3% van de totale landbouw, in de EU gemiddeld 7%), bezit Flevoland maar liefst 18%. Er zijn verschillende redenen voor dit succes, waaronder de goede grond, goede opslagfaciliteiten, grote bedrijven en veel onderlinge samenwerking. Maar zeer belangrijk was de goede start en de het daadkrachtige beleid in de jaren zeventig, waarbij de biologische landbouw vanaf de ontginning van de polders sterk gestimuleerd werd.

Terwijl de RIJP toch niet altijd voorloper bij progressieve vakmatige ontwikkelingen, bleek dat de dienst een goede radar had toen ze de bedreiging van het milieu als opgave herkende. 1972 was het jaar dat

²¹ Dit zijn het Instituut voor Veeteeltkundig Onderzoek, het Instituut voor Veevoedingsonderzoek, het Proefbedrijf voor de Rundveehouderij, het Proefbedrijf voor de Akkerbouw, het Centraal Diergeneeskundig Instituut afd. Parasitologie en de Stichting voor Plantenveredeling. Ten noorden van Lelystad ligt de afdeling Virologie van het C.D.I en de viskwekerij van de Organisatie ter Verbetering van de Binnenvisserij, *Structuurplan*, p.63.

Proefboerderij te Lelystad

architecten Environmental Design te Amersfoort
ontwerp ir. L. J. Heydenrijk en L. Waardenburg

Het bestuur van de Stichting C.L.O., Instituut voor de veevoeding 'De Schothorst' wordt gevormd door afgevaardigden van drie centrale landbouworganisaties en drie centrale coöperaties. De aangesloten leden zijn voornamelijk boeren, deze mensen moeten in de behuizing van hun instituut iets terugvinden van de voor hen vertrouwde wereld; eenvoud zonder dikdoenerij, spaarzaam geldgebruik, doelmatig beheer en landelijke materiaalkeuze, (steen, hout, eterniet). Toch moet het geheel ook nog 'iets' hebben, waardoor het wat meer is dan het normale. De belangrijkste werkzaamheden zijn een viertal taken op het gebied van voedergebruik en groei bij dieren, namelijk:

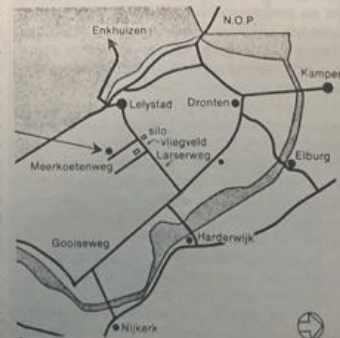
- het opstellen van veevoedkundige normen voor de mengvoeding
- de controle van grondstoffen en mengvoerders
- het veevoedkundig onderzoek, d.m.v. een eigen rundvee-, varkens- en pluimveestapel
- de voorlichting in woord en geschrift.

De inkomsten ontstaan uit bijdrage van de aangesloten coöperaties en de opbrengsten uit het eigen bedrijf.

Dit vergt voor grondgebruik een oppervlakte van circa 82 ha cultuurgrond, nl. 22 ha akkerbouw (veevoedingsgewassen), 60 ha grasland (150 melkkoeien). 'De Schothorst' was eerst in Amersfoort gevestigd. Een gedeelte van zijn grond werd geannexeerd i.v.m. stadsuitleg zodat bedrijfsvoering onmogelijk werd. Het bedrijf werd verplaatst naar oostelijk Flevoland, op kavels aan de Meerkoetenweg nabij Lelystad.

Randvoorwaarden voor de ligging van het gebouwcomplex, bestaande uit: hoofdgebouw, bedrijfswoningen en stallen, waren:

1. melkveestal, inclusief centrale melkplaats midden in het terrein voor een minimale gemiddelde loopafstand van de koeien;
2. geen versnippering van de weilanden door wegen voor een doelmatige bedrijfsvoering;
3. ligging van de afzonderlijke gebouwen dicht bij elkaar, voor doelmatig gebruik en beschutting, i.v.m. veelvuldig contact tussen mens en dier, o.a. verzorging, onderzoek, pauzeplekken (wegens de nietigheid van boerderijen in het wijde polderland willen mensen beschutte schuil/oversteekplaatsen, te formeren door het rangschikken, het detailleren van de afzonderlijke gebouwen en de groenbehandeling);
4. ligging van hoofdgebouw en woningen boven de wind i.v.m. hinder, stank uit de stallen;
5. stallen niet tegen, maar zo kort mogelijk van elkaar, i.v.m. ziekte (bacteriënoverslag) en terwille van het ventilatiesysteem;



- 1 Aanzicht hoofdgebouw
- 2 Detail lichtkap
- 3 Situatie



Biologische boerderij NZ27, Flevoland (www.nz27.nl)

het rapport van de Club van Rome, 'Grenzen aan de groei', werd gepubliceerd. In datzelfde jaar startte de RIJP het 'pilotproject' NZ27. De RIJP wees een zojuist ontgonnen poldergebied van 500 hectare in de buurt van Zeewolde aan voor landbouw zonder gebruikmaking van chemische middelen zoals kunstmest of bestrijdingsmiddelen. Het was een pilot, waarvan de levensvatbaarheid moest blijken. Dat pakte positief uit: in 1996 werd de conclusie getrokken dat het bedrijf succesvol was en sindsdien wordt het gerund als een particulier biologisch landbouwbedrijf. Waarschijnlijk is dit de enige grond in Nederland die nog nooit blootgesteld is geweest aan chemische middelen. Het bedrijf heet NZ27 naar het kavelnummer van de grond.²²

²² <https://www.nz27.nl/over-ons>

²³ Marcel Vijn, Maureen Schoutsen, Naar een BioValley in Nederland, *Ekoland* n.r.2, 2012.

Dicht bij Lelystad werd aan de Bronsweg een cluster biologische bedrijven gestart op basis van het initiatief van een vooruitstrevende ambtenaar van de gemeente, die het plan opvatte om de biologische landbouw te bevorderen en een *Stadsrandnota* opstelde.²³ In Lelystad noord werd vervolgens een gebied van ca. 300 hectare bestempeld als landbouwgrond waar alleen volgens de biologische methodes gewerkt mocht worden. In 1986 werd aan de Bronsweg het eerste biologisch dynamisch bedrijf gesticht. Rondom ontstonden andere landbouwbedrijven, een heemtuin en een actief netwerk van biologische boeren die gingen professionaliseren en samenwerken, een afzetcoöperatie oprichtten (Nautilus, 1987), een studieclub (BDEKO), de Stichting Biologische Landbouw (1990) en het Centrum Biologische Landbouw (1993). Zo ontstond in korte tijd "een biodynamisch centrum dat in belangrijke mate bijdroeg aan de ontwikkeling van Flevoland als koploper in de biologische landbouw van Nederland. Het benutten van natuurlijke methoden om de bodemvruchtbaarheid te bevorderen en de gewassen te beschermen, het gebruik van organische meststoffen, de



Concept voor doorontwikkeling van de cluster van biolandbouwbedrijven aan de Bronsweg direct ten noorden van Lelystad, 2012 (www.biokennis.org)

toepassing van vruchtwisseling en strokenteelt om onkruid en ziekten te voorkomen, zijn methodes die een uitweg bieden uit de huidige landbouwproblematiek.²⁴ Het cluster aan de Bronsweg was het eerste cluster van biologische bedrijven in Nederland.²⁵

Ook het onderwijs leverde een bijdrage aan de goede positie en ontwikkeling van de biologische landbouw: niet alleen de WUR uit Wageningen was actief in de Flevopolders, maar ook lokale onderwijsinstellingen, zoals de Proefboerderij OBS (Ontwikkeling Bedrijfsystemen) in Nagele. Sinds 1992 is de Warmonderhof, opleidingsinstituut voor biologisch (-dynamische) landbouw, gevestigd in Dronten.

De ligging midden in de polders en de rol van het groen in de stad is voor Lelystad steeds een factor van belang geweest, waarmee door de jaren heen verschillend is omgegaan. In de jaren zeventig was dat op een manier die de modernistische scheiding van stedelijke functies weerspiegelde, met precies afgemeten groene ruimtes ten behoeve van het welbevinden of het recreëren van de bewoners; in de jaren tachtig



Grootschalige biologische landbouw in de Flevopolder (edepot.wur.nl)

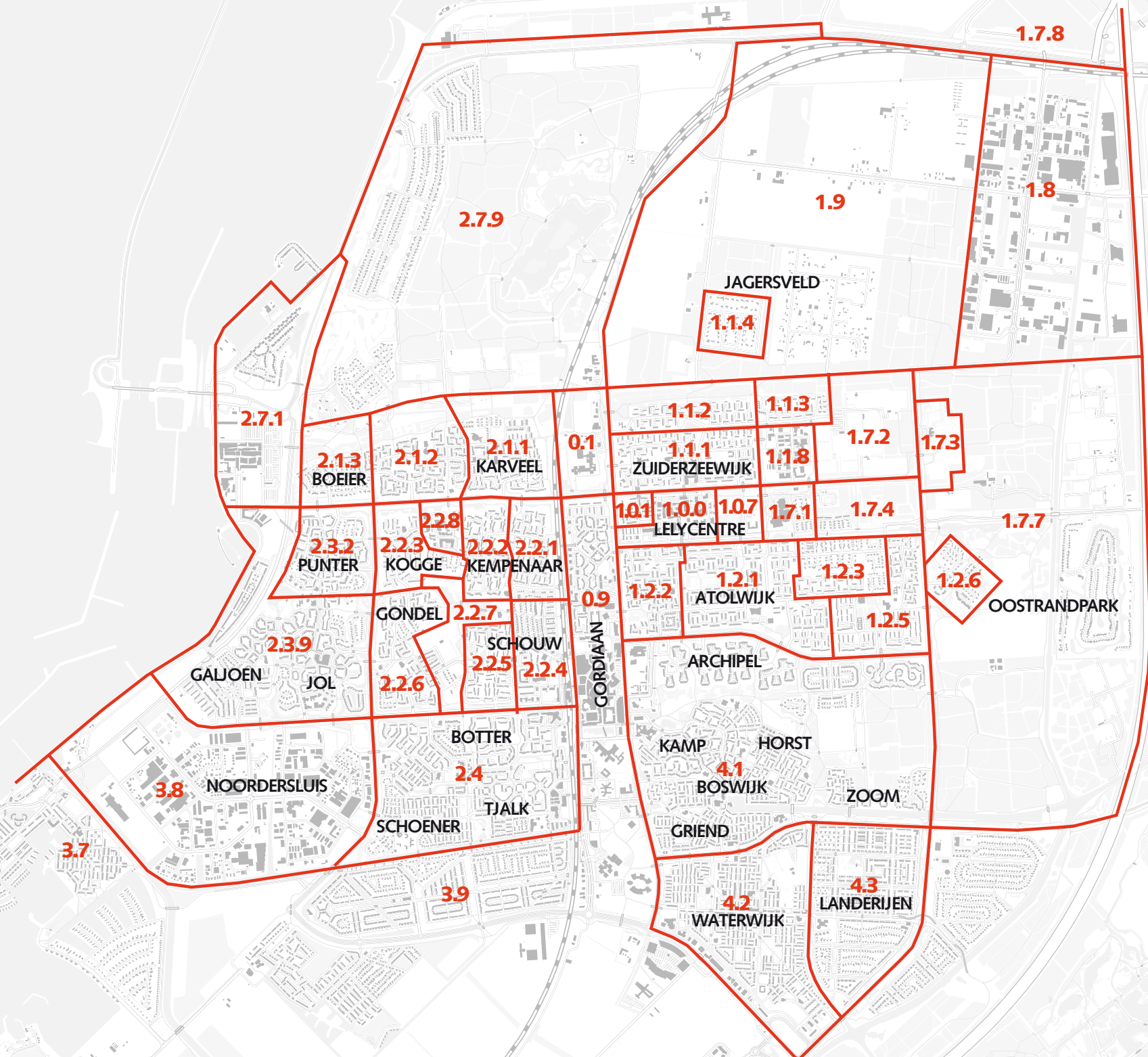
²⁴ <https://www.boekenbestellen.nl/boek/de-opdracht-een-goed-rentmeester-te-zijn-bb/9789464065237>

²⁵ <https://edepot.wur.nl/511396>. Arjan Dekking e.a., *Biologische landbouw in Flevoland*, WUR, 2020



De Vliervelden: biologische boerderij van 40 hectare, woningbouw, kinderopvang en winkel, Almere Oosterwold (www.vinkbouw.nl)

was het overheersende idee dat groen en water onderdeel dienden te zijn van de woonomgeving om daarmee een sfeer van permanente recreatie en ontspanning te creëren. Dat de biologische landbouw vanaf de ontginning van de polder een onderdeel is geweest van de Lelystadse geschiedenis is geen algemeen bekend feit, maar geeft wel aanleiding om na te denken over een nieuwe verhouding tussen stad en platteland. De biologische landbouw is duidelijk een belangrijke kwaliteit van Lelystad. Er zijn stedelijke modellen die onder de noemer *agrarian urbanism* stad en platteland weten te combineren. In Almere is in Oosterwold een voorbeeld van een dergelijke combinatie gerealiseerd, waar rondom een biologische boerderij een 'gehucht' is ontstaan met enkele tientallen woningen. De Flevolandse biologische landbouw kan in deze tijd van noodzakelijke landbouwhervorming een belangrijke rol spelen als voorbeeld voor andere boeren en wellicht ook als extensief verstedelijkingsmodel. Het doel daarvan zou niet zijn om een grote kwantitatieve bijdrage aan de woningopgave te leveren, maar wel om een kwalitatieve bijdrage te leveren aan het wonen in en om Lelystad en aan een uitbreiding van de biologische landbouw met alle positieve effecten van dien voor het landschap.



Overzicht van wijken en buurten

2.7.9

1.7.8

1.9

1.8

JAGERSVELD

1.1.4

2.7.1

2.1.3 BOEIER

2.1.2

2.1.1 KARVEEL

0.1

1.1.2

1.1.3

1.1.1 ZUIDERZEEWIJK

1.1.8

1.7.2

1.7.3

2.2.8

1.0.1

1.0.0

1.0.7

1.7.1

1.7.4

1.7.7

2.3.2 PUNTER

2.2.3 KOGGE

2.2.2

2.2.1 KEMPENAAR

1.2.1

1.2.3

1.2.6 OOSTRANDPARK

1.2.2

1.2.1 ATOLWIJK

1.2.5

0.9

2.3.9 GALJOEN

JOL

2.2.6

SCHOUW

2.2.5

2.2.4

GORDIAAN

ARCHIPEL

2.4

2.3

3.8

NOORDERSLUIS

BOTTER

KAMP

HORST

4.1

BOSWIJK

ZOOM

GRIEND

3.7

SCHOENER

TJALK

3.9

4.2

WATERWIJK

4.3

LANDERIJEN



Zuiderzeewijk

Jagersveld

Crematorium en aula Oostranddreef

Woningbouwcomplex Het Rode Klif

RK-kleuterschooltje Laetare

Verzorgingstehuis met aanleunwoningen

Winkelcentrum 'Lelycentre'

Woningbouwcomplex Bastion

RIJP en Openbaar Lichaam ZIJF-complex, Smedinghuis

Maerlanthuis

Stadskantoor Lelystad

Woningbouwcomplex Bovenover

Kust- en Damrif

De Gors

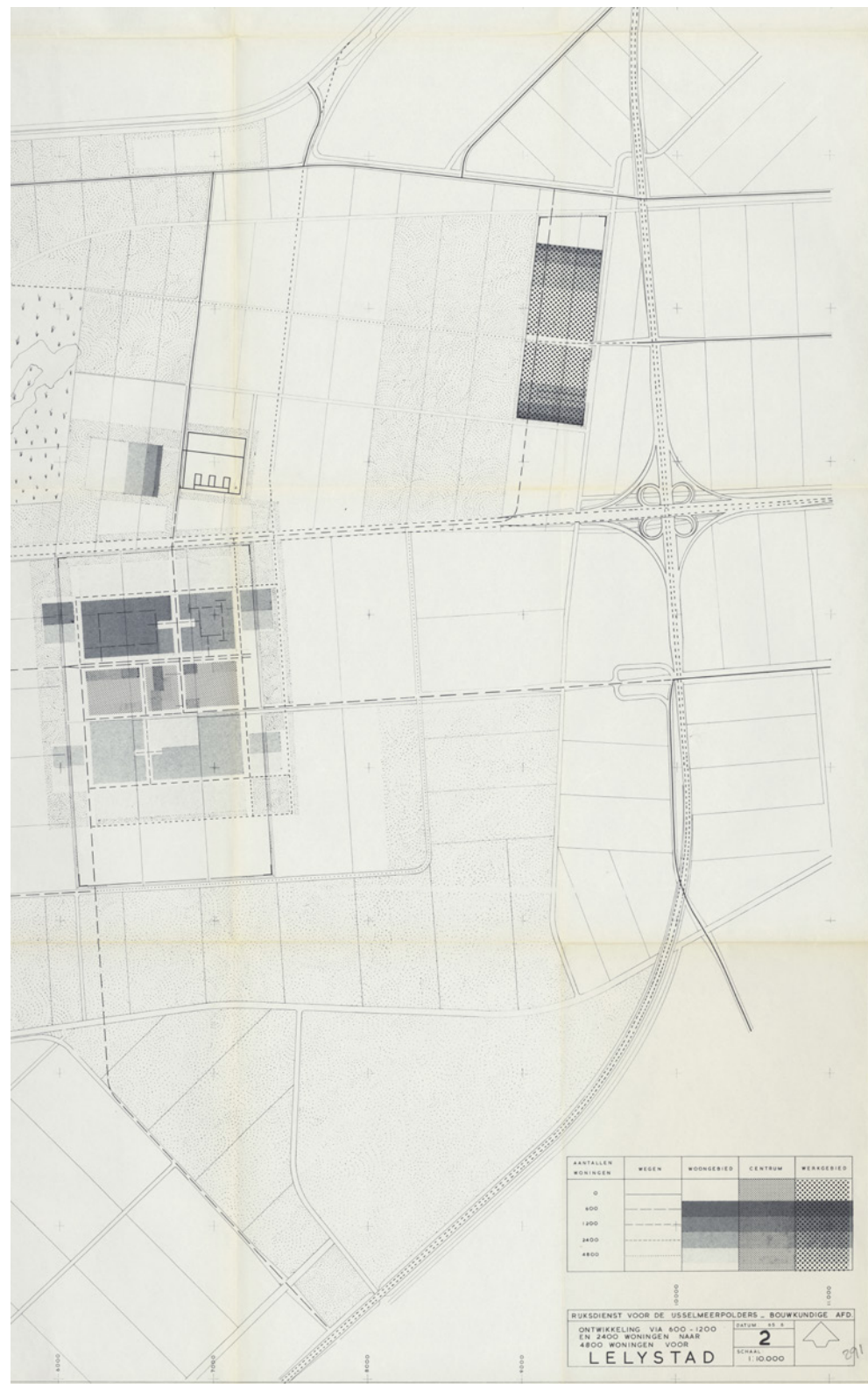
Schoolgebouw 'De Regenboog'

PKN Nederlands Hervormde 'Ontmoetingskerk'

WIJK I

- Bijzonder object
- Ensemble
- Hoofdinfrastructuur





Faseringsplan van Eerste Groeifase, door de RIJP, 1965 (Flevolands Archief)

Wijk I

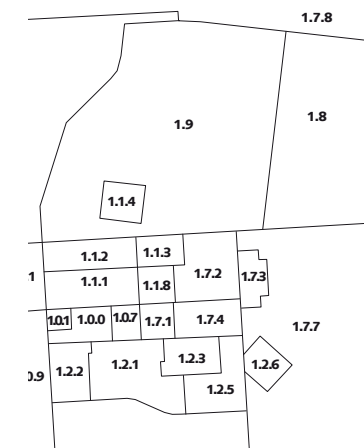
Ontwerp

Eerste groeifase (I.0 en I.1)

Na de impliciete afwijzing van het structuurplan van Cornelis van Eesteren in 1965 was de nood hoog om tot een alternatief plan te komen voor de eerste groeifase van Lelystad. De minister van Verkeer en Waterstaat had namelijk toezeggingen gedaan aan de Provinciale Geldersche Energie Maatschappij (P.G.E.M.) en het Centraal Diergeneeskundig Instituut (C.D.I.) voor de huisvesting van werknemers. Omdat de elektriciteitscentrale van de P.G.E.M. al in 1965 werd opgeleverd, moest direct begonnen worden met de stichting van de polderhoofdstad. De minister gaf de RIJP opdracht om een stedenbouwkundig plan op te stellen voor een eerste bouwphase van 4.800 woningen voor circa 17.000 inwoners. Dit plan zou later Wijk I van de polderhoofdstad vormen (tegenwoordig Zuiderzeewijk en Atolwijk samen). Hoewel het nieuwe plan officieel nog uitging van het structuurplan van Van Eesteren, was het eisenpakket voornamelijk gestoeld op de aanpassingen die de minister Van Eesteren al tijdens het ontwerpproces had toegezonden. Dat betekende dat de eerste groeifase gesitueerd moest worden op de gemakkelijkst bouwrijp te maken gronden (en niet langs de kust zoals Van Eesteren wilde) en dat de stad al in de stichtingsfase een zekere mate van 'gaafheid, afronding en compleetheid' zou bezitten. De groei van de stad diende daarnaast plaats te vinden vanuit een centraal gelegen centrum. Bovendien moest in de beginfase worden afgezien van de kostbare verhoogde autowegen.

Medio 1965 leverde de RIJP het *Stedenbouwkundig Plan voor de Eerste Groeifase* aan. Voor de situering van dit eerste stadsdeel kwam de RIJP uit bij de al tussen 1964 en 1965 met zand opgespoten terreinen ten zuiden van de geprojecteerde rijksweg over de Houtribsluizen. Dit was de plaats waar Van Eesteren het oostelijke deel van zijn verhoogde centrumzone had ingetekend. Volgens de RIJP-ontwerpers zou de eerste bebouwing op deze plaats goed aansluiten op het verkeersnet en lagen de woningen op geringe afstand van de P.G.E.M.-centrale en de vestiging van de C.D.I. Door de gehele rechthoekige wijk zuidelijk van de geplande rijksweg te projecteren zou de stad bovendien niet doorsneden hoeven worden door de 250 meter brede strook die was gereserveerd voor het tracé. Zodoende kon dus een afgerond stadslichaam ontstaan.

De RIJP-ontwerpers gingen nog steeds uit van de door Van Eesteren opgestelde hoofdwegenstructuur, maar het stadscentrum (Lelycentre) werd nu iets zuidelijker gepland. Zo ontstond tussen het nieuwe centrumgebied en de geplande rijksweg plaats voor een wijk, de latere Zuiderzeewijk. Ook aan de zuidkant van het centrum waren woningen ingetekend, waardoor het een centrale plek kreeg. Ten oosten van het



centrum werden een sportpark met zwembad, ijsbaan en begraafplaats gepland. Ten noorden van de rijksweg moest op gepaste afstand een villabuurtje komen (het latere Jagersveld).

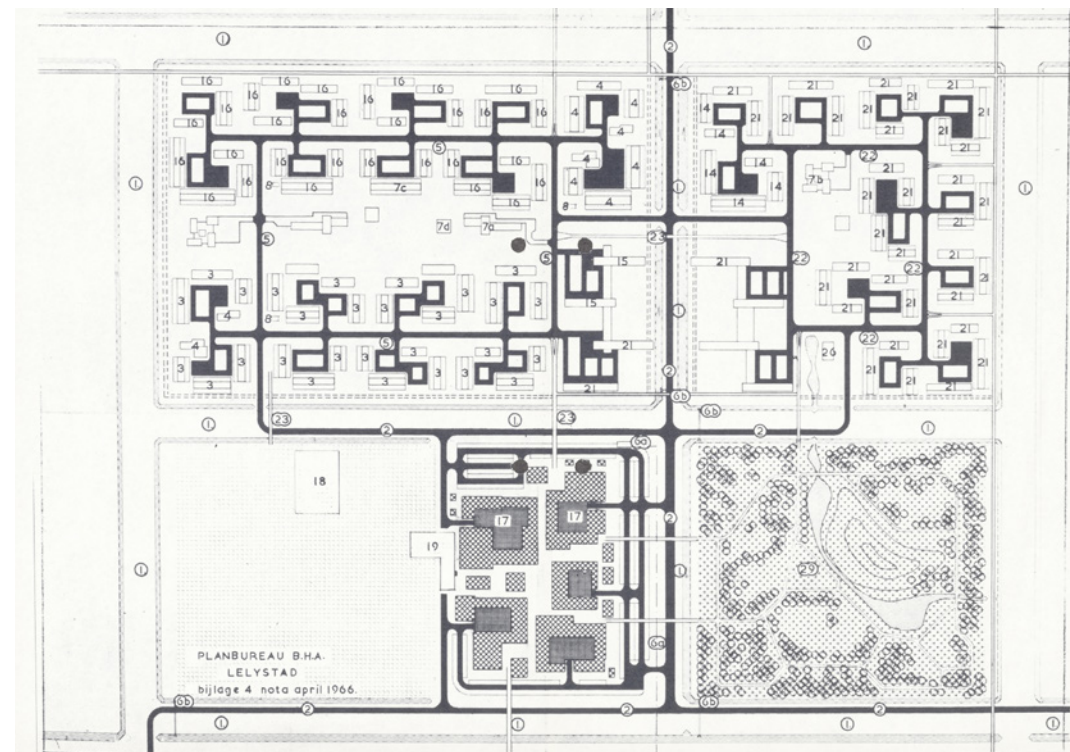
Hoewel Van Eesterens wegenstructuur vooralsnog gehandhaafd werd, week de RIJP wel af van diens gewenste verhoogde autowegen. Die werden in de eerste groeifases als overbodig en te duur beschouwd. In plaats daarvan werden de autowegen juist 0,8 meter verdiept aangelegd. Hierdoor konden voetgangers en fietsers zonder al te veel moeite via een brug de primaire autowegen passeren. De scheiding van gemotoriseerd en langzaam verkeer, zoals gewenst door Van Eesteren, bleef daardoor behouden. Ook de locaties voor de twee industriegebieden werden door de RIJP uit het Plan Van Eesteren overgenomen.

In het *Plan voor de Eerste Groeifase* werd de fasering van de woon- en centrumbebouwing in kaartmateriaal weergegeven. Het noordelijke wijkdeel zou in twee fasen van elk 900 woningen worden gerealiseerd. De overige 3000 woningen zouden pas later ten zuiden van het centrum worden gebouwd. Ook was er een strookje ten noorden van de Zuiderzeewijk gereserveerd. In elke fase dienden zowel het centrumgebied als de twee excentrische industriegebiedjes in gelijke tred met de woonbebouwing mee te groeien.

Behalve de fasering gaven de kaarten ook de globale primaire verkeerstructuur weer. Twee belangrijke routes liepen parallel aan het centrumgebied. Die autowegen scheidten tevens de noordelijke en zuidelijke wijkdelen en het centrum van elkaar. Daarnaast werden de woongebieden omringd door een ontsluitingsweg. Al het verkeer werd om de woonbuurten heen geleid, zodat in de woonstraten alleen bestemmingsverkeer zou komen.

Naast het faseringsplan werden alleen de twee noordelijke buurten en een deel van het centrum in detail uitgewerkt. De twee woonbuurten werden van elkaar gescheiden door een waterloop en een verkeersweg. Beide buurten waren streng orthogonaal georganiseerd rondom een rechthoekig autovrij groengebied, dat ruimte bood aan kleuter- en lagere scholen die via voet- en fietspaden waren te bereiken. Rondom de groenstrook kregen beide buurtjes een 'interne verzamelweg' die aan weerszijden toegang gaf tot besloten pleintjes, waar ook geparkeerd werd. Deze werden aan drie of vier kanten omsloten door 'mini-stempels', herhalingen van een compositie met korte strookjes woningen. Doordat de hoven naar binnen waren gericht bleef de ruimte tussen de groepen woningen open en keken bewoners zoveel mogelijk uit op het groen.

Om Lelystad een zo 'wervend' mogelijk karakter te geven, moest de woonbebouwing zich onderscheiden van de dorpjes die eerder in de IJsselmeerpolders waren gesticht. De polderhoofdstad van Flevoland zou een stedelijk woonmilieu vertegenwoordigen. Daarom werd gekozen om de woningdichtheid flink op te voeren en de eengezinswoningen in drie lagen uit te voeren. Aan de randen van de buurten werden



Detailplan noordelijke woonbuurten en centrum, Eerste Groeifase, RIJP 1966 (Flevolands Archief)

meergezinswoningen met twee woonlagen voorzien, ontsloten door een galerij. Op de belangrijkste wijktoegangspunten, aan de autoweg en voetgangersbrug naar het centrum, was ruimte voor hogere bebouwing met maisonnettes.

Het centrum zelf diende volledig autovrij te worden, met voldoende parkeergelegenheid. In het centrumgebied zouden geen woningen komen, maar (aanvankelijk) alleen winkels rond besloten hoven. Op termijn kon het centrum uitbreiden in westelijke richting. Ten oosten van het centrum moest een stadspark komen, zoals al is gezegd.¹

Uitwerking

In de tweede helft van de jaren zestig werden in verschillende nota's de uitgangspunten uit het *Plan voor de Eerste Groeifase* verder uitgewerkt. Het is belangrijk om te beseffen dat Lelystad de eerste Nederlandse stad was die volledig van de grond werd opgebouwd. De ontwikkeling van alle voorzieningen en de groeiprognoses waren van groot belang, werden nauwkeurig gemonitord en regelmatig herzien. In 1966 werd bijvoorbeeld de verwachte groei van het aantal woningen en bijpassende wijkvoorzieningen vastgelegd. Het aantal woningen zou in 1967 bestaan uit 300 en dat totaal zou ieder jaar met circa zeven procent toenemen, waardoor in 1975 een totaal van 520 woningen per jaar zou worden opgeleverd en een totaal van 3650 woningen was bereikt.² Het ging daarbij om woningen die van overheidswege waren gerealiseerd. De groei van het aantal woningen moest op de voet gevolgd worden door het

¹ RIJP, *Toelichting bij Plan voor de Eerste Groeifase*, 1965, Flevolands Archief, Archief Rijkdienst voor IJsselmeerpolders 0726, inventarisnummer 5110.

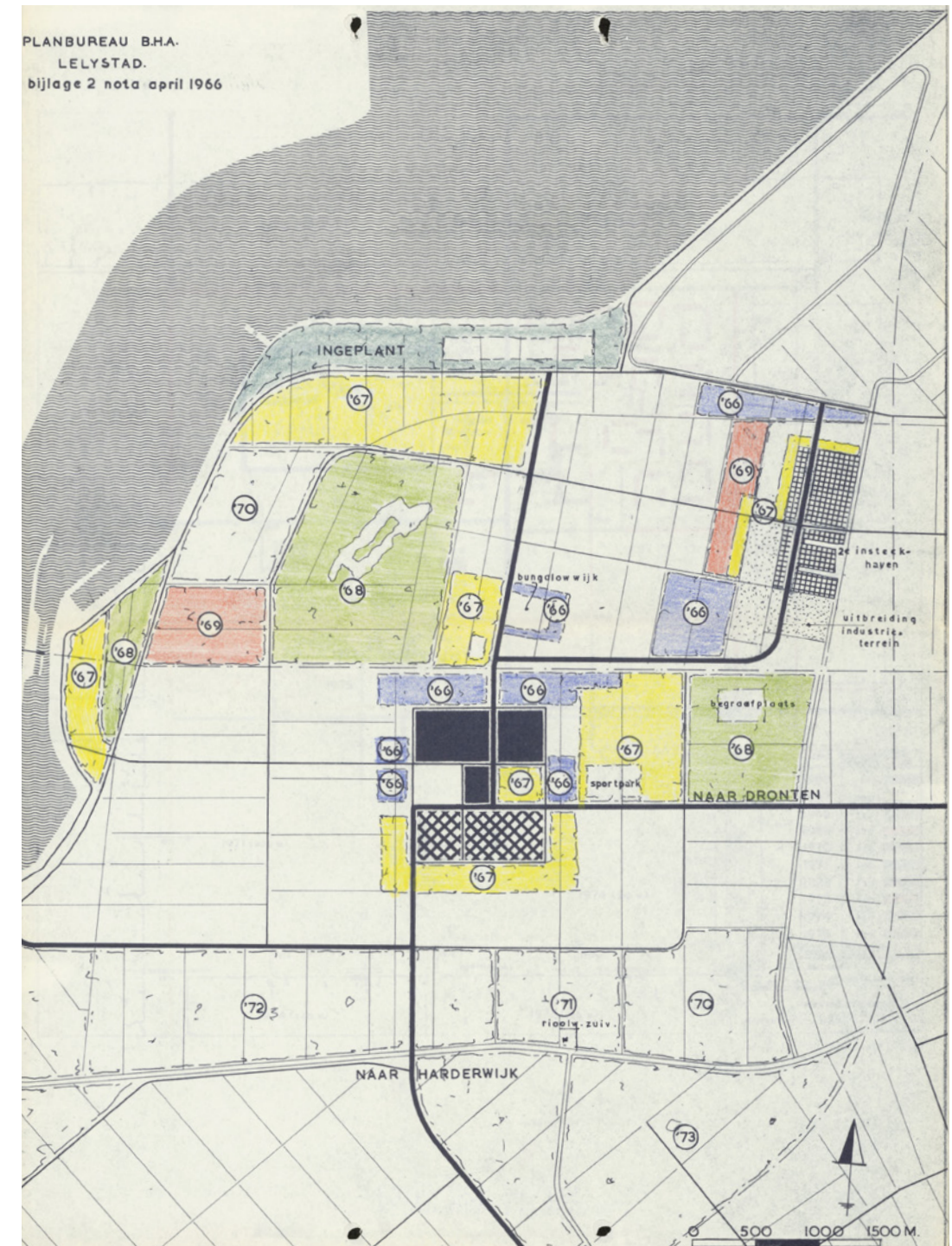
² Werkgroep Coördinatie Lelystad, *Nota betreffende de ontwikkeling van Lelystad*, 1966, Flevolands Archief, Archief Rijkdienst voor IJsselmeerpolders 0726, 5136.

Planning van de voorzieningen van de Eerste Groeifase, Nota betreffende de ontwikkeling van Lelystad, 1966 (Flevolands Archief)

Jaar van gereed-komen	Aantal woningen	Voorzieningen
1967	300	27 wonkeleenheden, 2 lagere scholen ¹⁾ , gymnastieklokaal, wijkgebouw, tijdelijke sportvelden, ijsbaan, tennisbaan
1968	325	17 wonkeleenheden, gemeenschapscentrum, 1e kantoorflat, zwembad, l.t.s. ²⁾ , huishoudschool ²⁾ , u.l.o., 1 lagere school.
1969	350	kantoorgebouw R.I.J.P. 1e fase, v.h.m.o., sportveldencomplex
1970	375	20 wonkeleenheden, wijkgebouw, sportgebouw, jachthaven, helikopterveldje
1971	400	kantoorgebouw R.I.J.P. 2e fase, ziekenhuis, overdekt zwembad, bodencentrum
1972	430	u.t.s., bejaardencentrum
1973	460	wijkgebouw, vliegveld, b.l.o.
1974	490	beursgebouw
1975	520	middelbare landb. school, concertzaal
Totaal	3650	

Opm.: 1) 1 school tijdelijk in te richten als m.u.l.o.-school
2) Voorlopig gedacht in een tijdelijke huisvesting.

Groenvoorzieningen Lelystad, 1968 (Flevolands Archief)



Faseringsplan van groenvoorzieningen in de Eerste Groeifase, Nota betreffende de ontwikkeling van Lelystad, 1966 (Flevolands Archief)

voorzieningenniveau. Omdat voor Lelystad een flinke groei werd voorzien en ze bovendien op grote afstand van andere steden lag, werd uitgegaan van een uitgebreid pakket aan grootstedelijke voorzieningen, zoals kantoorgebouwen van de RIJP, een ziekenhuis, beursgebouw, concerthal en een verscheidenheid aan scholen.

Behalve de stenen stad moesten in het nog lege land ook landschappelijke structuren worden aangelegd. In de eerste fase lag de nadruk van de landschapsinrichting voornamelijk op het beschermen van de bebouwing tegen het nietsontziende polderklimaat. Op de groenkaarten uit de nota's is te zien hoe de belangrijke groensingel rond de stad de eerste vormen kreeg, voornamelijk om de noordelijke wind vanaf het IJsselmeer te blokkeren. Om die noordelijke buffer te versterken werd ook het Zuigerplasbos op de kaarten ingetekend, op de plaats waar ook Van Eesteren al een fors groengebied had voorzien. Rond de begraafplaats werd een tweede recreatiebos geprojecteerd. Zowel de groensingel als de bossen stonden door de open verkaveling van de eerste bebouwing in verbinding met de groengebieden in de woonbuurten.

Zuidelijke buurten (1.2)

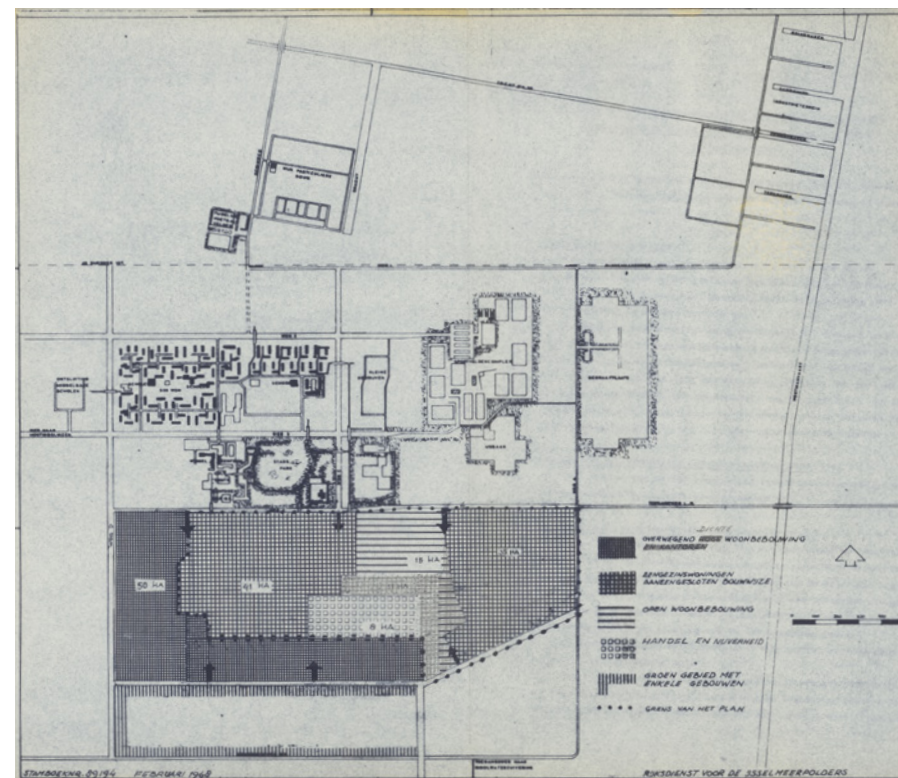
Vrij direct na de aanvang van de bouw van de latere Zuiderzeewijk werden structuurschetsen en verschillende deelplannen opgesteld voor de woonbuurten ten zuiden van het centrum (de latere Atolwijk en Archipel), voor een terrein dat dubbel zo groot was als de eerste wijk. Opnieuw was een keurig rechthoekig gebied afgebakend tussen de autowegen, dat was opgedeeld in verschillende te bebouwen rechthoekige vlakken, bestemd voor verschillende soorten woningen.

Centraal in de zuidelijke buurten lag een gebied bestemd voor 'handel en nijverheid', een bestemming die later vervangen werd door buurtvoorzieningen als een school en kerk. Aan weerszijden daarvan lagen uitgestrekte woongebieden met 'eengezinswoningen in aaneengesloten bouwwijze', oftewel rijtjeswoningen. Grenzend aan het stadspark lag een gebied voor 'open bebouwing'. Hier konden particuliere bouwers 120 vrijstaande of twee-onder-een-kapwoningen realiseren. In de invulling van de westelijke en zuidelijke rand werd een hogere dichtheid voorzien als overgang op het stadscentrum de Gordiaan: hier schreven de nieuwe structuurschetsen aanvankelijk voor dat maar liefst 2.500 hoogbouwoningen moesten worden gebouwd. Echter, al in 1968 werd een deel van die hoogbouw in de plantekeningen vervangen door de term 'dichte' bebouwing. Binnen de RIJP heerste de overtuiging dat nieuwe Lelystedelingen voornamelijk de voorkeur hadden voor traditionele eengezinswoningen, waardoor in latere fases van het ontwerpproces de hoogbouw steevast werd geschrapt ten faveure van laagbouw. Het gevolg van deze planwijziging was dat het aantal verwachte woningen flink werd teruggebracht.



Structuurschets zuidelijke woonbuurten, 1968 (Flevolands Archief)

Structuurschets zuidelijke woonbuurten, met de 'hoge bebouwing en kantoren' vervangen door 'dichte bebouwing', 1968 (Flevolands Archief)

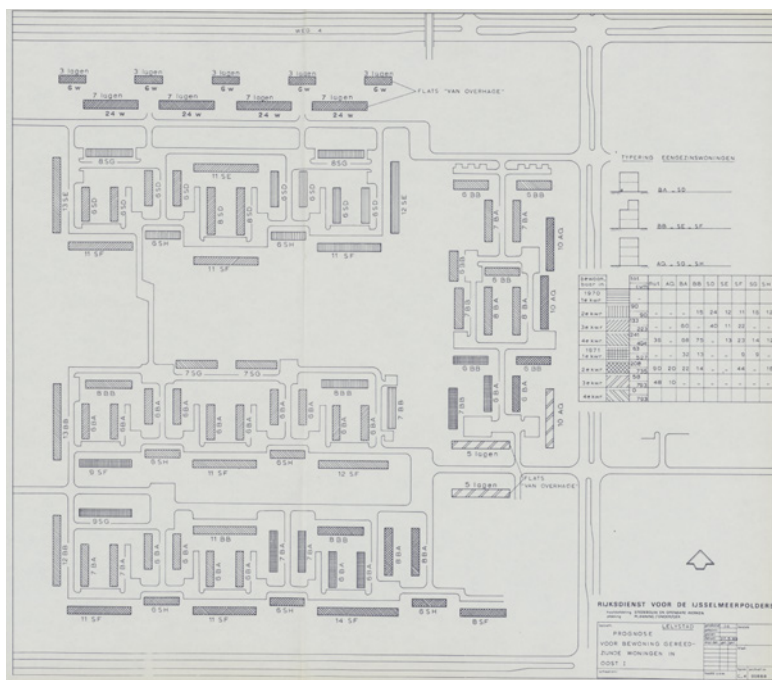


Aan de zuidkant van de woonbuurten bleef een brede strook gereserveerd voor een groengebied met bijzondere stedelijke voorzieningen, waaronder een ziekenhuis.

Terwijl ten noorden van het wijkcentrum nagenoeg alle woningen ontworpen werden door de bouwkundige afdeling van de RIJP werden in het zuidelijk wijkdeel enkele buurteenheden ontwikkeld door beleggers, projectontwikkelaars en woningbouwstichtingen. Door de opdeling in kleinschalige plangebiedjes ontstond per buurt en buurteenheid veel variatie, zowel in stedenbouwkundig plannen als woningontwerpen.

Eerste buurten (1.2.1)

Het deelplan voor de eerste zuidelijke woonbuurten (Baai, Strand, Fjord, Klip, Lagune en Delta), direct onder het Lelycentre, kwam nog van de tekentafel van de RIJP. In lijn met het schetsplan voorzag het deelplan in een mix van een- en meergezinswoningen. Op het eerste gezicht was het plan een versoberde voortzetting van de functionalistische ontwerpprincipes die men in de Zuiderzeewijk had ingezet. Opnieuw werden stroken woningen orthogonaal geordend rond een brede centrale groenzone. De zorgvuldig ontworpen parkeerpleintjes van de noordelijke woonbuurten werden echter geschrapt en vervangen door parkeerplaatsen op het voorerf van elke woning, waardoor minder ruimte overbleef voor groenvoorzieningen. Ten behoeve van een hogere woningdichtheid werden de bouwblokken langer en op kortere afstand van elkaar gesitueerd. Bovendien werden de lange stroken op een minder afwisselende wijze geordend dan de stempeltjes in de noordelijke



Plantekening eerste zuidelijke woonbuurt, 1969 (Flevolands Archief)

woonbuurten. Wel werd nog steeds uitgegaan van woningen van twee, tweeënhalve of drie bouwlagen onder een plat dak.

Om tegenwicht te bieden aan het stenige karakter werden naast de centrale groenzone ook tussen buurteenheden langgerekte open stroken vrijgehouden. Scholen en andere voorzieningen werden niet meer centraal in de groenzone geprojecteerd, maar in het nabijgelegen terrein voor 'handel en nijverheid'. In de noordwestelijke hoek van het plangebied, aan de voet van de fiets- en voetgangersbrug naar het Lelycentre, werd ruimte vrijgehouden voor een bijzonder woningbouwproject dat als 'bruggenhoofd' moest dienen, als entree naar de wijk.³

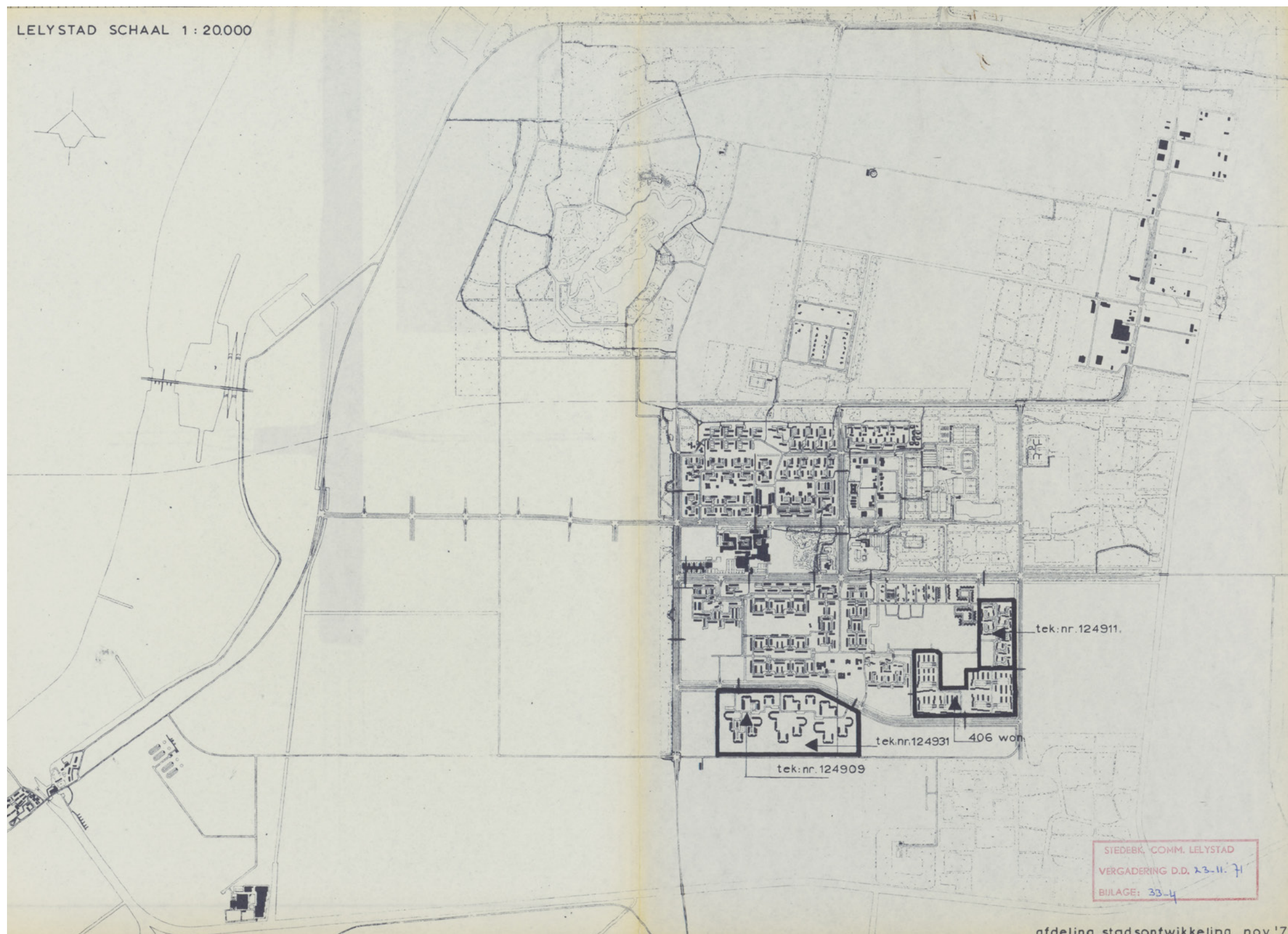
Ongeveer tegelijkertijd met het plan van de RIJP voor de eerste woonbuurt werd in 1968 ook het stratenplan van de strook met 'open bebouwing' ten oosten van de eerste buurt ontworpen (1.2.3). Het betrof een centrale groene laan (de Buitenplaats) met aan weerszijden doodlopende ontsluitingsstraatjes. De verkavelingsplannen werden uitbesteed aan particuliere bouwers.

Overige buurten (1.2.5)

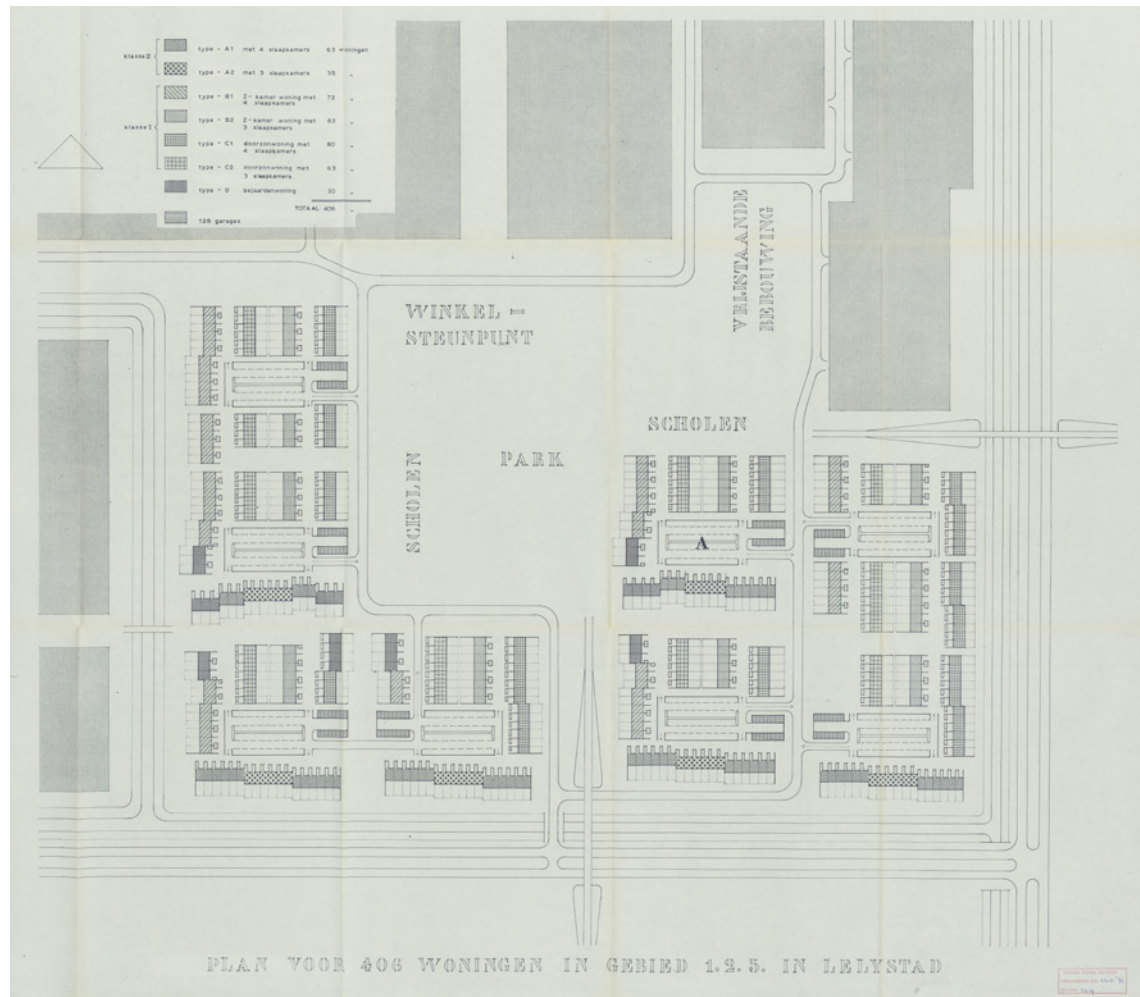
Begin jaren zeventig kwamen de deelplannen voor de overige buurten en buurteenheden ten zuiden van het centrum gereed. Al in 1970 was besloten om het aantal woningen drastisch bij te stellen zodat er meer aantrekkelijke eengezinswoningen konden worden gebouwd. Van de geplande 5.300 woningen bleven er maar circa 2.800 over. Dat was niet de enige beleidsverandering die binnen de RIJP werd doorgevoerd. De dienst zag ook af van de lange rijtjes met smalle eengezinswoningen met tweeënhalve (pianowoningen) of drie bouwlagen onder platte daken. De directie van de RIJP was al langer afkerig van de functionalistische bouwstijl die Lelystad een grootstedelijk karakter moest geven, maar de architecten en stedenbouwkundigen van de dienst hadden zich herhaaldelijk verzet tegen de bouw van traditionele kapwoningen. Begin jaren zeventig gingen de ontwerpers van de RIJP toch overstag en werden zadeldaken toegestaan.

Naast deze ommezwaai werden ook langzaam afwijkende verkavelingen en woningtypen toegepast in de zuidelijke woonbuurten. Zowel de RIJP als particuliere ontwikkelaars (pensioenfondsen, woningbouwstichtingen en projectontwikkelaars) zochten naar nieuwe woonvormen om een alternatief te bieden voor de rationele woningbouw van de stichtingsfase. Dat was ook hoognodig. Vanaf de jaren zeventig stelden bewoners meer en nieuwe eisen aan hun woningen. De repetitieve woningbouw van open stempels en lange stroken in te ruime groenstructuren, zoals in Nederland eindeloos toegepast werd in de wederopbouwperiode, stuitte op steeds meer weerzin. Gevarieerde verkavelingsvormen, ruimere woningen en de beslotenheid van het woonerf wonnen daarentegen juist aan populariteit. Op de plantekeningen van begin jaren zeventig is goed te zien hoe de RIJP en de particuliere bouwers voorzichtig inspeelden op dit veranderende eisenpakket. De buurteenheden werden kleiner en per

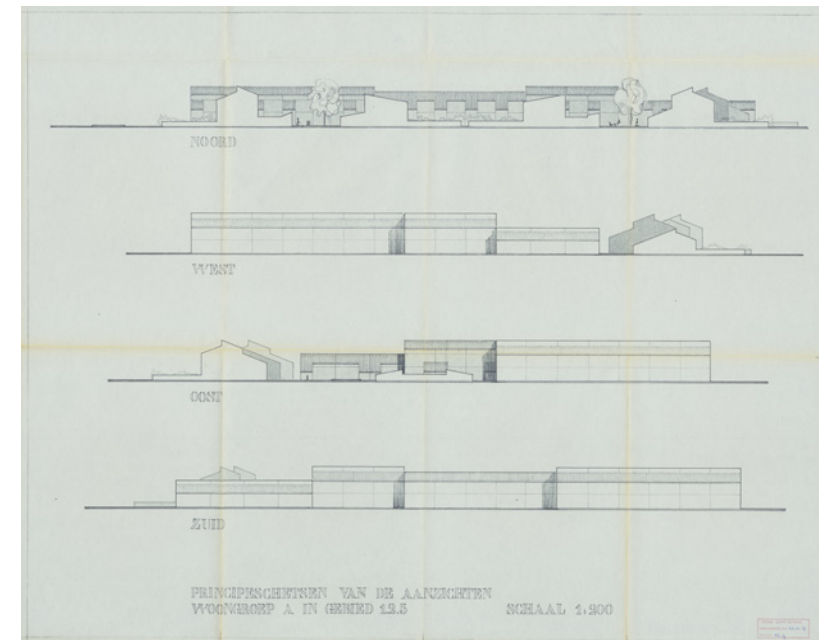
³ RIJP, Stedenbouwkundig plan voor circa 900 woningen ten zuiden van het centrum, 1968, Flevolands Archief, Archief Rijkdienst voor IJsselmeerpolders 0726, 5138.



Plankaart met de
buurtjes Plantage
en Hofstede,
Archipel en
Wijngaard met
afwijkende
verkevelingen en
stratenplannen,
1971 (Flevolands
Archief)

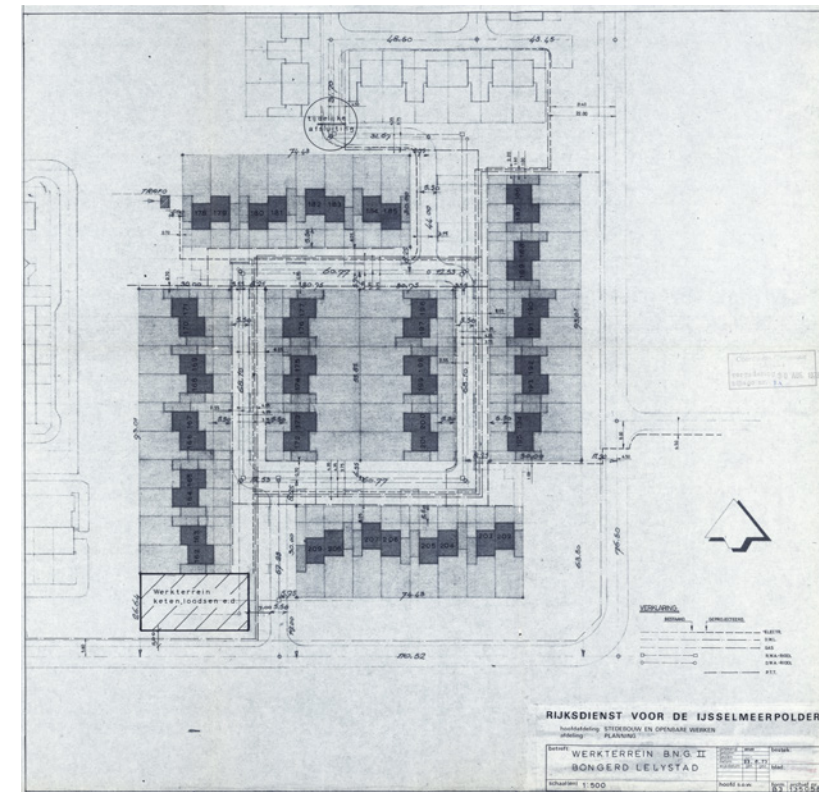


Detailplan voor de Plantage en Hofstede, RIJP, 1971 (Flevolands Archief)



Aanzichtschetsen van een buurteenheid in Hofstede, met verscheidene hellende dakvormen en verspringende straatwanden, 1971 (Flevolands Archief)

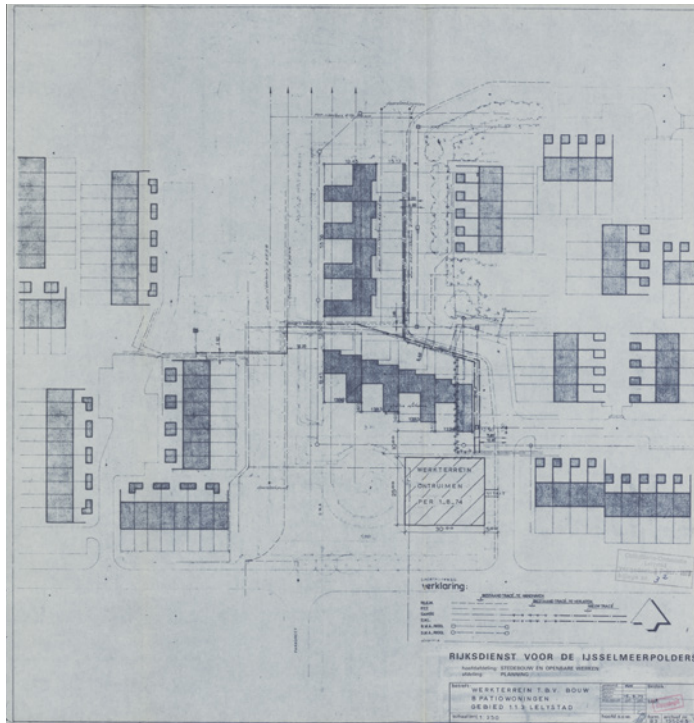
Plantekening voor een buurteenheid met twee-onder-een-kapwoningen in de Bongerd, ontwikkeld door de Rijkspostspaarbank, 1973 (Flevoland Archief)



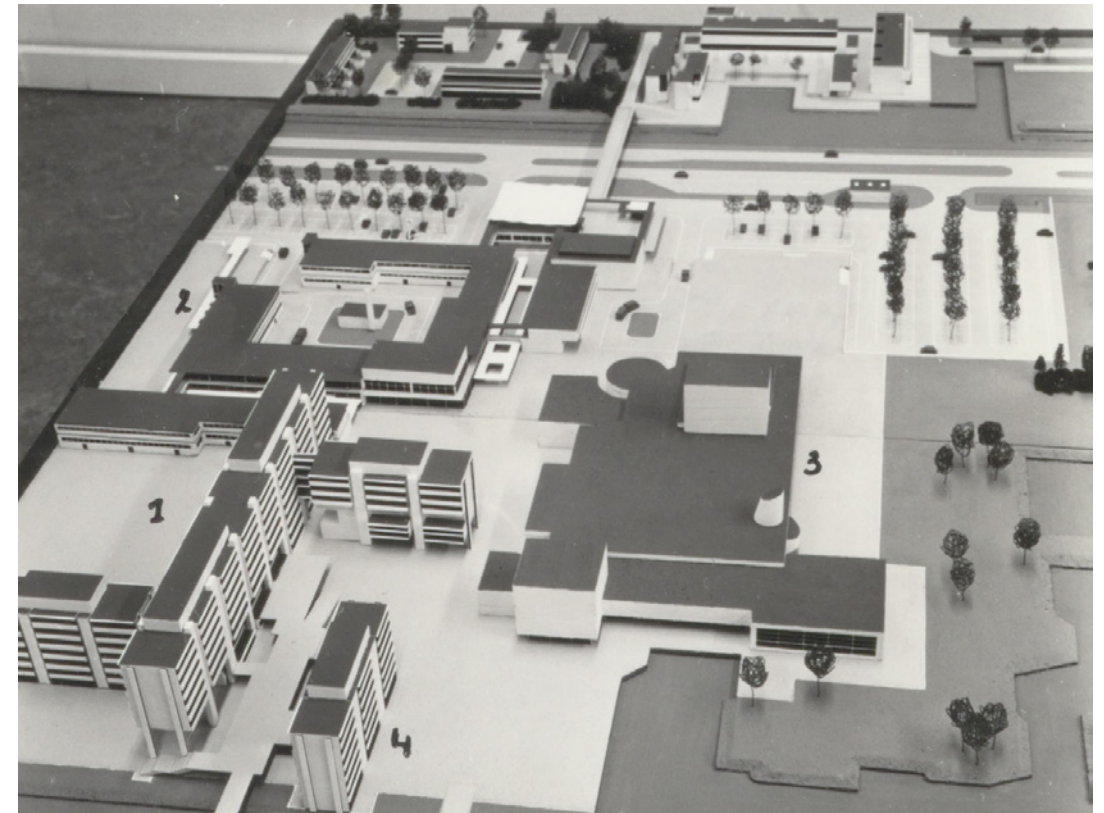
eenheid werden alternatieve bouw- en verkavelingsvormen toegepast. Twee-onder-een-kapwoningen, woningen met creatieve dakvormen en verspringende straatwanden moesten het straatbeeld verlevendigen. Nieuwe verkavelingen richtten zich op beslotenheid en overzichtelijkheid, waardoor introverte cul-de-sacs en gemeenschappelijke ruimtes ontstonden. Gedurende de jaren zeventig werd de vernieuwingslag steeds verder doorgevoerd. De buurten aan de westelijke en zuidelijke wijkranden (later Archipel-, Rozengaard- en Kust- en Rifbuurt) kenden de meest experimentele verkavelingsvormen en stratenplannen. Hier werd doelbewust afgestapt van de open orthogonale structurering van de buurt en gezocht naar nieuwe vormen, zoals een pittoresk straatverloop en autoluwe woonerven.

Uitbreiding noordelijke buurten (1.1.2)

Bij het ontwerp van de Zuiderzeewijk was een strook vrijgehouden tussen de geplande bebouwing en de toekomstige rijksweg over de Houtribsluizen. In 1970 werd een plan opgesteld voor de invulling van deze leemte. Het verkavelingsplan en de bebouwing sloot aan op de bestaande structuur van het noordelijke wijkdeel. De nieuwbouw bestond voornamelijk uit korte bouwblokjes in een open orthogonale situering. De parkeerpleintjes werden opnieuw toegepast, evenals de bebouwingsvorm van twee en drie bouwlagen onder platte daken. Wel werd een nieuw woningtype toegevoegd: de patio-woning.



Plantekening voor de uitbreiding van de noordelijke buurten, met detail van de patio-woningen, 1973 (Flevolands Archief)

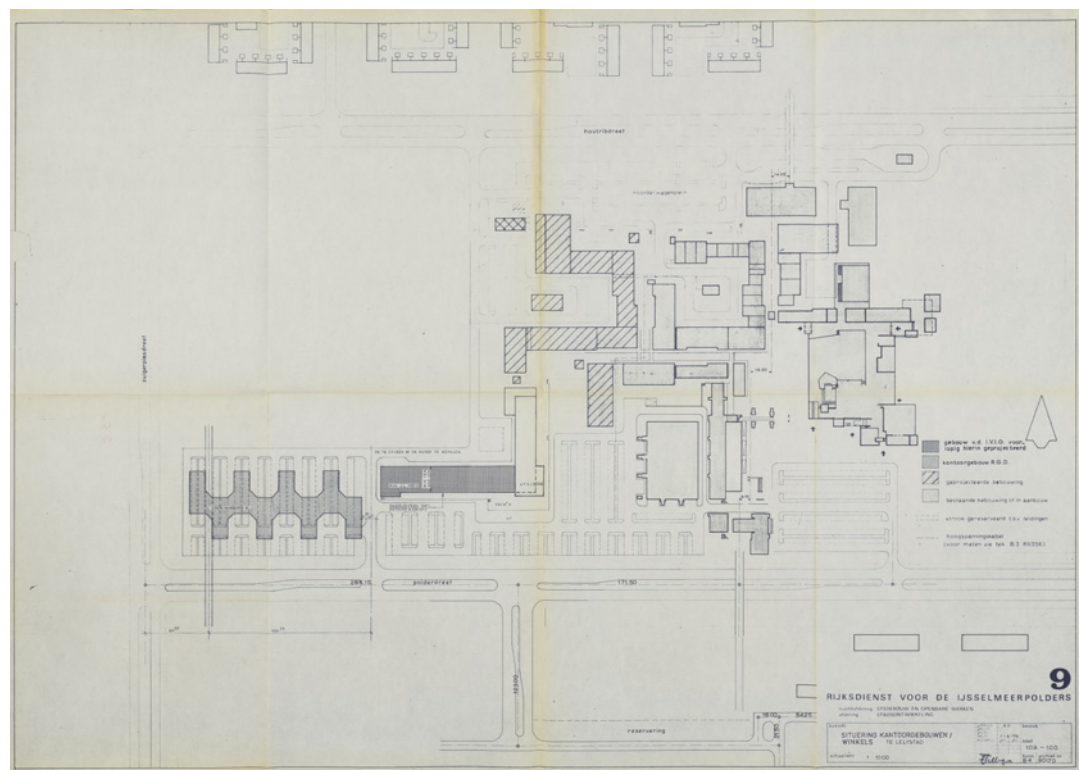


Maquette van het wijkcentrum, met het hoofdkantoor voor de RIJP (1) winkelcentrum (2), gemeenschapscentrum (3) en het kantoor van het O.L. ZIJP (4), 1968 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)

Centrum en werkgebieden (1.0.0)

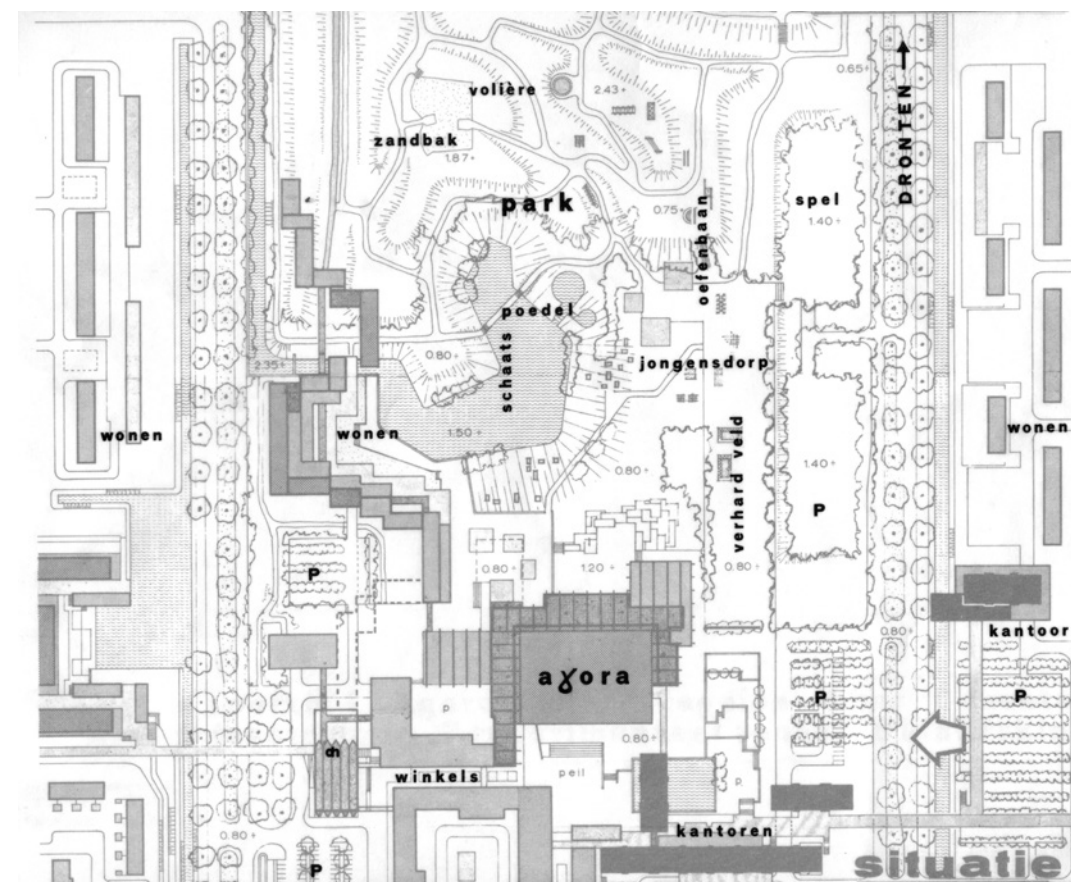
In het *Plan voor de Eerste Groeifase* was een aanzet gedaan voor het ontwerp van het Lelystad centrum, en in daaropvolgende nota's werd ook het programma van eisen vastgelegd. Daarin was vooral aandacht voor winkels en recreatieve voorzieningen voor de eerste bewoners van Lelystad. Naarmate de stad groeide moest het winkelcentrum verder uitbreiden. Het zou in de eerste plaats de Lelystedelingen bedienen, maar moest in latere stadia ook goed bereikbaar zijn voor mensen uit de regio. Voor de winkelende automobilisten werden daarom aanzienlijke parkeerplaatsen ontworpen aan de randen van het winkelgebied. De winkelstraten en -hoven zelf bleven autovrij. Het winkelcentrum diende volgens de vroege ontwikkelingsnota's in zuidelijke richting uit te breiden, zodat ook de toekomstige zuidelijke woonbuurten een goede aansluiting kregen. Op plantekeningen en maquettes uit 1968 verschenen echter in het zuidelijke deel van het centrum de nieuwe hoofdkantoren van de RIJP en het Openbaar Lichaam Zuidermeerpolder (O.L. ZIJP). Ten oosten daarvan werd een groot gemeenschapscentrum ontworpen.

In 1970 kwamen nieuwe plantekeningen voor Lelystad gereed, waaruit duidelijk werd hoe de RIJP het wijkcentrum in de toekomst voor ogen zag. Hiervoor was het *Structuurschema voor Lelystad* uit 1968 leidend, waarin was aangegeven dat het toekomstige stadscentrum De Gordiaan in de noord-zuid georiënteerde strook zou komen te liggen tussen de vier wijken in. In dit



Plantekening van het
wijkcentrumgebied
Lelycentre, met links
de uitbreiding van de
rijkskantoren, 1970
(Flevolands Archief)

stadshart werden de belangrijkste culturele, bestuurlijke en commerciële functies geconcentreerd. Een forse uitgroei en daarmee gepaarde concurrentie van Lelycentre was daarom niet gewenst. Grootstedelijke voorzieningen die men in 1968 nog in Wijk I voorzag, zoals een ziekenhuis, concerthall en beursgebouw verdwenen uit de plannen. Het Structuurschema schreef ook voor dat het Lelycentre niet onafhankelijk moest functioneren, maar juist ruimtelijk aansluiting diende te hebben met het toekomstige stadscentrum, om zo een ononderbroken stedelijke zone te vormen. Om die koppeling te realiseren werd het wijkcentrum op de plankaarten in westelijke richting uitgebreid met een kantoorstrook, geschikt voor enkele forse rijkskantoren. Het verhuizen van rijksdiensten en -instituten naar Lelystad was een effectief middel om zowel de werkgelegenheid aan te jagen als het aanzien van de kersverse polderhoofdstad te versterken. Naast de komst van de RIJP en ZIJP begin jaren zeventig ontving Lelystad de kantoren voor de onderwijsorganisatie I.V.I.O., de Dienst Zuiderzeewerken, de Rijksgebouwendienst (RGD) en het Rijksinstituut voor de Zuivering van Afvalwater (R.I.Z.A.). Ten oosten van de rijkskantoren, aan het binnenpleintje De Plaats, werd een groot gemeenschapsgebouw ingetekend met de naam 'Agora' (later verplaatst naar de Gordiaan). Frans van Klingerer, die kort daarvoor de Meerpaal in Dronten had gebouwd, werd in Lelystad opnieuw gevraagd een gemeenschapscentrum te ontwerpen, dit keer met de naam Agora. Hij deed dat op basis van het revolutionaire ontwerp voor de Meerpaal, met dezelfde constructie en menging van functies. Eerder dan een gebouw zou het een overdekt plein worden, waarop de markt, sport, toneel en vele andere

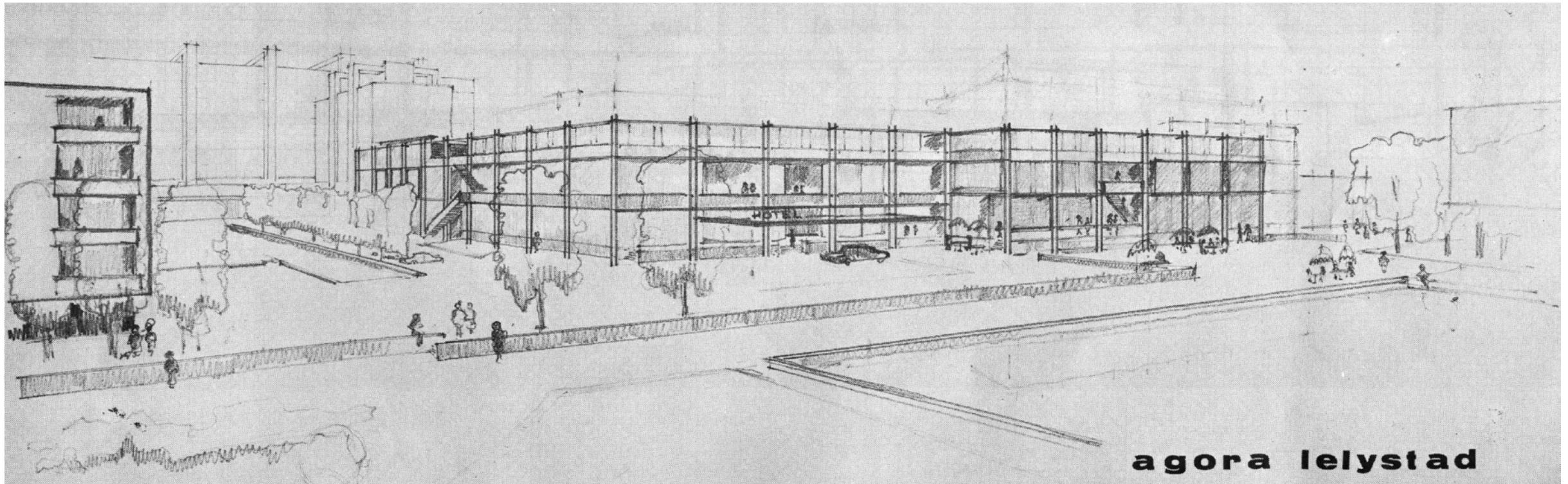


(Een agora voor Lelystad)

activiteiten konden plaatsvinden. Het gemeenschapscentrum Agora werd uiteindelijk niet in Lelycentre gebouwd, maar -in een gewijzigde vorm- in de Gordiaan, waar alle wijk-overstijgende functies werden geconcentreerd.

De vele nieuwe gebouwen, en ook de bestaande winkelstraten en -hoven hielden rekening met een logische plaatsing ten opzichte van de fiets- en voetgangersroutes door het gebied. Zo werden deze verhoogde routes vanuit de woonwijken langs en onder de kantoorgebouwen geleid om uit te monden op beschutte binnenpleintjes op maaiveldniveau waaraan de winkels en het gemeenschapsgebouw lagen.

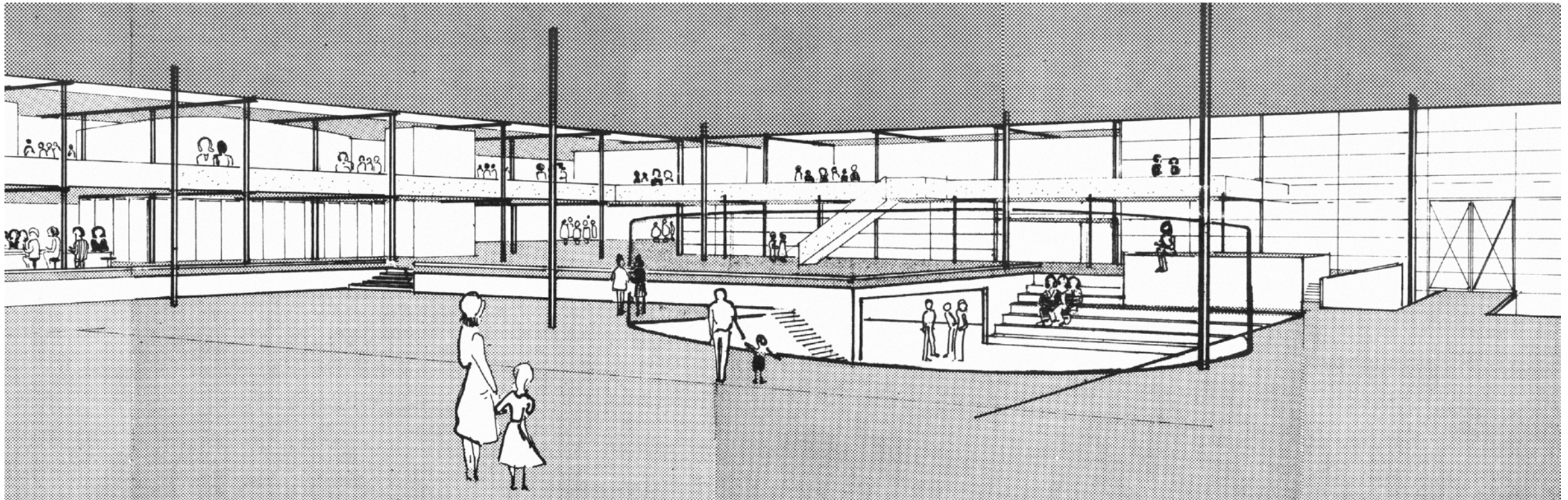
Behalve ruimte voor de (rijks-) dienstensector in Lelycentre werd in Wijk I al vanaf het einde van de jaren zestig een gebied gereserveerd voor 'kleine bedrijven'. Grenzend aan de oostrand van de Zuiderzeewijk werd een bescheiden industrieterrein geprojecteerd met de naam Gildenhof. Terwijl de zwaardere industrie plaats kreeg in de afgelegen industriegebieden aan de (noordoostelijke en zuidwestelijke) randen van de toekomstige stad, kon in de Gildenhof bedrijvigheid ontstaan die minder overlast gaf en meer 'centrumgebonden' was.



agora lelystad

Schets (Een agora voor Lelystad)

De markt (Een agora voor Lelystad)



Realisatie

Noordelijke buurten

In het *Plan voor de Eerste Groeifase* (1965) waren de eerste buurten van de Zuiderzeewijk al in detail uitgewerkt. Met de bouw van de eerste 228 woningen werd in het voorjaar van 1966 begonnen en een jaar later werden de eerste woningen al opgeleverd. Met de bouw van nog eens 255 woningen werd de eerste woonbuurt (rond de Zuiderzeelaan) in 1968 gecompleteerd. Het jaar erop volgde de tweede noordelijke buurt (rond de Waddenlaan), ten oosten van de eerste buurt. Aan het begin van 1969 bezat Lelystad zo'n 900 woningen. De eerste twee buurten werden hoofdzakelijk bepaald door vijf verschillende woningtypen. Overheersend was het 'Type AK', in de volksmond de 'pianowoning'. Deze smalle (4,9 tot 5,40 meter) eengezinswoningen bestonden uit twee verdiepingen met een terugspringende derde verdieping onder een plat dak, waardoor op de bovenste verdieping een zonneterras ontstond en het karakteristieke silhouet dat de woningen hun bijnaam gaf. Type AK moest -door zijn hoogte en het platte dak- het stedelijk karakter van Lelystad gaan uitstralen. Naast de pianowoningen werden stroken van drive-in-woningen gebouwd, met

drie volledige bouwlagen onder een plat dak. Bij deze woningen was de begane grond gereserveerd voor een garage. Het laatste type eengezinswoning was simpel, met twee bouwlagen onder een plat dak. Daarnaast kenden de noordelijke buurten twee soorten meergezinswoningen: een lage galerijflat van twee woonlagen met garages in de plint, en korte blokjes portieketagewoningen van drie woonlagen met bergingen in de plint.

Alle woningen in de eerste buurten werden door RIJP-architecten ontworpen. De rijksdienst ging ervan uit dat de eerste bewoners veel tijd binnenshuis zouden spenderen, vanwege het gure klimaat in de nog lege polder. Om het wonen toch aantrekkelijk te maken kregen de huizen allerlei luxe extra's toebedeeld: ze werden aangesloten op de centrale TV-antenne, kregen studie- en hobbykamers en werden geoutilleerd met een individueel gestookte centrale verwarming, destijds een zeldzaamheid in de gesubsidieerde woningbouw. De architectuur kreeg een moderne

uitstraling, met gevelbrede vensterpartijen en benadrukking van de orthogonale gevelgeleding door uitspringende metselwerken penanten. Bijzondere aandacht ging naar het ontwerp van de pianowoningen, die opvallen door de hoge metselwerken schoorstenen en uitspringende metselwerken woningscheidende wanden. In alles moesten de Lelystadse woningbouw een grootstedelijk karakter uitdragen en zich onderscheiden van de traditionalistische polderdorpjes in de Noord-Oostpolder; het modernistische dorp Nagele was voor Lelystad een lichtend voorbeeld. Door de platte daken en het consequent gebruik van dezelfde bouwmaterialen kenden de woningen in architectonisch opzicht een grote gelijkheid en vormden de eerste buurten ondanks de verschillende



(Lelystad Compleet Anders)



De eerste woningen in aanbouw, 1966 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)



Type-AK, de 'pianowoning' in de eerste woonbuurten van Lelystad, 1967 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)



Woningbouwcomplex de Rode Klif aan de Veluwebrug, 1974 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)



De centrale groenzone van de Zuiderzeewijk met lagere scholen, 1972 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)



Een stempel met twee types woningbouw rond een parkeerpleintje, 1967 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)

woningtypen ontegenzeggelijk een geheel. Ook de latere uitbreidingen die tussen 1971-1974 rond en ten noorden van de IJssellaan zijn gebouwd volgen dezelfde principes als de eerdere bebouwing. Wel werd daar een nieuw woningtype geïntroduceerd: de patiowoning.

Het terrein grenzend aan de voetgangersbrug naar het centrum, was oorspronkelijk bestemd voor een hoogbouwproject. Het programma werd veranderd naar laagbouw in hoge dichtheid. In 1972 werd op deze plek het wooncomplex Het Rode Klif voor alleenstaanden en kleine gezinnen gerealiseerd naar ontwerp van architect Tjakko Hazewinkel. In de groenstrook middenin de wijk werden vier lagere scholen gebouwd, zowel voor openbaar onderwijs als voor de verschillende religieuze denominaties.

Wijk I, Rode Klif

"Jacobien Borst nam mijn moeder mee naar het vrouwenrefcentrum, het was gevestigd in een gebouw dat De Rode Klif heette. Het vrouwenrefcentrum was in 1981 geopend. Meteen was het een groot succes. Uit heel Lelystad stroomden de groene weduwen toe. Mannen mochten er niet komen. Bij de deur stond een sterke lesbienne die mijn broertje en mij tegenhield. 'Hoe oud zijn ze?' vroeg ze aan mijn moeder. Mijn broertje was zes, ik acht. 'Als ze elf zijn,' zei de sterke lesbienne, 'mogen ze niet meer naar binnen.'"

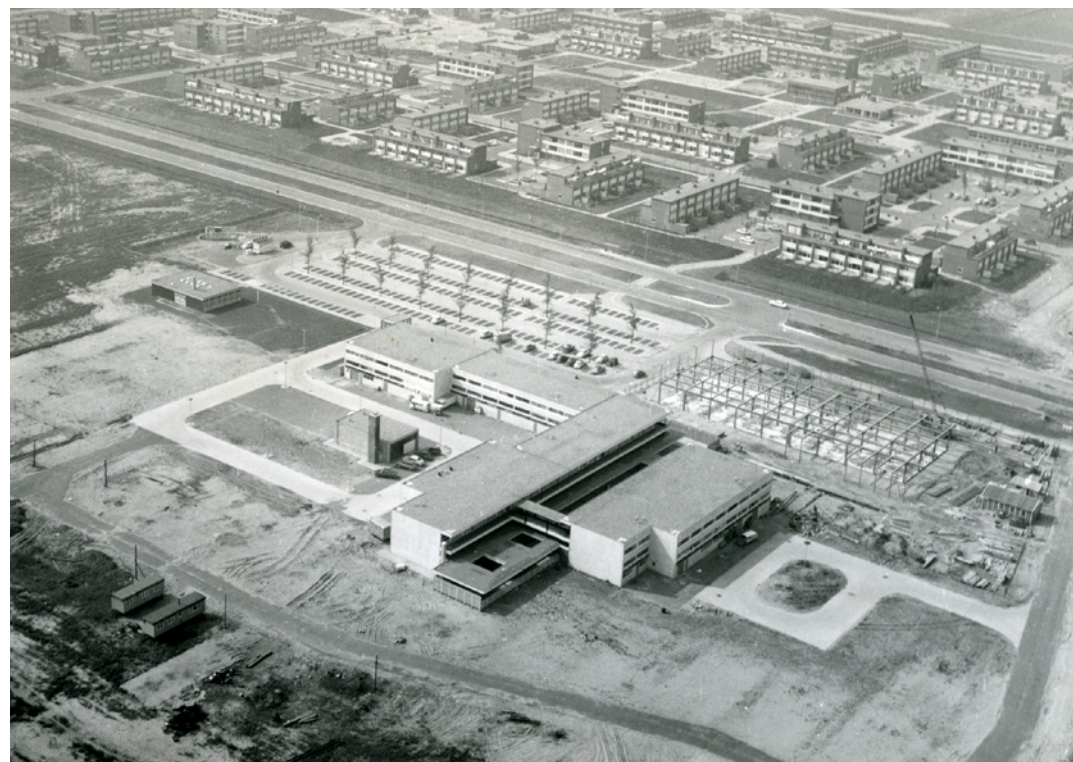
Joris van Casteren, *Lelystad*, p.26



Spelende kinderen op een groene straathoek van de Zuiderzeewijk, 1974 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)

Behalve de sobere functionalistische architectuur bepaalden ook de verkaveling, de verkeersstructuur en het landschapontwerp het strakke geometrische karakter van de Zuiderzeewijk. Geheel volgens het stedenbouwkundig plan werden drie à vier strookjes woningen, verschillend in lengte, gecomponeerd tot stempels en gegroepeerd rond parkeerpleintjes. Door het concentreren van de parkeerplaatsen en de ruime verkavelingsstructuur ontstonden geen lange straten vol geparkeerde auto's. De ruimte tussen de woningen kon volledig benut worden voor ruime groenstructuren met een stelsel van wandel- en fietspaden. Het groene karakter werd verder versterkt door elke straathoek open en groen te houden en de belangrijkste verzamelstraten (de Zuiderzeelaan, Waddenlaan en IJssellaan) te voorzien van brede groenstroken met bomenrijen. Door de toepassing van rondgaande verzamelwegen en cul de sacs kon bovendien een centrale groenstrook worden aangelegd. De groenstructuren vormden in feite een contramal van de orthogonale stempelverkaveling en ook het buurtgroen bestond uit zeer strakke structuren. Dat karakter werd versterkt door de landschapinrichting met rechte bomenrijen en strak gemaaide gazons.

Alle stedenbouwkundige mogelijkheden werden aangegrepen om een groen en open karakter te realiseren. Terwijl binnen de buurten openheid bepalend was, bleef de toegankelijkheid voor gemotoriseerd verkeer beperkt. Slechts op enkele plaatsen zijn de buurten toegankelijk met de auto; het autoverkeer bleef beperkt tot de verzamelwegen. Tegelijkertijd



De eerste fase van het winkelcentrum, met op de achtergrond de pianowoningen van de Zuiderzeewijk, 1967 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)

werden de buurten wel in alle richtingen ontsloten door voetgangers- en fietsbruggen, die in de woonbuurten aansloten op het interne stelsel van voet- en fietspaden. In een van de vroege ontwikkelnota's werden de verkeersstromen zelfs bij wet gescheiden door een wandel- en fietsverbod op de primaire verkeersstraten. Het principe van verticaal gescheiden verkeersstromen was een van de schaarse overblijfselen uit het plan van Van Eesteren. Omdat het principe na de eerste groeifase ook in de rest van de stad werd toegepast ontwikkelde Lelystad zich tot de verkeersveiligste stad van Nederland.

Centrum

In 1967 werd begonnen met de bouw van een winkelcentrum voor de Lelystedelingen, het Lelycentre. De eerste bouwfase bestond uit een L-vormig gebouw van twee lagen. In de plinten waren aan één kant winkels gesitueerd, op de verdieping bevonden zich kantoren. In de oostelijke vleugel omsloten twee gebouwdelen een interne en deels overdekte winkelstraat. Aan de brede Houtribdreef lag een uitgestrekt parkeerterrein.

In de tweede fase, gecompoteerd in 1968, werd een tweede L-vormig gebouw toegevoegd, zodat het winkelcentrum nu een carré vormde. Op het binnenpleintje konden leveranciers hun goederen lossen, terwijl aan de buitenzijden winkelend publiek ongestoord langs de winkels kon flaneren. Tijdens de tweede fase werd ook de Veluwebrug naar



Winkelcentrum na voltooiing van de derde fase, 1971 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)



Luchtbrug naar de RIJP- en O.L. ZIJP-kantoren, 1972 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)



Uitbreiding van het centrum met rijkskantoren, gezien vanuit het noordwesten, met rechts het Rijkskantorencomplex de Waterwijzer waarin de RGD en ZZW huisden, in het midden het kantoor van de I.V.I.O, en uiterst links het RIJP-kantoor, 1974 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)

de Zuiderzeewijk aangelegd en via het verhoogde Brugplein met trappen verbonden met de autovrije winkelstraten. Door het zorgvuldig uitgedachte concept van buurtwandelpaden en voetgangersbruggen konden Lelystedelingen hun dagelijkse boodschappen doen zonder ooit een autoweg gelijkvloers over te hoeven steken.

In 1970 werd het winkelcentrum gecompleteerd met de derde en laatste bouwphase, waarbij aan het Snijdershof een vrij fors complex werd toegevoegd naar ontwerp van architectenbureau Zanstra, Meyling, De Clercq Zubli, met een supermarkt, bankfiliaal, verschillende winkels en ander voorzieningen.

Met de voltooiing van het winkelcentrum was de belangrijkste centrumfunctie tot stand gebracht, maar de plantekeningen en maquettes van het centrumgebied voorzagen ook nog in de bouw van twee rijkskantoren en in het wijkgemeenschapscentrum, de 'Agora' (later verplaatst naar de Gordiaan). In 1971 werd gestart met de bouw van de twee rijkskantoren voor de RIJP en het Openbaar Lichaam ZIJP (Smedinghuis). De twee hoge kantoorschijven werden in 1973 opgeleverd.

Om ruimtelijk aan te sluiten op de noord-zuid centrumzone en de Gordiaan, werd het centrumgebied van Wijk I in de jaren zeventig in westelijke richting uitgebreid met enkele grote kantoorgebouwen. De eerste was het kantoor voor het aan het Rijk gelieerde Instituut voor de Individuele Ontwikkeling (I.V.I.O.), dat in 1972 een kantoortoren met



Perspectief kantoorgebouwen,
1969 (Structuurschema voor de
ontwikkeling van Lelystad)





Een inmiddels verdwenen verhoogde voetgangerspassage richting de rijkskantoren, 1978 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)



De Bovenoverbrug mondde uit in een verhoogd voetgangerspleintje tussen de RIJP en ZIJP-kantoren, trappen leidden naar de Plaats, 1977 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)

onderbouw betrokken. In 1975 volgde het Rijkskantorencomplex waar de Dienst Zuiderzeewerken en het Rijksinstituut voor de Zuivering van Afvalwater (R.I.Z.A.) gebruik van maakten. In datzelfde jaar realiseerde een particuliere bouwer tussen het RIJP-kantoor en de I.V.I.O-toren een kantoorgebouw met twee torens op een forse plint. In 1976 werd de kantoorstrook gecompliceerd door het Stads Kantoor, een witte kantoorstrijd die in een vergelijkbare architectuurstijl als de RIJP/ZIJP-kantoren werd opgetrokken en waar de ZIJP naartoe verhuisde.

Ten noorden van de kantorenstrook werd een uitgestrekt gebied gevuld door het woningbouwproject Bastion, met markante meergezinswoningen in een beschut fiets- en voetgangersgebied, naar ontwerp van het architectenduo Brakel en Buma. Ten oosten breidde Lelycentre in de jaren 1975-1985 verder uit met de bouw van een schooltje, een kerk, enkele kleinere kantoorgebouwen en een groot verzorgingstehuis. Opvallend is dat het wijkcentrum in de loop van de jaren zeventig en tachtig plaats is gaan bieden aan een allegaartje aan verschillende functies. Naast de grote kantoorgebouwen en een fors winkelcentrum zijn ook voorzieningen gerealiseerd die men eerder binnen de woonbuurten zou verwachten, zoals een lagere school en een kerkje. De reden voor die veelheid aan functies was het ontbreken van een gedegen structuurplan voor Lelystad ten tijde van de eerste groeifase. In feite is de RIJP maar gewoon begonnen met de bouw van Wijk I zonder zeker te weten hoe het zich zou gaan verhouden tot de rest van de stad. Daar kwam nog bij dat men tijdens de ontwerpfase van Wijk I nog uitging van een veel grotere bebouwingsdichtheid en bewonersaantal dan uiteindelijk is verwezenlijkt, waardoor het winkelcentrum en de ruimtelijke opzet te fors is voor het werkelijke aantal bewoners dat het bediende.

Terwijl het programma van het wijkcentrum vanaf de jaren zeventig constant werd bijgesteld zijn andere elementen uit de oorspronkelijke plannen wel consequent uitgevoerd. Zo werd de centrumzone uiteindelijk gekoppeld aan de omliggende woonwijken door maar liefst zeven fiets- en voetgangersbruggen. Twee daarvan, de Bovenoverbrug en de Veluwebrug, zijn in overeenstemming met de centrumbebouwing ontworpen en reikten met verhoogde voetpaden respectievelijk tot aan de rijkskantoren en het verzorgingstehuis. Op deze manier konden voetgangers de centrumfuncties bereiken zonder de uitgestrekte parkeerterreinen over te steken.

Andere uitgevoerde voorzieningen uit de vroegste planfase waren het stadspark ten oosten van het wijkcentrum en de invulling van de noordoostelijke kwadrant van Wijk I. In dit wijkdeel werden al in de jaren zestig een bedrijventerrein, zwembad, ijsbaan en groot sportpark gerealiseerd. Ten oosten van het stadspark werd een kampeerterrein aangelegd.



Bouw van Vaneg-systeembouwwoningen in de eerste zuidelijke woonbuurt, 1970 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)

Zuidelijke buurten

In de latere Atol- en Archipelwijk zou het merendeel van de woningen van Wijk I gebouwd worden. De eerste 922 woningen verzeen tussen 1970 en 1971 in de buurt tussen de Polderdreef-Parkdreef-Kustendreef-Atol, direct ten zuiden van het centrum en met een luchtbrug ermee verbonden. In 1973 werd ten westen hiervan nog een buurt met 232 woningen opgeleverd. Op het eerste gezicht oogden deze zuidelijke woonbuurten als een uitgekledde voortzetting van de functionalistische noordelijke buurten. Een deel van de woningtypen werd opnieuw toegepast, zoals de pianowoningen, tweelaagse eengezinswoningen en drive-in-woningen, wederom alle uitgevoerd met platte daken. En net als in de buurten ten noorden van het centrum werden de woningen gesitueerd rond een centrale groenzone in een geometrische verkavelingsstructuur. De verschillen tussen het noorden en zuiden van Wijk I waren echter groter dan de overeenkomsten. Zo werd de uitkiende stempelbouw van de noordelijke buurten, met een mix van een- en meergezinswoningen in korte bouwblokjes, vervangen door een eentonige orthogonale strokenstructuur. Ook het doordachte stratenplan van de noordelijke buurten, met een centrale verzamelweg die woon- en parkeerpleintjes ontsloot, werd verruild voor een systeem van doorlopende buurtstraatjes. Daarnaast had deze buurt door zijn langere bouwstroken, hogere woningdichtheid en parkeerplaatsen op de voorerven een beduidend minder groen karakter dan de Zuiderzeewijk. Buurtvoorzieningen als scholen en een kerk werden bovendien niet meer



Vaneg-woningen aan de Klip in de eerste buurt van Atolwijk, met links pianowoningen, in het midden drive-in-woningen en rechts tweelaagse eengezinswoningen, 1974 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)

in de centrale groenzone gesitueerd, maar aan de rand van de buurt in de strook die oorspronkelijk was bestemd voor 'handel en nijverheid'.

Naast de stedenbouwkundige uitgangspunten was ook de architectuur aan verandering onderhevig. Collectieve elementen als parkeerpleintjes en groenstructuren maakten plaats voor private voorerven met bergingen en parkeerplaatsen, waardoor de afstand tussen de woning en de straat werd vergroot. Hoewel woningtypen als de piano- en drive-in-woning nog terugkwamen, werd er minder aandacht besteed aan de architectuur. Markante elementen, zoals hoge metselwerken schoorstenen, gevelbrede vensterpartijen en woningscheidende penanten werden niet meer toegepast. Dat kwam door veranderende bouwmethoden. In de noordelijke buurten was nog voornamelijk op traditionele wijze gebouwd, terwijl in de zuidelijke buurten het Vaneg-bouwsysteem werd toegepast. Het Vaneg-systeem ontleende zijn naam aan de ontwikkelaar Van Egteren Bouwnijverheid N.V. te Hasselt en werd in Nederland maar in slechts circa 7.000 woningen toegepast. De Vaneg-woningen werden opgebouwd uit grote geprefabriceerde betonelementen. Door de systeembouwmethode kon sneller worden gebouwd, maar het was niet langer mogelijk -noch



Kapwoning met garage in de Bongerd, ontwikkeld door de Rijkspostspaarbank, 1974 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)



Buurtcentrum De Krakeling,
1979 (Lelystad Compleet
Anders)

wenselijk- om verbijzonderingen toe te passen. De architectonische versobering leverde plattere, gesloten gevelwanden op en droeg verder bij aan het eentonige karakter van de eerste woonbuurten van de Atolwijk.

De eentonigheid van de repetitieve woningbouw werd alleen doorbroken door het woningbouwproject Bovenover (1980) van architect Ton Alberts, gelegen aan de gelijknamig fiets- en voetgangersbrug. Dit in het oog springende complex fungeerde als verbindend 'bruggehoofd' tussen Lelycentre en de woonbuurten.

Tegelijkertijd met eerste zuidelijke woonbuurt kwamen ook de eerste woningen van Buitenplaats gereed. Dit villabuurtje werd tussen 1970 en 1975 gerealiseerd door particuliere bouwers aan weerszijden van een centrale groene laan (Buitenplaats), waarop doodlopende en rondgaande straatjes aansluiten. De bebouwing bestaat voornamelijk uit



Het woningbouwcomplex Bovenover van Ton Alberts, dat rond de fiets- en Bovenoverbrug richting het centrum werd gebouwd, 1981 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)

Het villabuurtje Buitenplaats, van de rest van de woonbuurten gescheiden door waterwegen en groenstructuren, 1973 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)





Het woningbouwcomplex Bovenover van Ton Alberts, dat rond de fiets- en Bovenoverbrug richting het centrum werd gebouwd, 2022 (INTI)



Woningen in de Wijngaard, met verspringende straatwanden en geordend rond besloten parkeerpleintjes, 1976 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)

simpele vrijstaande villaatjes van een of twee bouwlagen onder hellende daken met aanpandige garages. Daarnaast zijn er enkele geschakelde patio-woningen gebouwd en (in het oostelijke deel) enkele tientallen seriematige twee-onder-een-kapwoningen met garages.

In het bredere stedenbouwkundige verband is het opvallend dat villabuurtjes als Buitenplaats, maar ook Jagersveld en Oostrandpark nadrukkelijk zijn afgezonderd van de rest van de wijk. In het geval van Buitenplaats is dat gedaan door landschappelijke structuren, zoals waterwegen en brede groenstructuren.

Marktpartijen

Buitenplaats was niet de enige buurt in de Atolwijk die werd gebouwd door een andere partij dan de RIJP. Het gehele oostelijke deel werd tussen 1973 en 1976 grotendeels door beleggingsfondsen, projectontwikkelaars en woningbouwstichtingen ontwikkeld. Zo bouwden de Rijkspostspaarbank en Bouwfonds Nederlandse Gemeenten buurtjes in de Bongerd en de N.V. Coördinatie-Bouw premiekoopwoningen in de Wijngaard. Door het versplinterde opdrachtgeverschap werden buurtjes en buurteenheden kleiner, en werden in architectonisch en stedenbouwkundig opzicht verschillende koersen gevaren. Zoals eerder genoemd hadden de architecten en stedenbouwers van de RIJP zich lang



Woningen in de Plantage waarvan een dakvlak tot over de berging is doorgetrokken, 1974 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)

verzet tegen de bouw van traditionele woningen met zadeldak, die het beoogde stedelijk karakter van Lelystad zouden ondermijnen. Maar in de buurtjes die werden ontwikkeld door de particuliere partijen regeerde de markt, en die markt vroeg om brede eengezinswoningen met een hellend dak en een tuin, het liefst ook nog met een garage. Dus werden in het oostelijke deel van Atolwijk voornamelijk woningen met zadeldaken gebouwd. Overigens ging ook de RIJP in de loop van de jaren zeventig over tot de bouw van hetzelfde woningtype.

De woningen die de verschillende ontwikkelaars in de Atolwijk hebben gerealiseerd spreken niet zeer tot de verbeelding. Het zijn voornamelijk standaard doorzonwoningen in rijtjes- of twee-onder-een-kapwoningen onder zadel- of flauw hellende lessenaarsdaken. Enige variatie binnen en tussen de buurten ontstond door de verschillende toepassingen van de hellende daken. Zo werd bij de door RIJP-architect M.C. de Koning ontworpen woningen in de Plantage en Hofstede één van de hellende dakvlakken doorgetrokken tot over de aanpandige berging. Deze dakvorm werd in de jaren zeventig enorm populair in Nederland en is terug te vinden in vrijwel alle Groeikernen in heel Nederland. Een bescheiden hoogtepunt van de dakvormexperimenten vond men in de Kreek en Haf waar ongelijke dakvlakken en gecombineerde lessenaarsdaken werden toegepast. Bergingen werden veelal aan de voorkant van de woningen gebouwd, waardoor afgescheiden voorerven ontstonden.



Woningen in de Haf, met ongelijke dakvlakken, 1976 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)

Met de verkavelingsstructuur in de oostelijke buurten werd getracht enige afstand te nemen van de rechtlijnigheid die de eerste woonbuurten bepaalde. Zo verspringen in de Wijngaard de straatwanden en zijn in de Bongerd de garageboxen 45 graden gedraaid ten opzichte van de woning. Het parkeervraagstuk werd in de Bongerd, Plantage, Hofstede en Wijngaard opgelost door parkeerplaatsen en garages te concentreren op pleintjes en binnenterreinen. In de door RIJP-stedenbouwkundige E. Diepenmaat ontworpen Plantage en Hofstede werden de parkeerpleintjes zelfs verdiept uitgevoerd en op de koppen van woningrijtjes gesitueerd, waardoor bewoners zo min mogelijk uitkeken op geparkeerde auto's. Ondanks dergelijke inventieve stedenbouwkundige vindingen werd door de bouw van de vele garageboxen en de tamelijk hoge woningdichtheid de collectieve buitenruimte teruggedrongen. Groenstructuren werden schaarser en beperkten zich voornamelijk tot afscheidingen tussen de verschillende buurtjes en buurteenheden. Typisch voor de jaren zeventig wijken is wel dat het centrum van de oostelijke Atolwijk bestaat uit een groengebied, een autovrij park waar in de randen de buurtvoorzieningen als een supermarkt en lagere scholen werden gerealiseerd.

Experimenten

De meest onconventionele woningbouwprojecten in Wijk I werden niet ontwikkeld door de marktpartijen, maar de RIJP initieerde in de tweede helft van de jaren zeventig wel enkele opvallende projecten. In de laatste twee braakliggende locaties in de westrand van de wijk en ten zuiden



Woningen in de Archipel, 1977 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)

De Rozengaard, 1979 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)



van de Kustendreef werden drie markante buurten gerealiseerd: de Kustrif, de Gors en de Archipelbuurt.

Vreemd genoeg behoorde de strook ten zuiden van de Kustendreef nog tot Wijk I. De strook was in de wijkstructuurplannen gereserveerd voor een speciale bestemming, namelijk 'groen gebied met enkele gebouwen'. Daardoor was het makkelijker om hier een woonbuurt te ontwikkelen met een afwijkende verkavelingsstructuur en een geringe bebouwingsdichtheid. Al in 1971 stelde de RIJP het stedenbouwkundig plan op voor de Archipel-buurt, met meer dan zeshonderd koopwoningen. Opnieuw was hier dus sprake van een gebied voor de hogere inkomensklassen dat afgesloten lag van de buurten met (sociale) huurwoningen. De woningen werden niet in de bekende strakke orthogonale rijtjes gegroepeerd, maar juist in een vrije, meanderende vorm. Hierdoor ontstonden forse groene ruimtes tussen de woningen en een bochtig stratenplan met doodlopende woonerven. In de groenstructuren tussen de woningen werd een wijvertakt fiets- en wandelpadenstelsel aangelegd. De projectontwikkelaar die verantwoordelijk was voor de woningbouw speelde in op het afwijkende verkavelingsplan door de voorgevels van de woningen steeds te laten verspringen, waardoor een levendig straatbeeld ontstond. Ook werden de woningen, met houten gevelbekleding en individuele afgeknotte zadeldaken, in overeenstemming met de parkachtige aanleg van de buurt ontworpen.

Minder in het oog springend qua woningarchitectuur was de Rozengaard, een buurtje met koopwoningen dat eind jaren zeventig helemaal aan de stadrand werd gebouwd door een projectontwikkelaar. Oorspronkelijk was hier een ziekenhuis ingetekend, maar dat werd in 1979 in het stadscentrum gebouwd (net als de Agora was het ziekenhuis een voorziening voor de hele stad die daarom in het stadshart thuishoorde). Noemenswaardig aan



Woningen in de Archipel, 1979 (Lelystad Compleet Anders)



Woningen in de Archipel (fotos.serc.nl)



Woningen in de Archipel, 2022 (INTI)



Woningen in het Kust- en Damrif, 2022 (INTI)

Rozengaard is het stratenplan en de verkaveling, waarbij de 90 graden hoek verbannen werd en alleen hoeken van 135 graden zijn toegepast.

Misschien wel het meest bijzondere woningbouwproject in de Atolwijk werd ontworpen en uitgevoerd door de RIJP in de meest westelijke strook. Het was oorspronkelijk de bedoeling dat hier hoogbouw of 'dichte bebouwing' werd gerealiseerd, zodat een geleidelijke ruimtelijke overgang zou ontstaan tussen het stadscentrum en de woonbuurten van Atolwijk. Tussen 1975 en 1976 werden aan de Kust- en Damrif 316 woningwoningen gebouwd in een speelse verkavelingsstructuur van korte en langere rijtjes tweelaagse eengezinswoningen in hofjes. Parkeerplaatsen lagen voornamelijk langs de randen van de woningclusters, waardoor de ruimte tussen de woningen gereserveerd bleef voor voetgangers. Er is veel groene ruimte, die tot aan het centrum doorloopt. De architectuur valt op door de witte, gesloten gevels die de woningen een mediterrane uitstraling geven en het buurtje de bijnaam 'Klein Jeruzalem' opleverde. Het was nadrukkelijk de bedoeling iets anders te bouwen dan de standaard eengezinswoning met 'woonetalages', zoals een RIJP-ambtenaar de gebruikelijke doorzonwoningen noemde.⁴ Ondanks de bijzondere architectuur betrof het sociale woningbouw met een betrekkelijk lage huur. Daar was de RIJP dan ook trots op, een ambtenaar noemde het witte buurtje niet minder dan het 'het paradepaardje van Lelystad'.⁵

4 'Wonen op een kustrijf', NRC Handelsblad, 25 mei 1979, 12.
5 Ibidem.



Woningen in het Kust- en Damrif, 1978 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)

Bungalows in de Gors, 1976 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)





Jagersveld in aanbouw, 1972 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)

Oostrandpark in aanbouw, 1975 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)



Grenzend aan de Kustrif was door de RIJP nog een ander klein 'experimenteel proefgebiedje' vrijgehouden. In deze buurt, De Gors, bouwde de RIJP 32 voornamelijk gelijkvloerse patiowoningen voor ouderen (1976), een bewonersgroep die in de andere buurten, waar de eengezinswoning maatgevend was, niet erg aan bod kwam. De vierkante enclave wordt ontsloten door een vierkante rondweg waaraan alle woningen liggen, gebouwd uit witte steen en met opvallende driehoekige daklichten als een vakantiedorp.

Al deze experimentele buurten en buurteenheden waren door hun verkaveling en architectuur kenmerkend voor de veranderende opvattingen over stedenbouw en volkshuisvesting in de jaren zeventig. Er werd daadkrachtig afstand genomen van de open stempels, orthogonaliteit en repetitie die de woningbouw in de naoorlogse periode domineerden, door te experimenteren met speelse verkavelingsstructuren, nieuwe woonvormen en een afwijkende architectuur.

Jagersveld en Oostrandpark

Hoewel de twee afgelegen villabuurtjes niet binnen de rechthoekige grenzen van Wijk I vielen, maakten Jagersveld en Oostrandpark er ontegenzeggelijk onderdeel van uit. Beide buurtjes werden gesitueerd in de groene rand van de wijk en lagen dicht bij de recreatieve groenvoorzieningen. Jagersveld kwam al zeer vroeg in de plantekeningen voor en de eerste villa verrees er in 1968. Het grootste gedeelte van de villa's werd echter gefaseerd gerealiseerd tussen 1970 en 1975. Het stratenplan was simpel en werd bepaald door een randweg waar drie dwarswegen op aansloten. Slechts een enkele verkeersweg en een fiets- en voetgangersbrug ontsloten het buurtje. De kavels in Jagersveld waren zeer ruim en bedoeld voor de particuliere zelfbouw van de meest welgestelden bewoners van het vroege Lelystad. De architectuur is uiteenlopend. Men vindt er zowel strakke modernistische villa's als boerderettes met rietkappen. Ondanks de afgelegen ligging werd Jagersveld door een verhoogde fiets- en voetgangersbrug over de Binnenhavenweg aangesloten op het wijkoverstijgende stelsel van fiets- en wandelpaden. Ook vanuit Jagersveld was het stadscentrum te bereiken zonder ooit een drukke verkeersweg over te steken.

De buurt Oostrandpark kwam pas vanaf de vroege jaren zeventig voor op de plankaarten en werd tussen 1974 en 1976 gebouwd. Het buurtje bezat een rondweg, waarop enkele zijstraatjes aansloten. Oostrandpark kende een beduidend minder exclusieve signatuur dan Jagersveld en de kavels waren kleiner. Er werden naast enkele vrijstaande woningen ook twee-onder-een-kapwoningen en geschakelde bungalows gebouwd.

Bijzondere structuren en karakteristieke Wijk I

Wijkstructuur

Het *Stedebouwkundig Plan voor de Eerste Groeifase* van de RIJP was in feite een ad-hoc-oplossing die nodig was vanwege het ontbreken van een overkoepelend structuurplan. Het plan legde de grenzen en de structuur van Wijk I vast. Voor de eerste groeifase werd een rechthoekig stadslichaam met een centraal gelegen voorzieningencentrum voorzien. Aan de noord- en zuidkant ervan kwamen de woonbuurten. De verschillende wijkdelen (de latere Zuiderzeewijk, het wijkcentrum en Atolwijk) werden van elkaar gescheiden door de orthogonale verkeersstructuur van 0,8 meter verzonken primaire autowegen. Vooral de buurtstructuur van de Zuiderzeewijk is een puur voorbeeld van een consequent doorgevoerd modernistisch concept dat in infrastructuur, groenstructuur en architectuur een samenhangend geheel vormt.

Gescheiden verkeersstromen

Een van de weinige overblijfselen uit het Plan van Eesteren was het principe van strikt gescheiden verkeersstromen. Gemotoriseerd verkeer werd zoveel mogelijk over de primaire verkeerswegen rond de woonbuurten geleid. Langzaam verkeer maakte gebruik van een netwerk van fiets- en wandelpaden in de buurten.

Daarnaast was er een verticale scheiding ontworpen die vorm kreeg in de verhoogde fiets- en voetgangersbruggen tussen de verschillende wijkdelen. Zelfs de uithoeken van Wijk I, zoals de sportvelden, begraafplaats en de excentrische villabuurtjes Jagersveld en Oostrandpark werden aangesloten op deze consequent uitgevoerde langzaam verkeersstructuur. Deze verhoogde structuren werden ook als ruggengraat gebruikt voor het centrum en de woonbuurten die aan de routes grensden. Zo vormden ze een integraal onderdeel van de woonomgeving.

Van grootschalige naar kleinschalige stedenbouw

In Wijk I zijn de veranderende opvattingen over stedenbouw en architectuur in de jaren zestig en zeventig zeer duidelijk afleesbaar. De eerste noordelijke buurten zijn een zuiver voorbeeld van de rationele, functionalistische stedenbouw uit de modernistische periode, met open, orthogonale stempelbouw, veel collectief groen en een centrale voorzieningstrook. In de latere gerealiseerde zuidelijke buurten is te zien hoe die principes langzaamaan werden losgelaten en vervangen door een kleinschaligere, gevarieerdere stedenbouw. Buurten en buurteenheden werden kleiner en er werd gezocht naar alternatieve, besloten verkavelingsstructuren. Ook de architectuur onderging een verandering. De modernistische rijtjeswoningen van drie- en tweehalve bouwlaag onder platte daken verdwenen ten faveure van traditionele eengezinswoningen onder een kap. De meest experimentele

woningbouwprojecten zijn de jongste buurten Archipel, Bastion en Kust-en Damrif, waar alternatieve verkavelingen zijn toegepast en nieuwe woonvormen en afwijkende bouwmethoden en -materialen werden geïntroduceerd.

Centrumontwikkeling

Het Lelycentre laat nog steeds de oorspronkelijke grootstedelijke ambities voor het centrum zien in het winkelcentrum, de rijkskantoren en de verhoogde routes die stedelijkheid en levendigheid moesten stimuleren. Onder invloed van het *Structuurschema* (1968) en het *Structuurplan* (1976) werden de oorspronkelijke plannen echter herhaaldelijk aangepast. De bouw van de Gordiaan heeft geleid tot het schrappen van functies, zoals het gemeenschapscentrum Agora. Door de continu veranderende eisen is een dubbelzinnig gebied ontstaan met een veelheid aan functies. Men vindt er zowel grootstedelijke voorzieningen zoals een winkelcentrum en forse kantoorschijven, als een kerk, een schooltje en woningen.

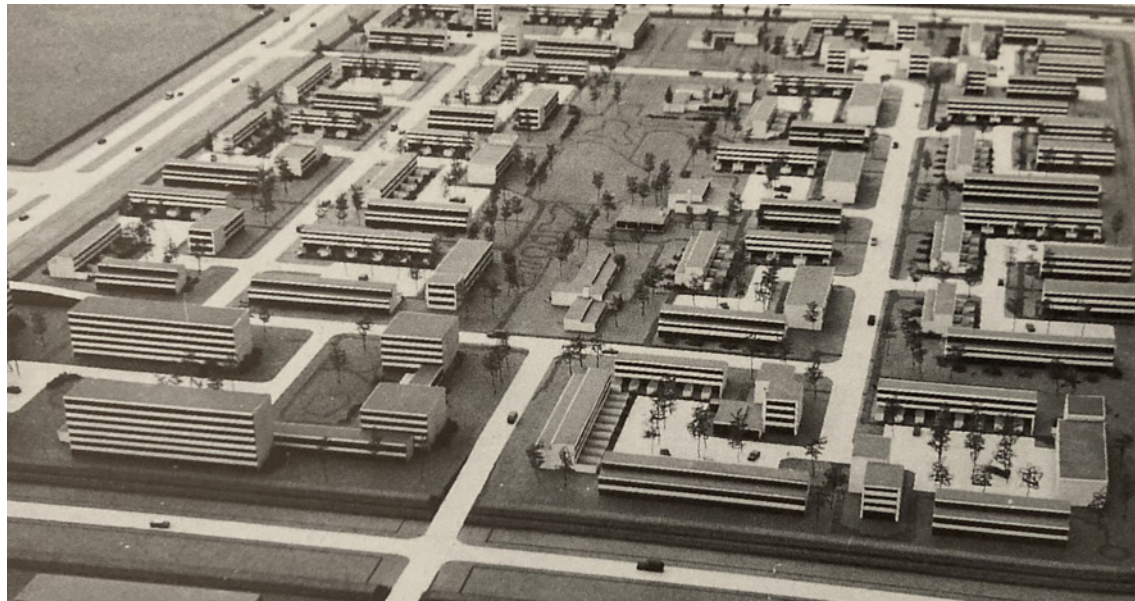
Groenvoorzieningen

Al uit de vroegste plannen bleek dat groenvoorzieningen rond Wijk I van groot belang werden geacht, voornamelijk als bescherming tegen het gure polderklimaat. De meeste groenstroken rond de wijk, zoals ten noorden, oosten en zuiden stammen nog uit de stichtingsfase. Door de tijd heen is er wel steeds meer gebouwd en verdicht in dit groen, zoals met de bouw van Oostrandpark, Archipel, Rozengaard, Beukenhof, en recenter met aanleg van de landelijke wijk Groene Velden.

Naast het 'functionele groen' werden er al in de jaren zestig enkele recreatieve groenvoorzieningen aangeplant, zoals de twee bossen ten noorden en oosten van Wijk I. Ook binnen de wijk zijn enkele aanzienlijke groene zones aangelegd, zoals het stadspark ten oosten van het centrum en de centrale groene (voorzieningen)zones in de woonbuurten. Deze zones zijn met de tijd tevens steeds dichter bebouwd geraakt.

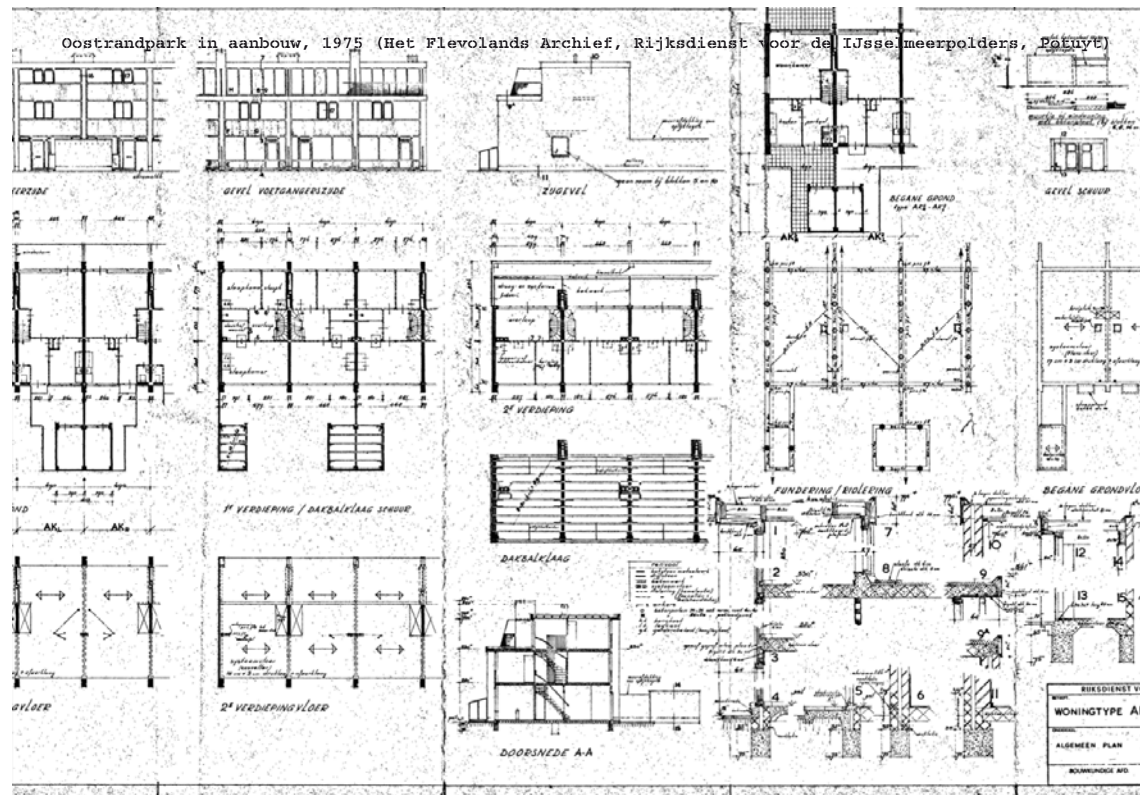
Villabuurtjes

Met de ontwikkeling van de villabuurtjes Buitenplaats, Jagersveld en Oostrandpark werden de woningen van vermogende Lelystedelingen nadrukkelijk afgescheiden van de rest van de bebouwing. Dat werd in Buitenplaats gedaan door landschappelijke structuren als waterwegen en groenstroken en in de gevallen van Jagersveld en Oostrandpark door hun excentrische ligging.



Maquette van de eerste buurt van de Zuiderzeewijk, 1966 (HFA, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)

Gevelaanzichten en plattegronden van pianowoningen aan de Blokkershoek in de Zuiderzeewijk, 1966 (Gemeentearchief Lelystad)



Beeldbepalende objecten en ensembles

Zuiderzeewijk (ensemble)

Gefaseerd tussen 1967-1969

Bouwkundige afdeling RIJP, waaronder stedenbouwkundige R. van Saltbommel en architect W.W. Buitenweg

Omgeving Zuiderzeelaan en Waddenlaan

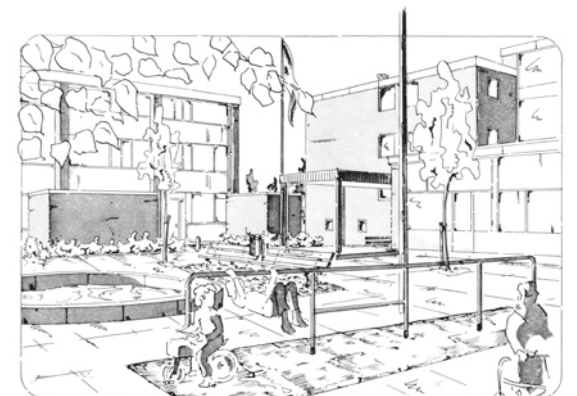
De eerste twee woonbuurten van Lelystad waren uitgetekend door de RIJP in het Plan voor de Eerste Groeifase. Het zijn de meest modernistische, strakke, consequente buurten van Lelystad met een stedenbouwkundig plan dat associaties oproept met een printplaat. De hoofdstructuur van dat plan werd bepaald door de lusvormige verzamelweg en de groene, centrale voorzieningstrook, karakteristieken die de Zuiderzeewijk deelt met het modernistische dorpje Nagele, in de Noordoostpolder. Rond de groenzone en verzamelweg werd de bebouwing gegroepeerd in stempelvariëaties van verschillende bouwtypen. Alle woningen in de eerste buurten werden door RIJP-architecten ontworpen. De rijksdienst ging ervan uit dat door het gure klimaat in de nog lege polder de eerste bewoners veel tijd binnenshuis zouden spenderen. Om het wonen toch aantrekkelijk te maken kregen de huizen allerlei luxe extra's toebedeeld: ze werden aangesloten op de centrale TV-antenne, kregen studie- en hobbykamers en werden geoutilleerd met een individueel gestookte centrale verwarming, destijds een zeldzaamheid in de gesubsidieerde woningbouw. De architectuur kreeg een moderne uitstraling, met gevelbrede vensterpartijen en benadrukking van de orthogonale gevelgeleding door uitspringende metselwerken penanten. Bijzondere aandacht ging naar het ontwerp van de 'pianowoningen', die opvallen door de hoge schoorstenen en uitspringende woningscheidende wanden, beide uitgevoerd in baksteen. In alles moest de Lelystadse woningbouw een grootstedelijk karakter uitdragen en zich onderscheiden van de traditionalistische polderdorpjes elders in de Noord-Oostpolder. Door de platte daken en het consequent gebruik van dezelfde bouwmaterialen kenden de woningen in architectonisch opzicht een



(fotos.serc.nl)



(fotos.serc.nl)



Schets voor de Zuiderzeewijk, 1974 (Lelystad nieuwe stad)



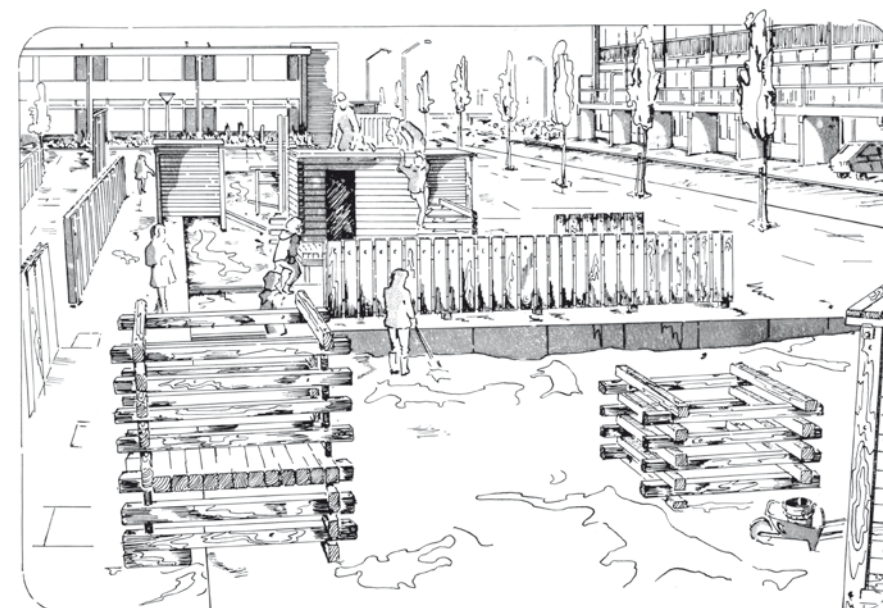
Zuiderzeelaan, 2022 (INTI, Maarten Lanjman)

grote gelijkenis en vormden de eerste buurten ondanks de verschillende woningtypen ontegenzeggelijk een geheel.

Ondanks enkele wijzigingen is de oorspronkelijke staat van het oudste deel van de Zuiderzeewijk nog goed herkenbaar. De eerste twee buurten vertegenwoordigen als eerste bebouwing een grote herinneringswaarde voor de stichtingsfase van de polderhoofdstad. De stedenbouwkundige waarde schuilt in de consequente doorvoering van de zeer zuivere functionalistische open stempelverkeveling, gegroepeerd rond de groene, centrale voorzieningenstrook. Deze stedenbouwkundige opzet is een vertaling van de wijkgedachte en kent een groot verwantschap met het befaamde modernistische polderdorpje Nagele. Ook wat betreft de architectuur scoren de buurten hoog, door de zorgvuldig ontworpen woningtypen-familie. Binnen het ensemble is er een glansrol voor de pianowoning, die een stevig stempel drukt op het karakter van de buurten.



Vijverpartij aan de Val van Urk, 1979 (Lelystad Compleet Anders)



Schets voor de Zuiderzeewijk, 1974 (Lelystad nieuwe stad)



Villabuurtje Jagersveld,
2022 (INTI)



Villabuurtje Jagersveld,
2022 (INTI)



Villabuurtje Jagersveld,
2022 (www.funda.nl)

Villabuurtje Jagersveld (ensemble)

Gefaseerd tussen 1968-2002

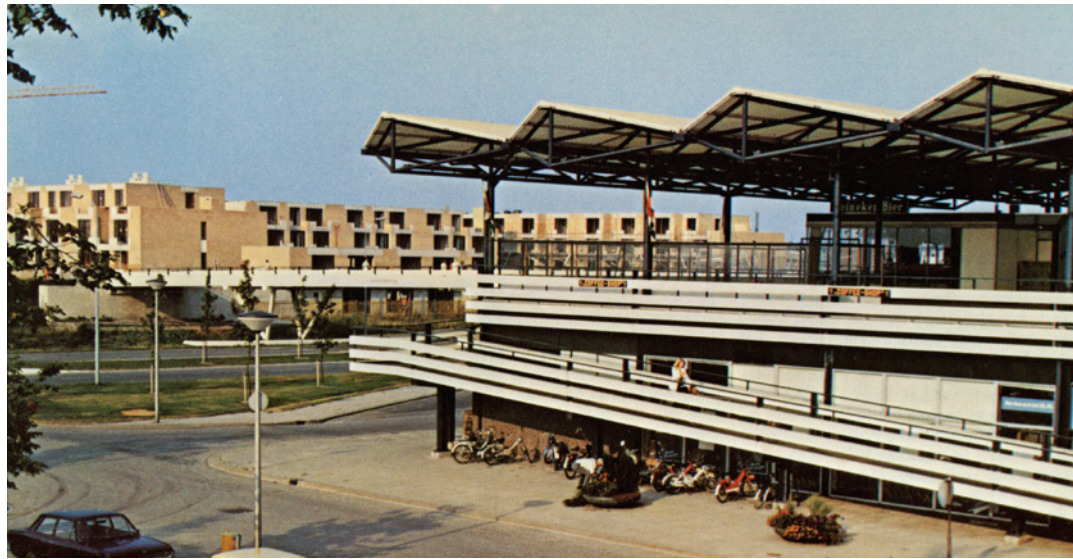
Verschillende architecten, waaronder Jan Rietveld

Jagersveld, Wildbaan, Reespoor en Hazeleger

Al in het *Plan voor de Eerste Groeifase* werd rekening gehouden met de woonwensen van vermogende Lelystedelingen, vermoedelijk directieleden en kader van de RIJP, P.G.M.E. en het C.D.I. Geheel losgelegen van de rest van de stad werd in de noordelijke groene windsingel een villawijkje gebouwd. De kavels in Jagersveld waren zeer ruim en bedoeld voor particuliere zelfbouw. Verschillende architecten hebben er woningen ontworpen en de architectuur is dan ook uiteenlopend; er staan zowel strakke modernistische villa's als boerderettes met rietkappen. Jagersveld maakt deel uit van de vroegste bebouwing en is daardoor onlosmakelijk verbonden met de stichtingsgeschiedenis van Lelystad. De stedenbouwkundige opzet, met vierkante vorm en orthogonaal stratenplan, is representatief voor het functionalistische *Plan voor de Eerste Groeifase*. De architectuur is door de verschillende ontwerpers, waaronder bekende namen als Jan Rietveld, zeer gevarieerd en kent door de vermogende opdrachtgevers vaak een markante verschijningsvorm. Nader onderzoek naar deze villa's is gewenst.

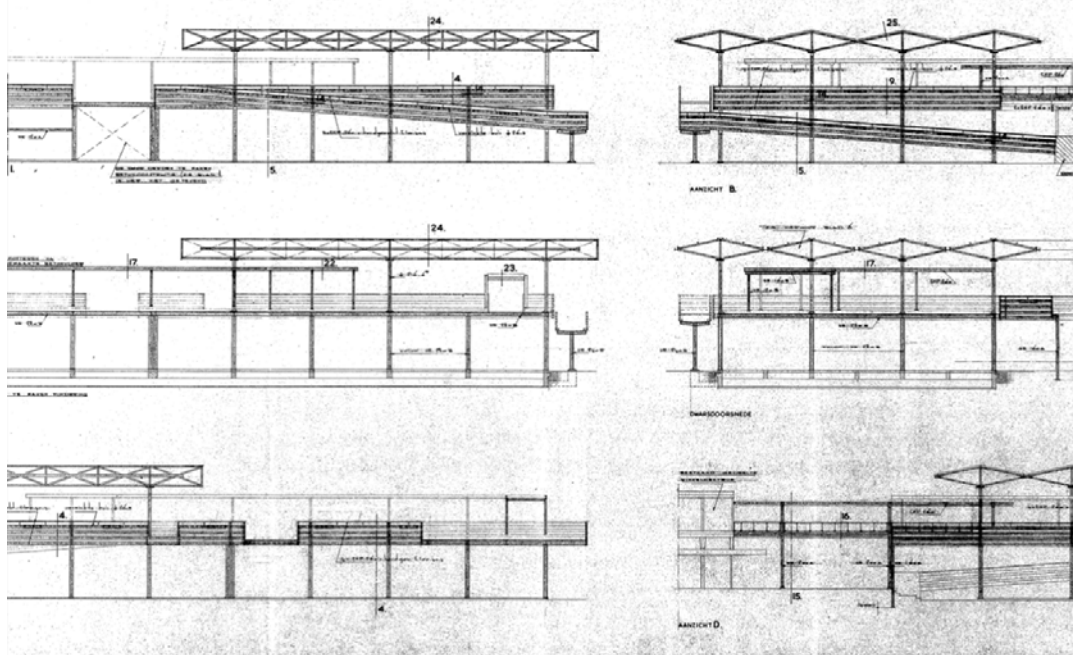


Villabuurtje Jagersveld,
2022 (www.funda.nl)



Winkelcentrum 'Lelycentre', 1974 (Lelystad nieuwe stad)

Gevels aan het verhoogde Brugplein, gebouwd tijdens de tweede fase, 1968 (Gemeentearchief Lelystad)

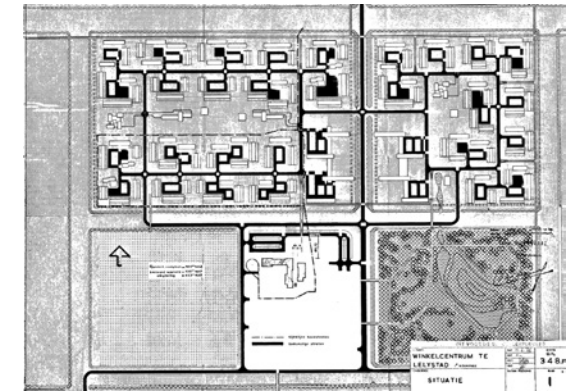
**Winkelcentrum 'Lelycentre'**

Eerste fase 1967, tweede fase 1968, derde fase 1973-1975

Bouwkundige afdeling RIJP, derde fase architectenbureau Zanstra, Meyling, De Clercq Zubli Grutterswal 2, Brugplein 2 en Snijdershof 5

Het winkelcentrum van Lelystad (later Lelycentre) was de eerste voorziening voor de pioniers die de woningen in de Zuiderzeewijk betrokken. Geheel volgens het rationele functionalistische *Plan voor de Eerste Groeifase* werden de winkelvevoorzieningen strikt gescheiden van de woonbuurten en overige functies. Het winkelcentrum kwam gefaseerd tot stand. De eerste fase betrof twee gebouwdelen, een haakvormig en rechthoekige bouwvolume, en vormden samen de Grutterswal en Koopmansstraat. Een jaar later volgden de afronding van het carrévormig winkelcentrum met nog haakvormig bouwdeel. In deze tweede fase verrees ook het gebouw onder het Brugplein, dat een schakel vormde tussen de Veluwebrug en het winkelcentrum. Medio jaren zeventig werd het winkelcentrum afgerond door de laatste bouwfase met nog een bouwvolume aan het Snijdershof, waardoor een winkelstraat ontstond waar aan weerszijden winkels waren gesitueerd. Voor de eerste twee bouwfasen was de Bouwkundige Afdeling van de RIJP nog verantwoordelijk, maar voor de laatste fase werd het architectenbureau Zanstra, Meyling, De Clercq Zubli ingeschakeld.

Alle gebouwdelen kennen twee bouwlagen onder platte daken. Op de begane grond bevonden zich winkels, een supermarkt en andere voorzieningen, zoals een bank. De verdiepingen gaven toegang tot nog meer winkels, horeca en in de gebouwen van de eerste bouwfase ook kantoorruimtes. De architectuur is functioneel en strak. De gevels aan het expeditiehof zijn gesloten, terwijl de representatieve winkelgevels vanzelfsprekend opener waren door de glazen winkelpuien. Boven die puiken waren luifels aangebracht zodat deels overdekte winkel passages ontstonden en het publiek droog kon winkelen. Trappen en ramps gaven toegang tot de galerij op de verdieping, die over de winkelstraten heen verbonden was met andere bouwdelen via lichtbruggen.



Situatie van de eerste fase, 1966 (Gemeentearchief Lelystad)



(fotos.serc.nl)



(fotos.serc.nl)



(fotos.serc.nl)

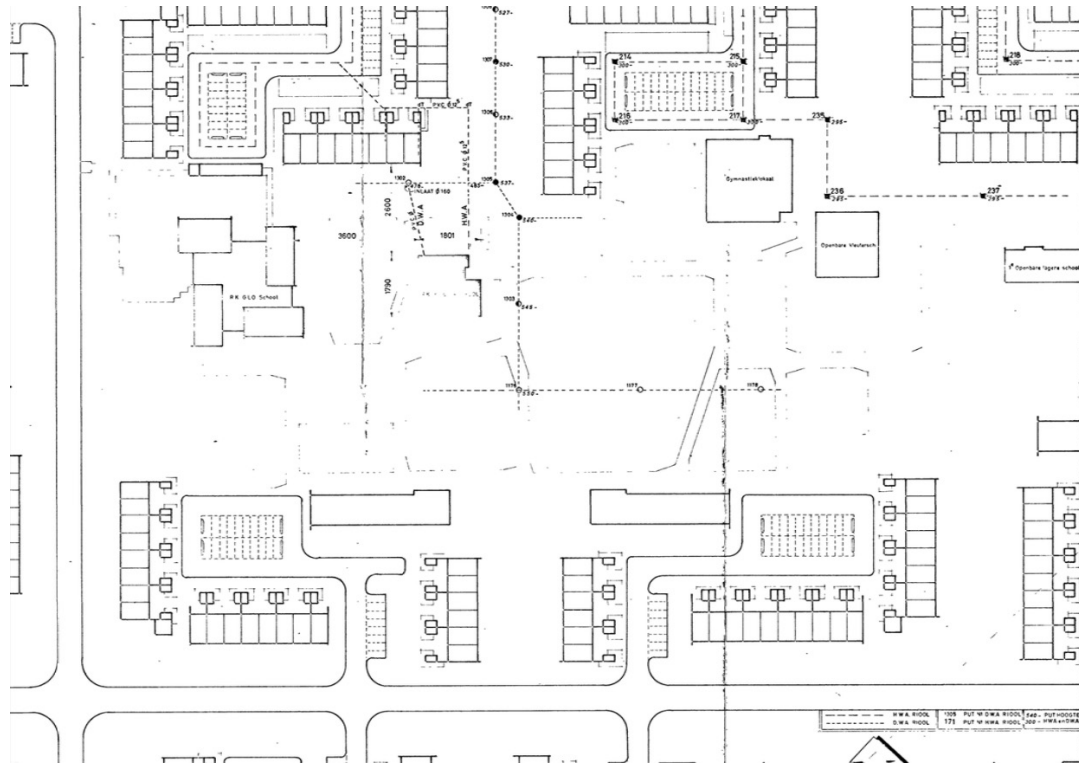
(fotos.serc.nl)



Het winkelcentrum Lelycentre is door de jaren heen sterk aangepast. De winkelstraten zijn volledig overdekt en de representatieve winkelgevels zijn gewijzigd. Dat heeft afbreuk gedaan aan de gaafheid van het kenmerkende strakke functionalistische ontwerp uit de jaren zestig. De waarde van het winkelcentrum wordt dan ook voornamelijk bepaald door de stedenbouwkundige samenhang met de fiets- en voetgangersroutes over de autowegen en als beeldondersteunend onderdeel van het functionalistische *Plan voor de Eerste Groeifase*. Daarnaast heeft Lelycentre natuurlijk een grote cultuurhistorische betekenis als eerste centrum van Lelystad en zetel van alle bestuurs- en planningsorganen die de New Town gezamenlijk bouwden en bestierden.

Kantorenboetiek aan de
Plaats, 1979 (Lelystad
Compleet Anders)





Situatie kleuterschooltje in de groene voorzieningenstrook, 1966 (Gemeentearchief Lelystad)



RK-kleuterschooltje Laetare, 2022 (INTI)

RK-kleuterschooltje Laetare

1968

P. Jellema

Leekerhoek 15

Het oudste nog bestaande schooltje in Lelystad is het voormalig kleuterschooltje in de centrale groenzone van de Zuiderzeewijk. Oorspronkelijk waren in deze groene voorzieningenstrook meerdere kleuter- en lagere scholen te vinden, maar deze zijn door de tijd vervangen door nieuwbouw (overigens met respect voor de bestaande situatie). De architect van het schooltje was werkzaam bij de afdeling Publieke Werken van het O.L. ZIJP en zou later het experimentele en invloedrijke schoolbouwsysteem voor de SGL en het 'Regenboogtype' ontwikkelen.

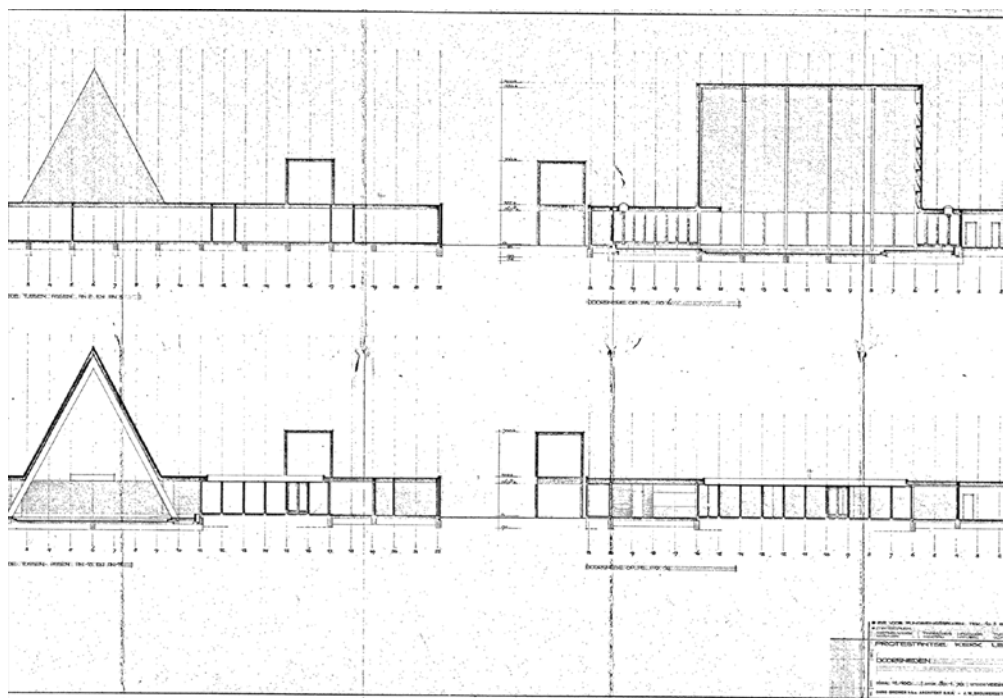


Het schooltje had twee lokalen en twee andere ruimtes rond een centrale hal met lichtkoepels. In het ontwerp principe van een centrale hal met rondom lokalen waren al de leidende principes te herkennen voor de later door Jellema gebouwde scholen. Opvallend element van de school is het kunstwerk in de gevels rechts van de entree.



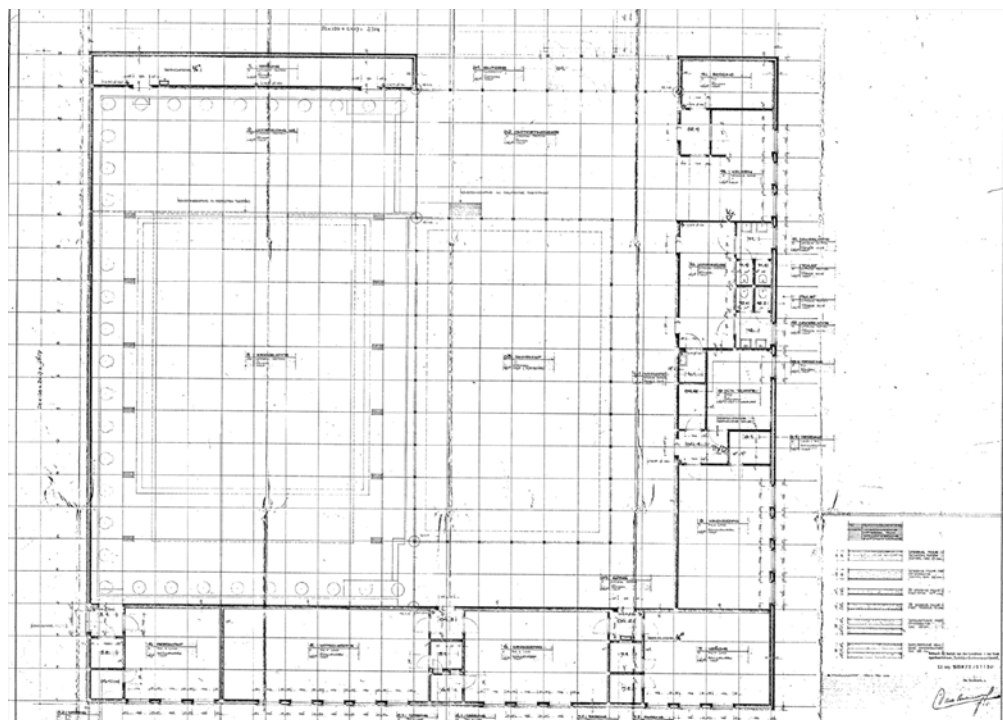
RK-kleuterschooltje Laetare, 2022 (INTI)

Het gebouw is door de tijd sterk aangepast en uitgebreid met een oostelijke vleugel. Toch is de oorspronkelijke toestand nog herkenbaar. Het gebouw heeft een zeer kenmerkende stedenbouwkundige situering in de centrale groenstrook, die voortkwam uit het destijds gangbare principe van de wijkgedachte en wat typerend is voor het modernistische ontwerp van de wijk; zo konden kinderen zonder wegen over te steken naar school lopen. De architectuur van het gebouw is niet uitzonderlijk, maar wel representatief voor de bouwperiode. Als oudste nog bestaande schoolgebouw van de cultuurhistorische waardevolle Zuiderzeewijk is er een herinneringswaarde aan het gebouw verbonden, die ongetwijfeld groot zal zijn voor iedereen die hier de kleuterschool bezocht.



Doorsneden Ontmoetingskerk, 1971 (Gemeentearchief Lelystad)

Plattegrond Ontmoetingskerk, 1971 (Gemeentearchief Lelystad)



PKN Nederlands Hervormde 'Ontmoetingskerk' 1971

Onno Greiner, met projectarchitect H. Verwer
Schor 4

'Het wordt hier in het nieuwe land als een vanzelfsprekende zaak beschouwd dat de oude scheidsmuren niet meer aanwezig zijn'.⁶ Met die gedachte stichtten de Hervormde en Gereformeerde Kerk een nieuwe oecumenische Lelystadse geloofsgemeenschap en gaven opdracht voor de bouw van een gezamenlijke kerk met 550 zitplaatsen aan de Amsterdamse architect Onno Greiner. Het gebouw bestaat uit een vierkante plattegrond met een enkele bouwlaag, waarin een ontmoetingsruimte is ondergebracht en een binnenhof. In het midden van de kerk ligt de hoge kerkruiimte onder een enorm zadeldak dat vanaf de grond met een in het interieur zichtbare houten constructie oprijst. De entree van de kerk is gemarkeerd door een luifel met een groot kubusvormig frame erop.

Het kerkgebouw is in redelijke gave staat. Er is recentelijk een glazen opbouw toegevoegd, die enige afbreuk doet aan het originele ontwerp. Toch is de oorspronkelijke verschijningsvorm nog goed afleesbaar. De kerk is van belang als vertegenwoordiger van de bijzondere en typerende oecumenische kerkgenootschapsvorming in de polderhoofdstad. Ook de situering in de voorzieningszone maakt het object van belang voor het bredere stedenbouwkundige verband van de Atolwijk. De architectuur, die wordt bepaald door de simpele combinatie van enkele geometrische vormen en de symbolische waarde van het zadeldak als 'huis' voor de kerkgangers, heeft een esthetische kwaliteit.

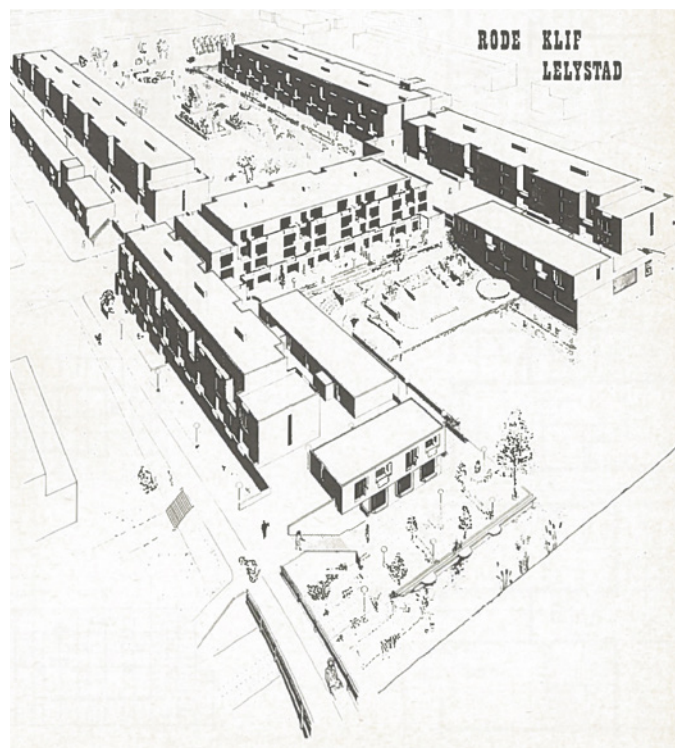
6 'Kerk zonder grens', *De Tijd*, 11 september 1971, 6.



Ansichtkaart van de
Ontmoetingskerk (Reliwiki.nl)



PKN Nederlands Hervormde
'Ontmoetingskerk', 1979
(Lelystad Compleet Anders)



Schets van Het Rode Klif,
1975 (BOUW, nr. 25 21-6-1975)

Aanzicht vanaf de Houtribdreef,
1975 (BOUW, nr. 25 21-6-2975)



Woningbouwcomplex Het Rode Klif

1972

Tjakko Hazewinkel

Rode Klif I, Veluwebrug

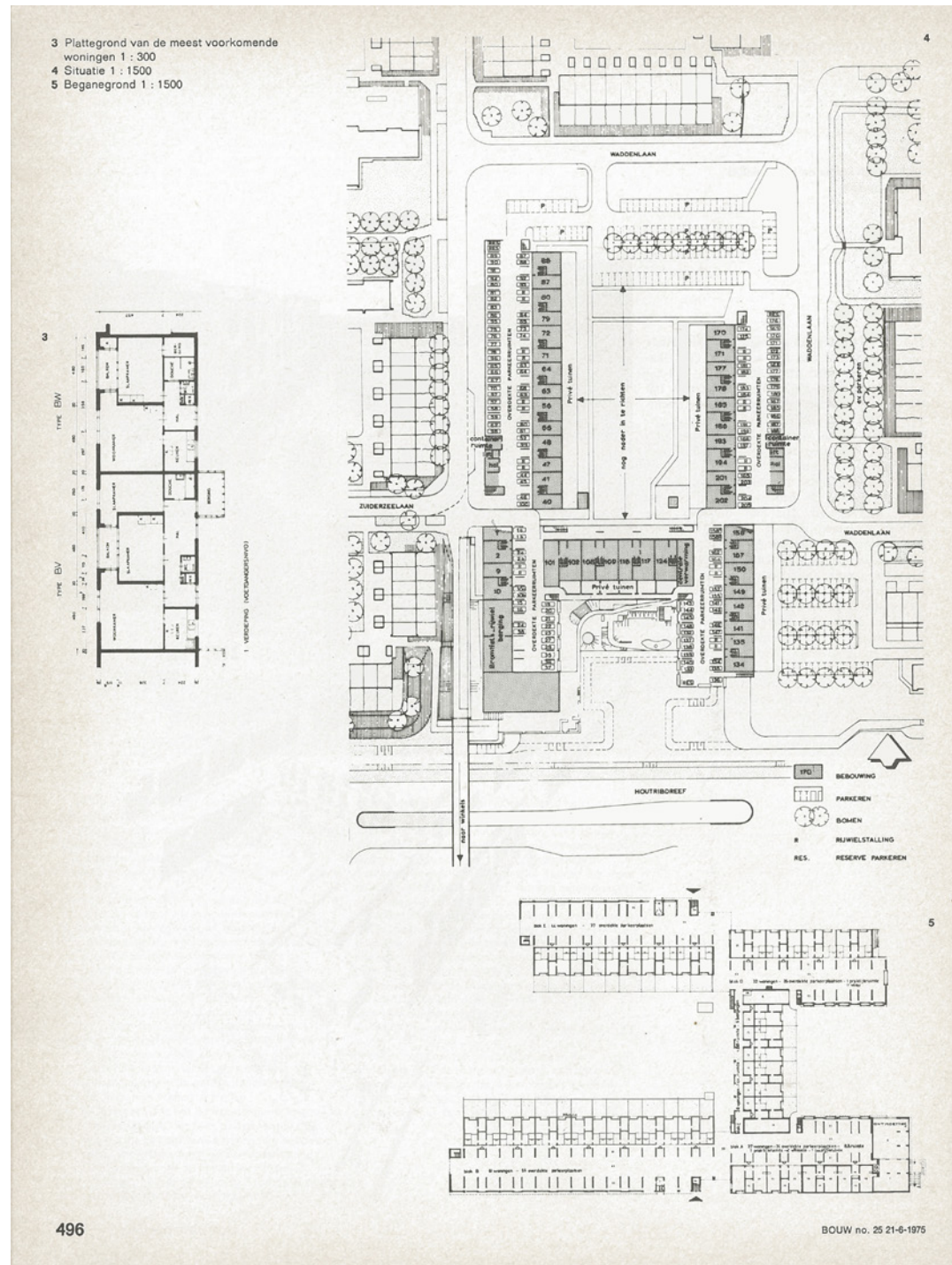
Op de plaats van Het Rode Klif had de RIJP in het *Plan voor de Eerste Groeifase* meergezinswoningen ingetekend, in dezelfde architectuur als de overige bebouwing in de Zuiderzeewijk. Dit blok zou dienen als 'bruggenhoofd': een schakel tussen het winkelcentrum en de woonbuurt. Het was gekoppeld aan de voetgangers en fietsersbrug over de Houtribdreef, waarvandaan het goed zichtbaar is door de open waterpartij. Het Voor de invulling van de nog lege kavel werd de Amsterdamse architect Tjakko Hazewinkel ingeschakeld, die ruime ervaring had met het bouwen voor jongeren en ouderen. Hazewinkel werkte bijvoorbeeld in 1959 samen met Herman Herzberger aan het ontwerp voor de kolossale Weesperflat (1966) met studentenwoningen.

Het Rode Klif werd door Hazewinkel ontworpen met 192 woningen voor ouderen, jongeren, alleenstaanden en 'onvolledige gezinnen', 143 parkeerplaatsen en enkele winkels. Het complex bestaat uit enkele rechthoekige bouwvolumes, samengesteld tot een H-vorm. De bouwhoogte verspringt per bouwdeel en varieert tussen de twee tot vier bouwlagen. Ook in dit gebouw is sprake van een activering van een tweede maaiveld: de gestapelde appartementen op de verdiepingen zijn te bereiken via een verhoogde 'straat' die in het midden van de bouwdeelen loopt. De betonconstructie is deels in het zicht gelaten en de gevels zijn opgetrokken uit geel metselwerk en betonsteen. Doordat de gevels steeds uitspringen, uitkragen en terugliggen is ondanks het sobere materiaal- en kleurgebruik een zeer levendig aanzicht gecreëerd. De architectuur kent door het programma, de hoge mate van plasticiteit en het materiaalgebruik stilistische verwantschap met het structuralisme, waaronder de monumentale Weesperflat in Amsterdam.

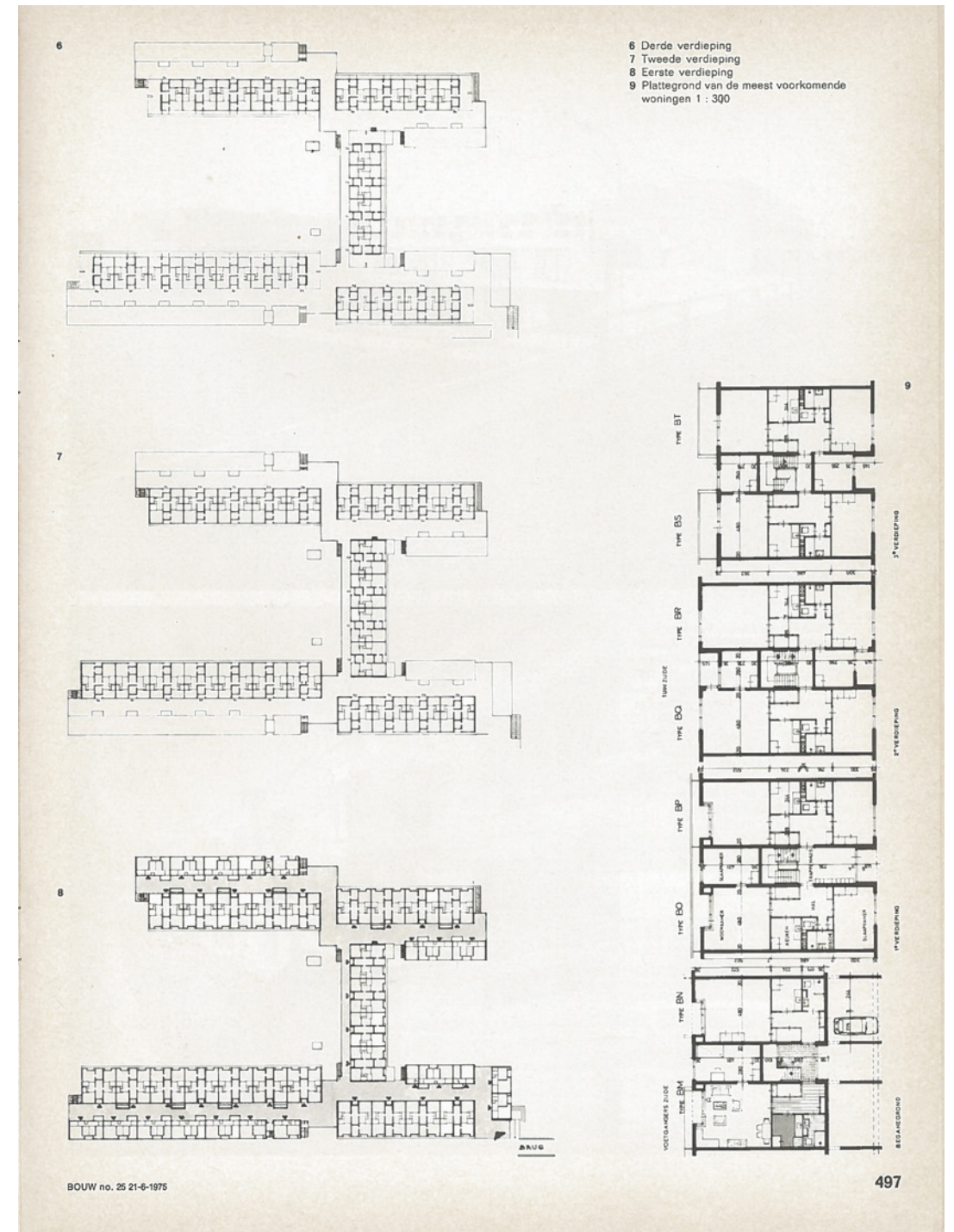
Het gebouw is door zijn typologie een zeer kenmerkende vertegenwoordiging van de woningarchitectuur van de jaren zeventig, toen er steeds meer aandacht ontstond voor afwijkende woonvormen en nieuwe typologieën werden ontwikkeld voor laagbouw in hoge dichtheid. Door het aangaan van een ruimtelijke relatie met de verschillende verkeersroutes, op verschillende niveaus, en door de schakelfunctie tussen het winkelcentrum en de woonbuurt is het complex zeer belangrijk in het bredere stedenbouwkundige verband van het oudste deel van Lelystad. Net als het winkelcentrum is ook Het Rode Klif een stuk stad waarin niet alleen het maaiveld maar ook de eerste verdieping is geactiveerd. De architectuur, met haar interessante gevelgeleding en sterke ruimtewerking, geeft Het Rode Klif bovendien een grote esthetische kwaliteit.



De verhoogde binnenstraat, 1975
(BOUW, nr. 25, 21-6-1975)

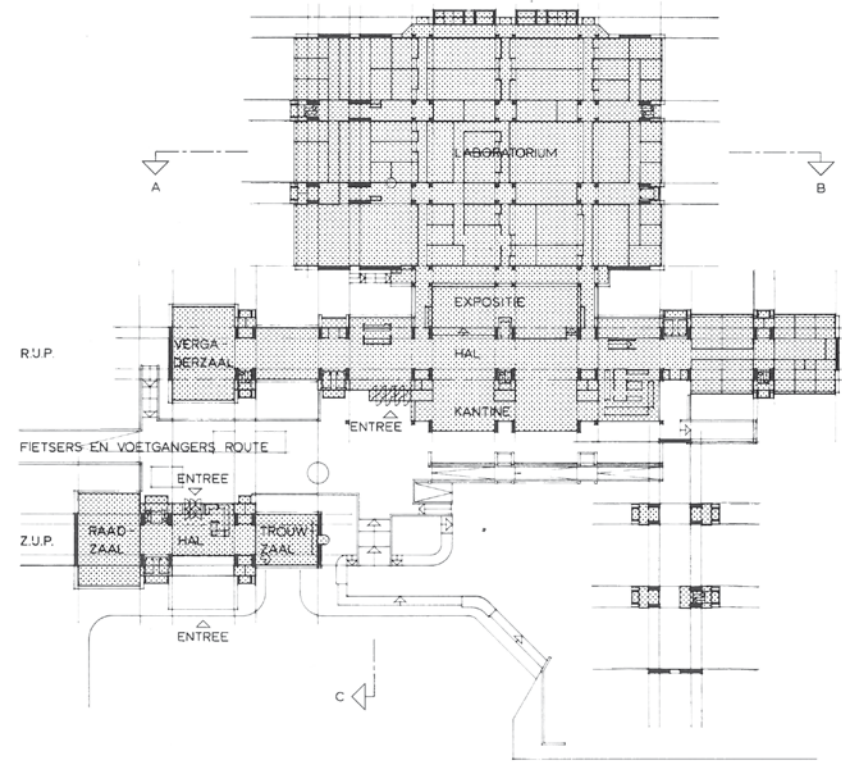


Plattegronden Het Rode Klif, 1975 (BOUW, nr. 25, 21-6-1975)



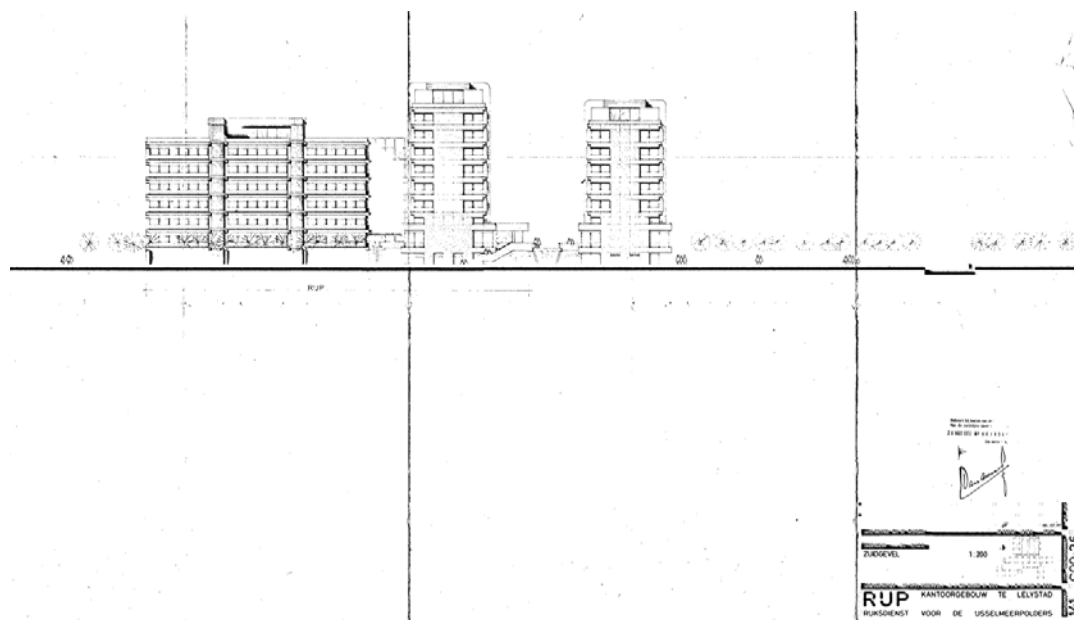
Plattegronden Het Rode Klif, 1975 (BOUW, nr. 25, 21-6-1975)





Plattegrond
op fiets- en
voetgangsniveau,
1974 (BOUW nr. 42,
19-10-1974)

Zuidgevel Smedinghuis, 1973



Rijp en Openbaar Lichaam Zijp-complex, Smedinghuis

1971-1973

Architectenbureaus Jan du Pon en Dick van Mourik, projectarchitect Ph. M.

Rosdorff

Zuiderwagenplein 2

Oorspronkelijk zou in het centrumgebied van Wijk I alleen een stadskantoor gebouwd worden voor het Openbaar Lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders, de voorloper van de gemeente Lelystad. Om de groei van het eerste Lelystadse centrum aan te jagen werd eind jaren zestig besloten om ook de RIJP hier tijdelijk te huisvesten. De opdracht werd met 5.000 vierkante meter uitgebreid. Destijds was nog geen vastgesteld plan voorhanden voor de definitieve situering van het stadscentrum; zodoende fungeerde het wijkcentrum van Wijk I, in ieder geval tijdelijk, als stadshart. De ambities om van dit stadshart een echt grootstedelijk complex te maken verklaart de achteraf gezien nogal exorbitante schaal en bouwhoogte van de RIJP- en ZIJP-kantoren. Ook het uitgebreide gemeenschapscentrum Agora zou in de directe omgeving gebouwd worden. Al deze grote gebouwen moesten in samenhang met de fiets- en voetgangsroutes door het gebied worden ontworpen.



Interieur van de entreehal,
1974 (BOUW nr. 42, 19-10-
1974)

Om te voldoen aan die opdracht situeerden de architecten de hoofdentrees van de twee parallelle kantoorwings aan de verhoogde fiets- en voetgangsroute naar de Bovenoverbrug. Haaks op het hoofdgebouw van de RIJP werden nog twee vleugels toegevoegd. Het gebouw is opgebouwd uit betonnen prefab-vloerdelen die op gegoten vloerbalken zijn gelegd. De witte gevels van het gebouw vallen op door de buitenlangs geleide polyester luchtkokers en aluminium erkers. De kantoorplattegronden van het gebouw waren flexibel in te delen als kantoorruimten, een noviteit destijds. Verder was er bijzondere aandacht voor de inrichting van het interieur, met cassettenplafonds, akoestische betonnen wanden en kunstwerken.

Het gebouw is recentelijk gerenoveerd en huisvest momenteel ambtenaren van Rijkswaterstaat. Aan de achterzijde is het -met respect voor het bestaande gebouw- uitgebreid. Het gecombineerde RIJP- en ZIJP-kantoor herinnert aan de ambitie van de rijksdienst om in Lelystad een grootstedelijk stadscentrum op te bouwen. Toen een aantal centrumfuncties later werd verplaatst naar de tweede centrumknoop (Gordiaan) stakte de uitgroei van het Lelystadse centrum en bleef de bouw van onder meer het gemeenschapscentrum Agora uit. Zodoende correspondeert de schaal van het kantoorgebouw niet goed met het kleinschaliger karakter van de omgeving. Bovendien betekende de



Smedinghuis met de verhoogde fiets- en voetgangersroute naar de nog grotendeels onbebouwde Atolwijk, 1974 (BOUW nr. 42, 19-10-1974)

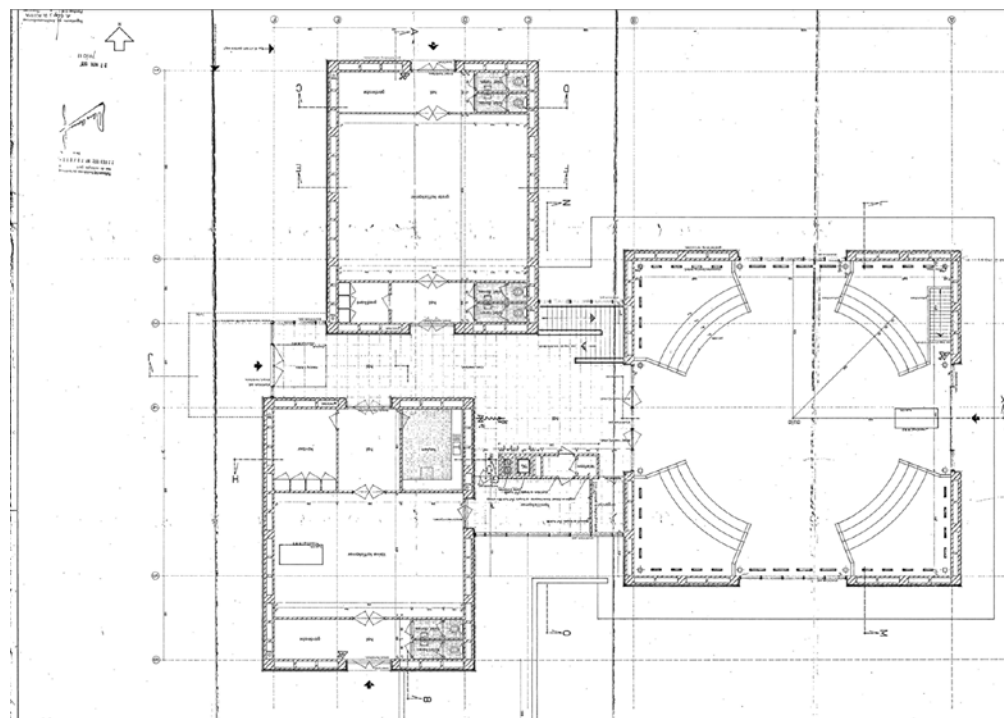


Smedinghuis, 2022 (INTI)

totstandkoming van het nieuwe stadhuis in De Gordiaan dat de symbolische betekenis van de kantoren als de plek waar de Lelystedelingen trouwden, kinderen inschreven of hun paspoort ophaalden uit het Lelycentre verdween. Het blijft van grote betekenis dat de kantoren zijn gebouwd in samenhang met de verhoogde fiets- en voetgangersroutes door het gebied, een belangrijke karakteristiek die nog maar enkele gebouwen in Lelystad bezitten. Ook de opvallende, futuristische architectuur geeft het complex zijn esthetische en architectonische kwaliteit. Bovendien heeft het gebouw als RIJP-hoofdkantoor een belangrijke cultuur-historische waarde en verbondenheid met de ontwikkeling van Lelystad. Jarenlang werd vanuit de 'ivoren torens' de polderhoofdstad uitgetekend en bestuurd.

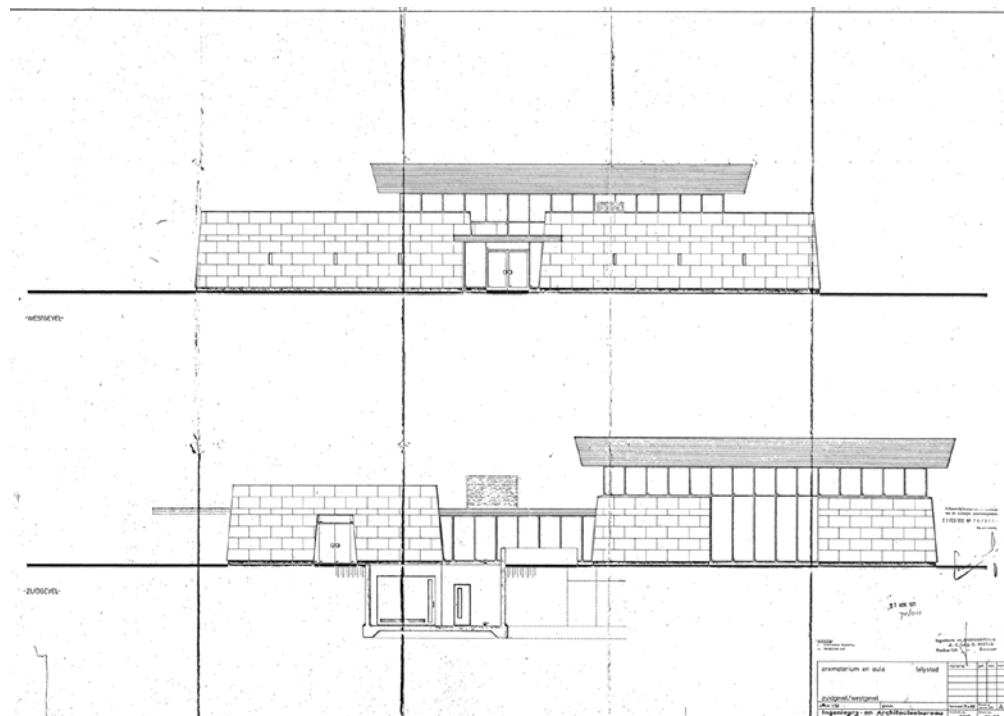


Smedinghuis, 1979 (Lelystad Compleet Anders)



Plattegrond van het crematorium met aula, 1972 (Gemeentearchief Lelystad)

Gevels van het crematorium met aula, 1972 (Gemeentearchief Lelystad)



Crematorium en aula Oostranddreef 1973

Architectenbureau Ae.G. en J.D. Postma
Oostranddreef I

Iedere zichzelf respecterende stad heeft een begraafplaats, en ook de bewoners van de Lelystad moesten vanaf de prille stichtingsfase een laatste rustplaats krijgen. Al in het *Plan voor de Eerste Groeifase* was de begraafplaats op de afgelegen plek aan de Oostranddreef opgenomen. In 1973 werd hier een crematorium en aula opgeleverd, ontworpen door architectenbureau Postma. Het gebouw bestaat uit drie bouwdelen, waarvan twee ontvangst/koffieruimtes aan weerszijden van de entree. Daartussen loopt de gang naar de grote, vierkante aula voor de ceremonie. Alle gebouwdelen hebben taps toelopende, gesloten gevels en doordat ze bekleed zijn met grote, donkere natuursteen wordt het beeld van een archaische tempel verder versterkt. Het dak van de aula lijkt te zweven boven een glaspartij. In de representatieve voorgevel van het gebouw is met natuursteen een mozaïek gelegd.

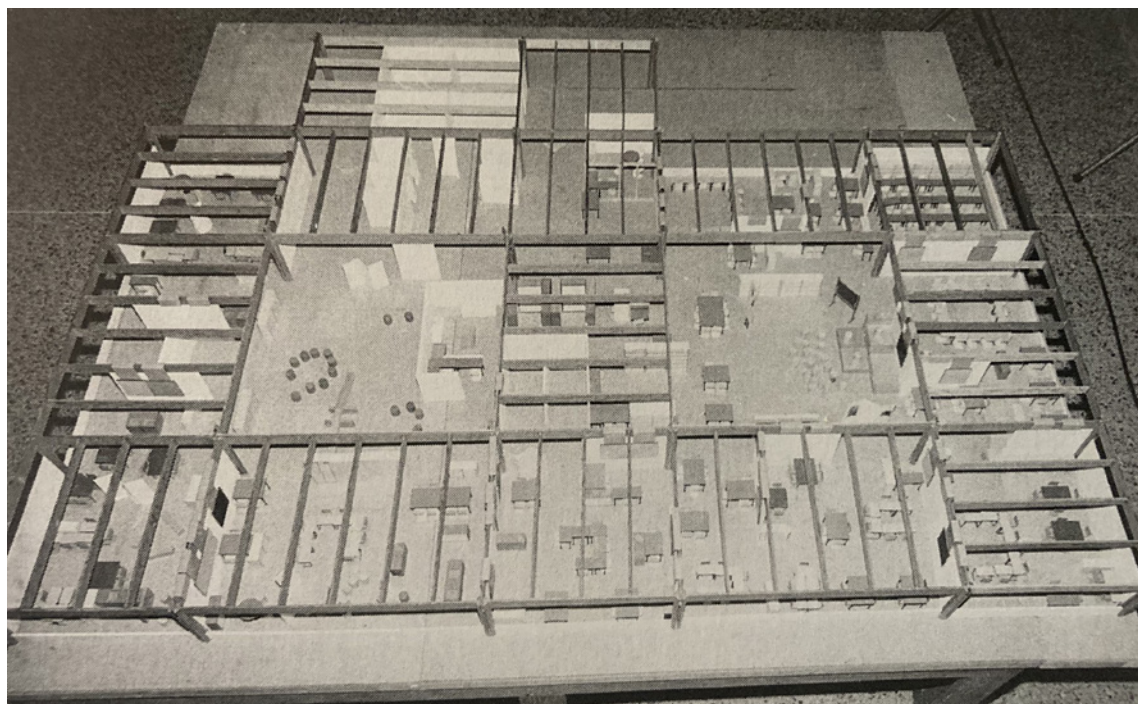
Het gebouw is uitgebreid met aan weerszijden ronde gebouwdelen en ook de aula is recentelijk aangepast en bekleed met hout. Aan de voorzijde is echter het oorspronkelijke gebouw nog goed te herkennen. Vooral de natuurstenen gevelbekleding en de gebouwvorm met taps toelopende wanden zijn van betekenis. Daarnaast bezit het gebouw herinneringswaarde als een van de vroege, essentiële collectieve stadsvoorzieningen van Lelystad.



Crematorium en aula Oostranddreef, 1979 (Lelystad Compleet Anders)



Crematorium en aula Oostranddreef, 2022 (INTI, Maarten Laupman)



Maquette van de KBO-school De Regenboog, circa 1974
(Henk Pruntel, Scholen in een nieuwe samenleving, 2004)



School De Springplank, 1979 (Lelystad Compleet Anders)



Regenwaterafvoer die veel is toegepast bij de openbare kleuter- en lagere scholen, 1979 (Lelystad Compleet Anders)

Schoolgebouw 'De Regenboog'

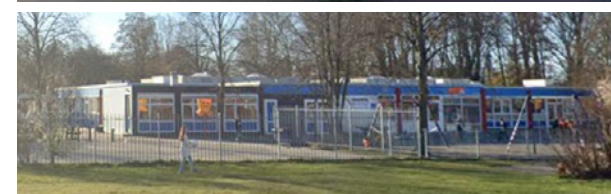
1974

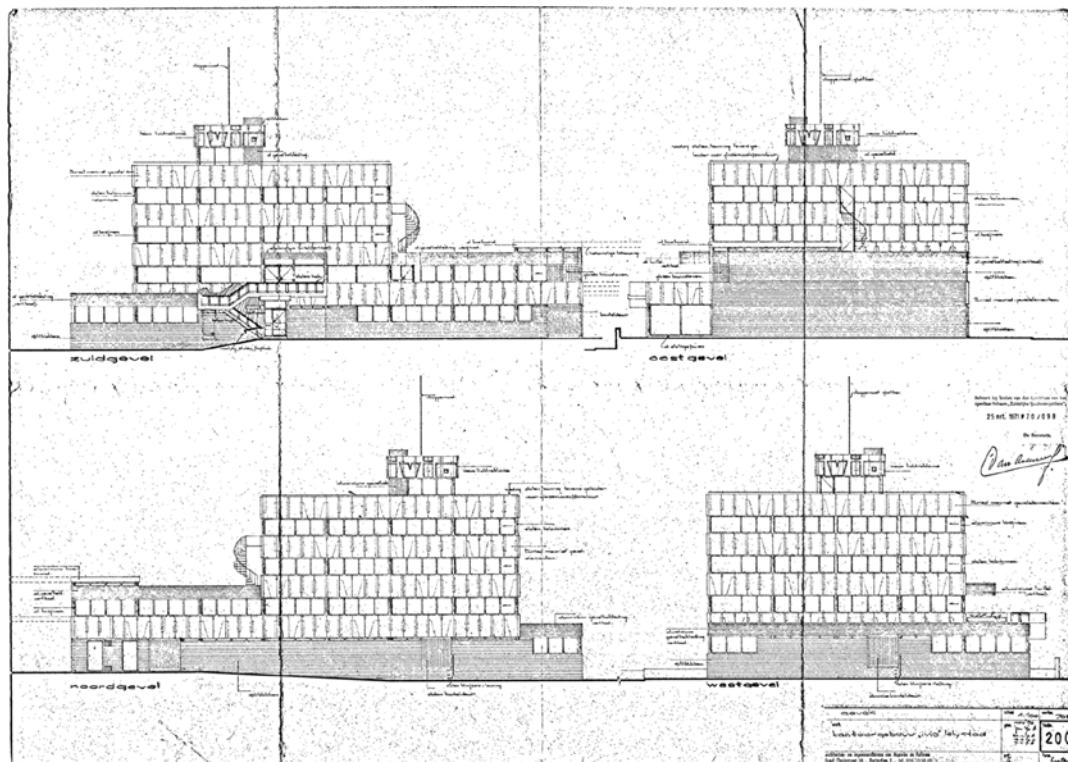
P. Jellema

Voorhof 4

Terwijl de eerste scholen in Lelystad nog traditiegetrouw waren gescheiden in kleuter- en lagere scholen werd in de jaren zeventig een nieuw type geïntroduceerd: een school voor gecombineerd kleuter- en basisonderwijs (KBO-school). De Regenboog was zo'n KBO-school en werd volgens dezelfde ontwerpprincipes gebouwd als het experimentele gebouw voor de Scholengemeenschap Lelystad in de centrumzone (voor een uitgebreide beschrijving hiervan zie hoofdstuk V). De architect wilde een 'schoollandschap' ontwerpen. Dat betekende bij de Regenboog dat de zes leslokalen en drie 'speelwerklokalen' voor het kleuteronderwijs waren gesitueerd rond open ruimten, om de integratie tussen het kleuter- en basisonderwijs te bevorderen. De compartimentering was flexibel aan te passen door de verschillende schuifwanden. Dit 'Regenboogtype' werd na een positief advies van de Stichting Informatiecentrum voor Scholenbouw door het O.L. ZIJP nog tien keer herhaald bij de bouw van KBO-scholen in Flevoland, waaronder De Kring (1977) in de Schouw en De Grundel (1977) in de Gondel.

Het schoolgebouw De Regenboog is op het eerste gezicht nog in goede staat. Als archetypen voor KBO-scholen in de Zuidelijke IJsselmeerpolders vertegenwoordigt De Regenboog een grote waarde. In onder meer de Lelystadse buurten de Gondel en Schouw werd het typologische voorbeeld opnieuw toegepast. Het gebouw bezit enige stedenbouwkundige waarde als schoolgebouw in een typische buurtvoorzieningsstrook. De architectuur is bijzonder omdat het architectonische beeld bepaald wordt door de uitzonderlijke constructiemethode waarin een zichtbare stalen constructie is gebruikt.





Gevels kantoor Maerlanthuis, 1971 (Gemeentearchief Lelystad)



Maerlanthuis, 2022 (Google Streetview)

Maerlanthuis

1972-1975

W.C. van Asteren

Maerlant 2

Om de werkgelegenheid te stimuleren werden een aantal rijksdiensten uit het westen van het land verhuisd naar Lelystad. Ze kwamen bijvoorbeeld terecht in de zone die het centrum van Wijk I met de latere Gordiaan zou verbinden. Enkele kantoren werden gesitueerd in de langgerekte strook langs de Polderdreef. Tussen het (inmiddels gesloopte) rijkskantorencomplex de Waterwijzer en de RIJP-kantoren werd allereerst het kantoor voor het Instituut voor de Individuele Ontwikkeling (I.V.I.O) gebouwd, een onderwijsinstelling die voorheen in Amsterdam was gevestigd. Het was een opvallende vierkante kantortoren met vier verdiepingen op een lage plint.

Later werd het complex aan de oostzijde uitgebreid en het gehele terrein tot aan het Stadskantoor gevuld met een plintgebouw van twee lagen, waarop twee vierkante torens staan met acht bouwlagen aan weerskanten van een binnenplaats. Beide torens kragen uit over de onderbouw en staan op kolommen. De kantoren waren bestemd voor het Rijksinstituut voor Integraal Zoetwaterbeheer en Afvalwaterbehandeling (R.I.Z.A.), dat in het kader van de spreiding van rijksdiensten (1975) verhuisde uit Voorburg. De torens hebben alledrie een vergelijkbare vierkante vorm, doorlopende vensters, grindbetonnen borstweringen en een robuuste betondetailering. Verschillen worden tot uitdrukking gebracht door middel van kleur: de toren aan de Polderdreef was antracietkleurig, die aan de Maerlant lichtgrijs, terwijl ook de onderbouw antraciet was; kleuraccenten in de penanten en dakrand waren oranje. Het complex wordt gerekend tot het brutalisme, een architectonische stijl die tegenwoordig opnieuw gewaardeerd wordt.



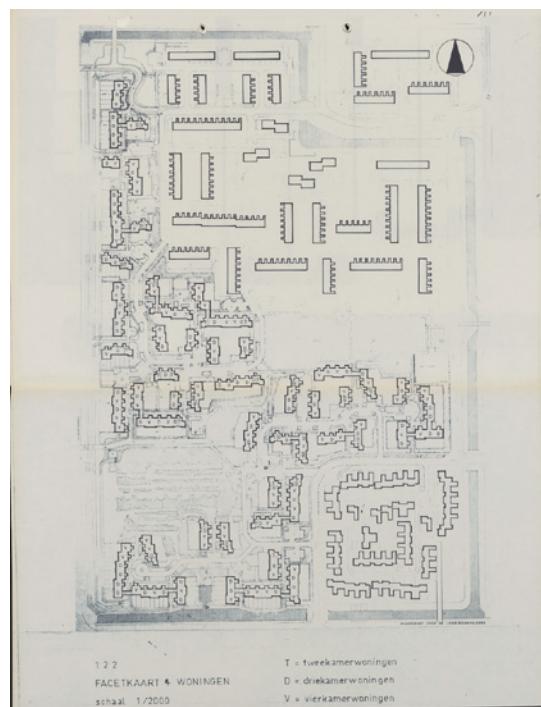
Het Maerlanthuis, 2022 (INTI)



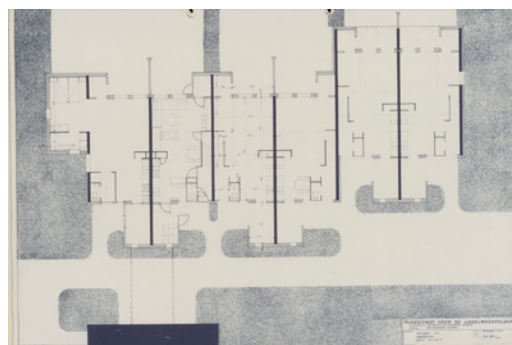
Het Maerlanthuis, 2011 (flickr.com, Klaas Vermaas)



De kantoorstrook die Lelycentre met de Gordiaan verbond aan het eind van de jaren zeventig. Links het afgebroken complex de Waterwijzer, waar de Dienst Zuiderzee Werken gevestigd was. Daarachter het Maerlanthuis en daarachter Stadskantoor en Smedinghuis (Het Flevolands Archief)



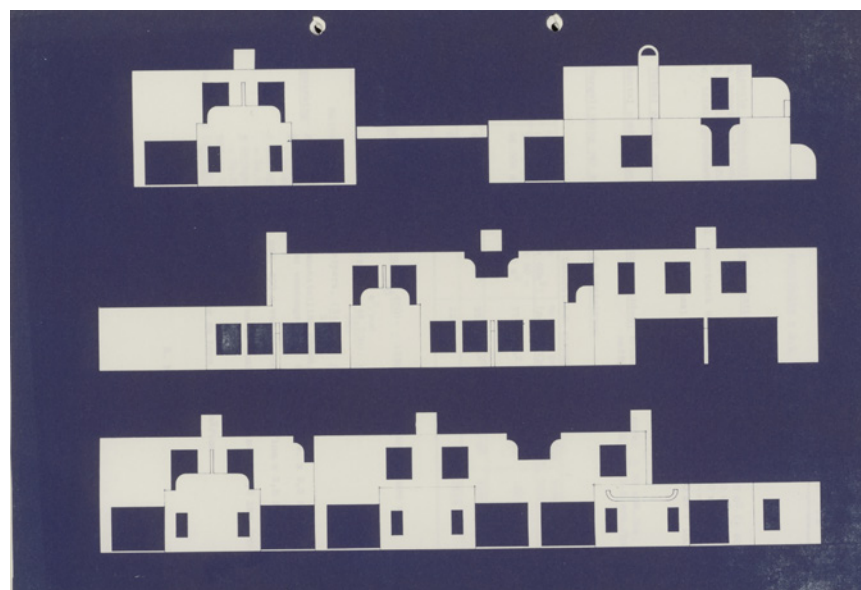
Situatie van de woningen, 1974 (Het Flevolands Archief)



Plattegronden van de begane grond van verschillende woningtypen, 1974 (Het Flevolands Archief)



Plattegronden van de verdieping van verschillende woningtypen, 1974 (Het Flevolands Archief)



Schets van de woningen, 1974 (Het Flevolands Archief)

Kust- en Damrif (ensemble)

1975-1976

Bouwkundige afdeling RIJP

Kust- en Damrif

In de westelijke strook van Atolwijk zou oorspronkelijk hoogbouw of 'dichte bebouwing' worden gerealiseerd, zodat een soepele ruimtelijke overgang zou ontstaan tussen het geplande stadscentrum en de woonbuurten van Wijk I. Dit concept werd verlaten en vervangen door een experimentele typologie voor laagbouw in hoge dichtheid. Tussen 1975 en 1976 werden hier 316 woningwetwoningen gebouwd in een speelse verkavelingsstructuur van korte en langere rijtjes tweelaagse eengezinswoningen in hofjes. Parkeerplaatsen lagen voornamelijk langs de randen van de woningclusters, waardoor de ruimte tussen de woningen geserveerd bleef voor voetgangers. Door de hoge dichtheid is veel ruimte overgebleven voor groenstructuren, waaronder een groenstrook tussen de Damrif en Kustrif die richting het centrum uitloopt in een royale groene wig. De architectuur valt op door de witte, gesloten gevels die de woningen een mediterrane uitstraling gaven en het buurtje de bijnaam 'Klein Jeruzalem' opleverde. Het was nadrukkelijk de bedoeling iets anders te bouwen dan de standaard eengezinswoning met 'woonetalages', zoals een RIJP-ambtenaar de gebruikelijke doorzonwoningen noemde.⁷ Ondanks de bijzondere architectuur betrof het project sociale woningbouw met een betrekkelijk lage huur. Daar was de RIJP dan ook trots op, een ambtenaar noemde het witte buurtje niet minder dan het 'het paradepaardje van Lelystad'.⁸

Het buurtje in de omgeving van de Kust- en Damrif verkeert nog in oorspronkelijke staat. Het markante stedenbouwkundige ontwerp vertegenwoordigt een verschuiving in het denken over woningbouw, waarbij afstand werd genomen van hoogbouw en van eentonige rechtlijnigheid en open verkavelingen en meer werd gestreefd naar kleinschaligheid en beschutte sferen. Ook de RIJP ging mee in deze nationale ontwikkeling en was bereid te experimenteren met dit opvallende project. Het heeft een zeer uniek buurtje opgeleverd, met een gevarieerde en herbergzame verkaveling en beschutte



Kust- en Damrif, 1979
(Lelystad Compleet Anders)

⁷ 'Wonen op een kustrif', NRC Handelsblad, 25 mei 1979, 12.

⁸ Ibidem.



Kust- en Damrif, 1979
(Lelystad Compleet Anders)

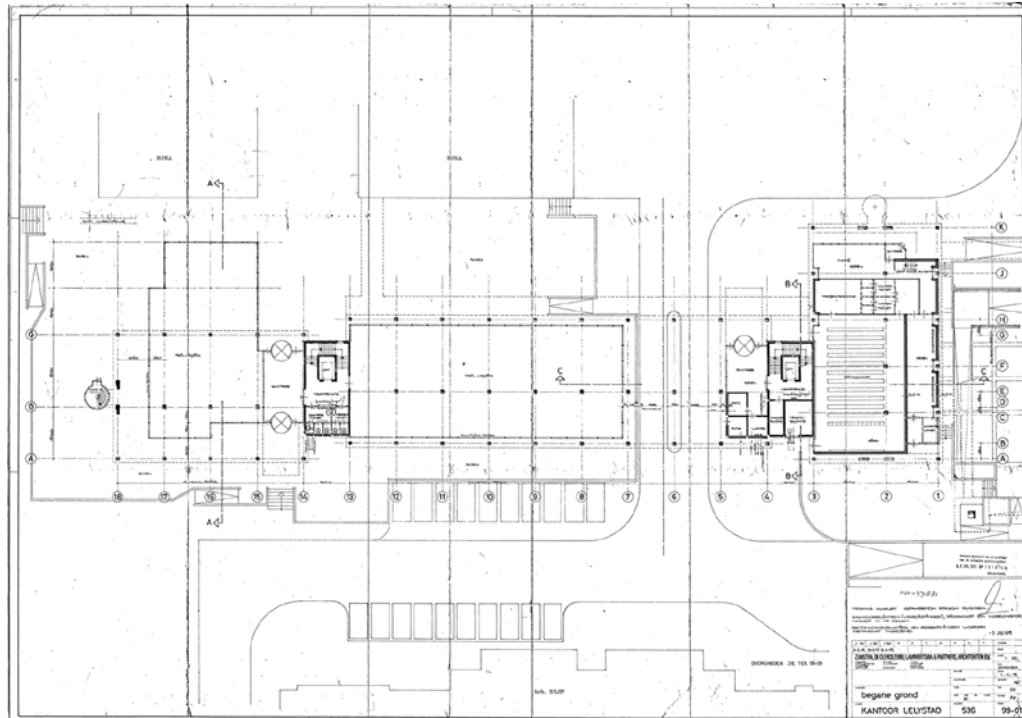


Kust- en Damrif, 1979
(Lelystad Compleet Anders)



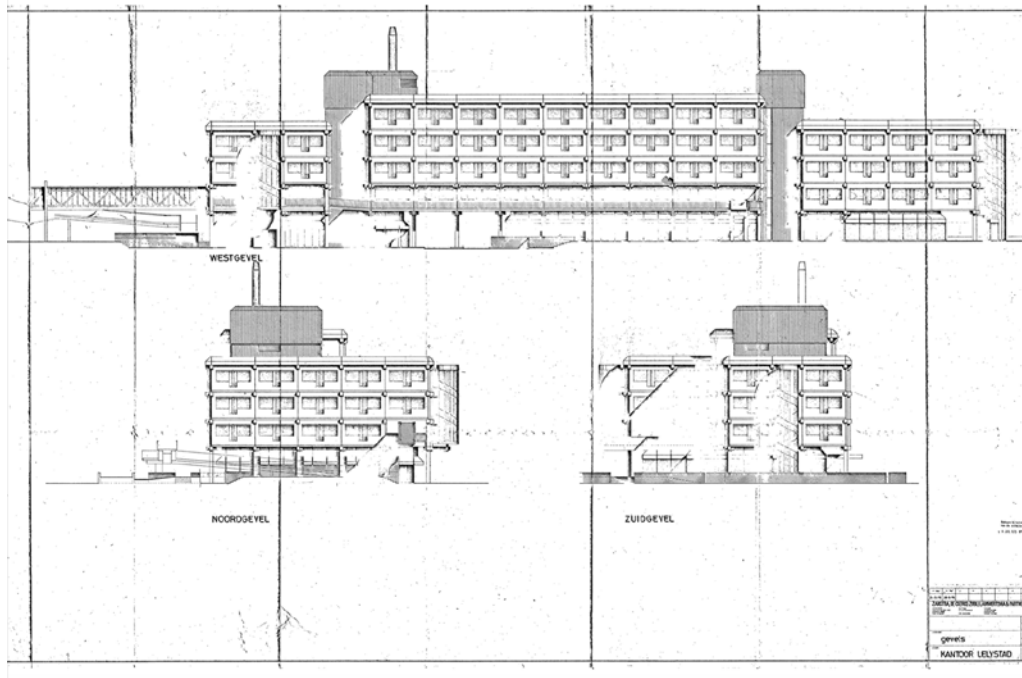
collectieve buitenruimtes. Ook de architectuur is vrij uitzonderlijk, vooral voor sociale woningbouw. De witte, gesloten geveltjes met hun kenmerkende decoratie en verschillende woningtypen geven het een mediterrane verschijningsvorm die sterk afsteekt tegen de kleurloze rijtjes doorzonwoningen die een groot deel van Atolwijk domineren.





Begane grond Stads Kantoor, 1975 (Gemeentearchief Lelystad)

Gevels Stads Kantoor, 1975 (Gemeentearchief Lelystad)

**Stadskantoor Lelystad**

1976

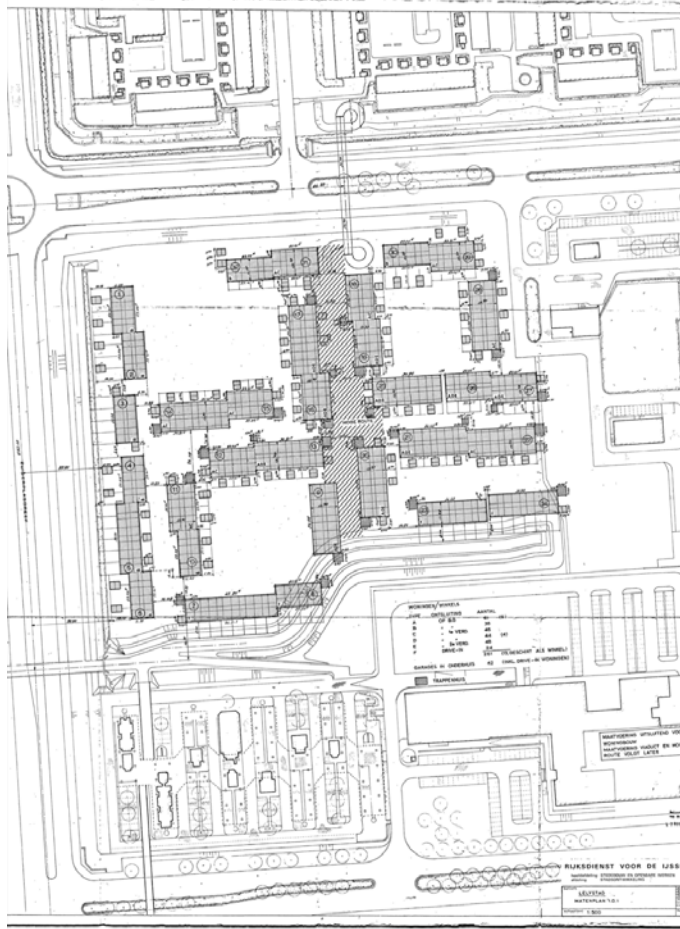
Zanstra, De Clercq Zubli, Lammertsma en Partners
Maerlant 10

Al in 1977 verhuisde het O.L. ZIJP van het Smedinghuis naar het nieuwe Stads Kantoor. Dit zou het onderkomen blijven van (de voorloper van) de gemeente Lelystad tot de oplevering van het stadhuis in de Gordiaan. Naast kantoorgebouw functioneerde de onderbouw ook als bioscoop en café. Net als de kantoren voor de I.V.I.O. en R.I.Z.A. was de witte kantoor schijf onderdeel van de kantorenstrook die de verbinding moest aangaan met de centrumzone.

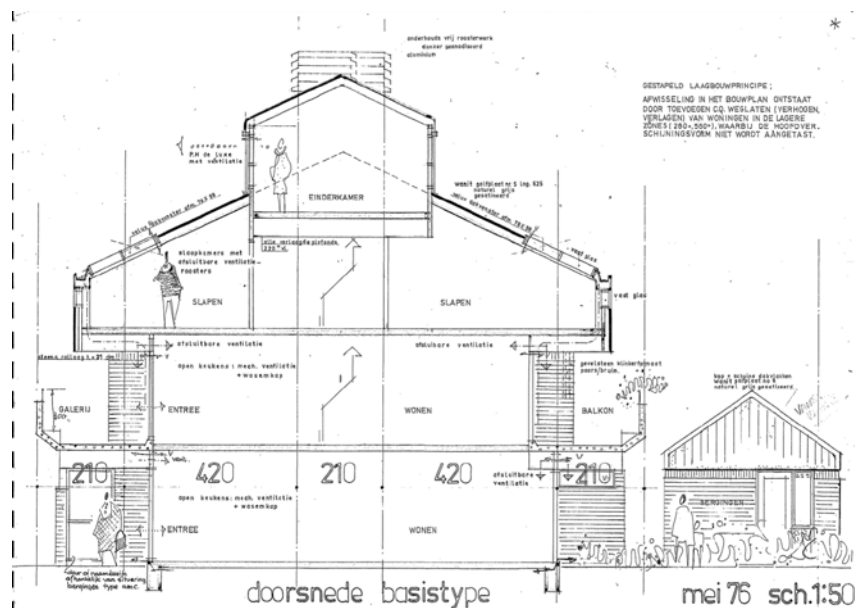
De kantoor schijf van vier en vijf bouwlagen ontleent zijn architectonische expressie aan de industriële constructie. De koppen van de betonnen constructiebalken steken uit de gevels en zijn decoratief vormgegeven. Tussen de betonconstructie zijn de gevels ingevuld met geprofileerde betonplaten met daarin T-vormige raampartijen. Het gebouw heeft een teruggelegde plint waardoor het lijkt te zweven. De geprofileerde koppen van de constructiebalken vormen hier moderne, betonnen kapitelen.

Stadskantoor Lelystad, 1979
(Lelystad Compleet Anders)

Het exterieur van het gebouw verkeert in gave staat. Het gebouw heeft als voormalig Stads Kantoor enige cultuur-historische waarde als de zetel van (de voorloper van) het Lelystadse gemeentebestuur. Als onderdeel van de verbindende kantorenstrook bezit het gebouw stedenbouwkundige waarde. De grootste betekenis schuilt echter in de opvallende betonarchitectuur met een gedeeltelijk zichtbare constructie, decoratieve balkkoppen en geprofileerde gevelplaten.



Situatie Bastion, 1976
(Gemeentearchief Lelystad)



Dwarsdoorsnede
basistype, 1976
(Gemeentearchief
Lelystad)

Woningbouwcomplex Bastion (ensemble) 1978

Bureau voor ruimtelijke vormgeving Brakel en
Buma
Bastion

Net als Het Rode Klif en Bovenover kwam woningbouwcomplex Bastion voort uit de vraag naar een grotere variatie in woonvormen. De architecten, het Haarlemse architectenduo Brakel en Buma, stonden bekend om hun woningbouwprojecten waarbij de wensen van toekomstige bewoners zwaar meewogen. Vlak voor de oplevering van de Bastion hadden Henk Brakel en Wijbrand Buma in Purmerend bijvoorbeeld 300 zogenaamde 'Kasko-woningen' gebouwd. Dat waren woningen die door bewoners zelf waren mede-ontworpen en vervolgens geheel naar eigen smaak afgebouwd konden worden; een geheel andere benadering dan de gestandaardiseerde systeembouw die tot de jaren zeventig gebruikelijk was. Brakel en Buma ontwierpen een fors complex, dat aansloot op de schaal van het centrum en de fiets- en voetgangersroute tussen de Pampus- en Centrumbrug incorporeerde. De verhoogde route vormde de ruggengraat van het project. De verticale scheiding tussen de verkeerssoorten werd destijds gezien als een stimulans van het stedelijk leven, een mogelijkheid tot intensivering. De gebouwtypologie sloot daarbij aan: op meerdere niveaus waren galerijen en toegangen tot de woningen gemaakt.

De architecten wilden met hun 'familie van woningen' voor een brede groep toekomstige bewoners bouwen. Dat gebeurde door een 'gestapelde laagbouw-principe', wat in feite betekende dat eengezinswoningen en appartementen in alle soorten en maten op elkaar gestapeld konden worden binnen een volume, waarbij de hoofdverschijningsvorm niet werd aangetast. Het basistype bestond uit een appartement op de begane grond met daarboven een gezinswoning. Maar de blokken langs de ruggengraat waren veel complexer en telden een veelheid aan woningtypen, met zowel gezinswoningen,



Woningbouwcomplex Bastion,
1979 (Lelystad Compleet
Anders)



Collectieve openbare ruimte, 1981 (HFA, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)

Woningen aan het Bastion, 1978 (HFA, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)



kleine appartementen en ouderenwoningen. Ze werden ontsloten door meerdere galerijen, deels aangesloten op de verhoogde route, deels toegankelijk via trappenhuizen.

Het principe van een familie van gestapelde eengezinswoningen is goed af te lezen in de verschijningsvorm van het complex. De architecten hebben niet gekozen voor gelijkvormige middelhoogbouwschijven met platte daken, maar voor een veelheid van in bouwhoogte variërende bouwvolumes onder hellende daken en dakjes. Bovendien zijn de gebouwdelen dicht op elkaar gesitueerd, met daartussen autovrije en -luwe openbare ruimtes. Door deze ontwerpkeuzes is het kleinschalige en beschutte karakter van een woonerf ontstaan, maar dan met meergezinswoningen van tussen de drie tot vijf bouwlagen.

Het architectonische beeld was oorspronkelijk erg opvallend: de daken en een deel van de gevels waren bedekt met witte golfplaten, dat sterk contrasteerde met het oranje metselwerk. De forse vormen werden gecompliceerd door het overvloedige gebruik van beton brut (beton waarin de planken van de bekisting zichtbaar zijn gelaten), vooral in de stevige trappenhuizen en de uitkragende galerijbalustrades.

Bij een renovatie in 1987 zijn een aantal van de kenmerkende elementen verdwenen. De witte golfplaten werden vervangen door houten shingles, het beton brut werd geschilderd, de trappenhuizen dichtgezet, de verhoogde route afgebroken. Desondanks is het oorspronkelijke ontwerp nog goed afleesbaar. Het ontwerpprincipe van gestapelde laagbouw heeft zowel een origineel als knus karakter opgeleverd. De markante architectuur versterkt die waardevolle eigenschap door de compacte situering van de bouwvolumes, de hellende dakvormen en de vele woningtypen.



(fotos.serc.nl)

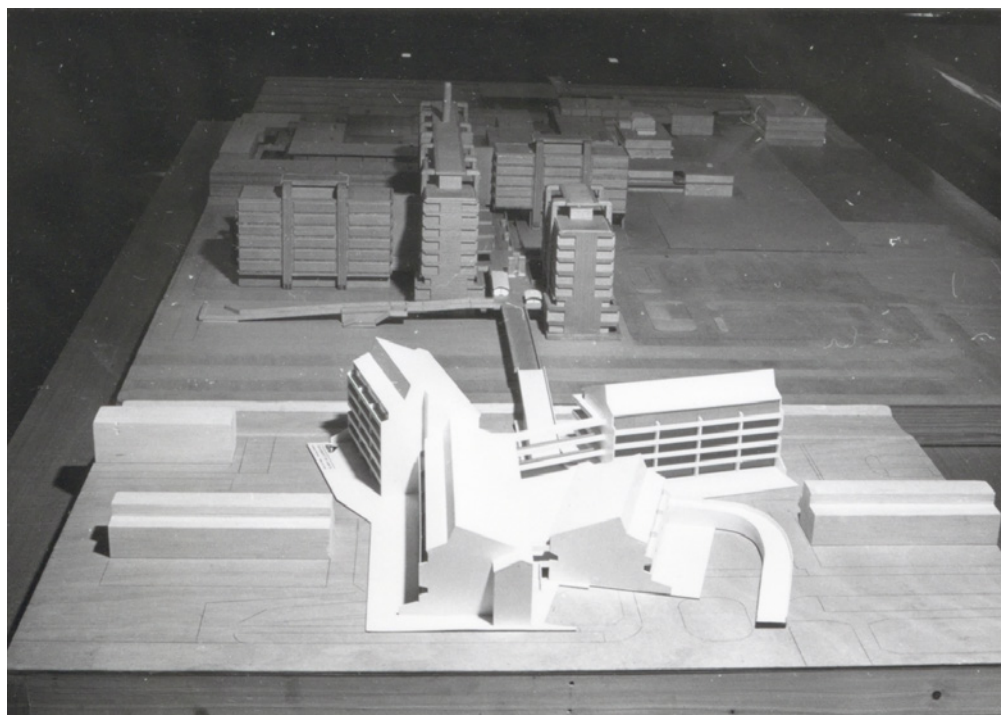


1979 (Lelystad Compleet Anders)



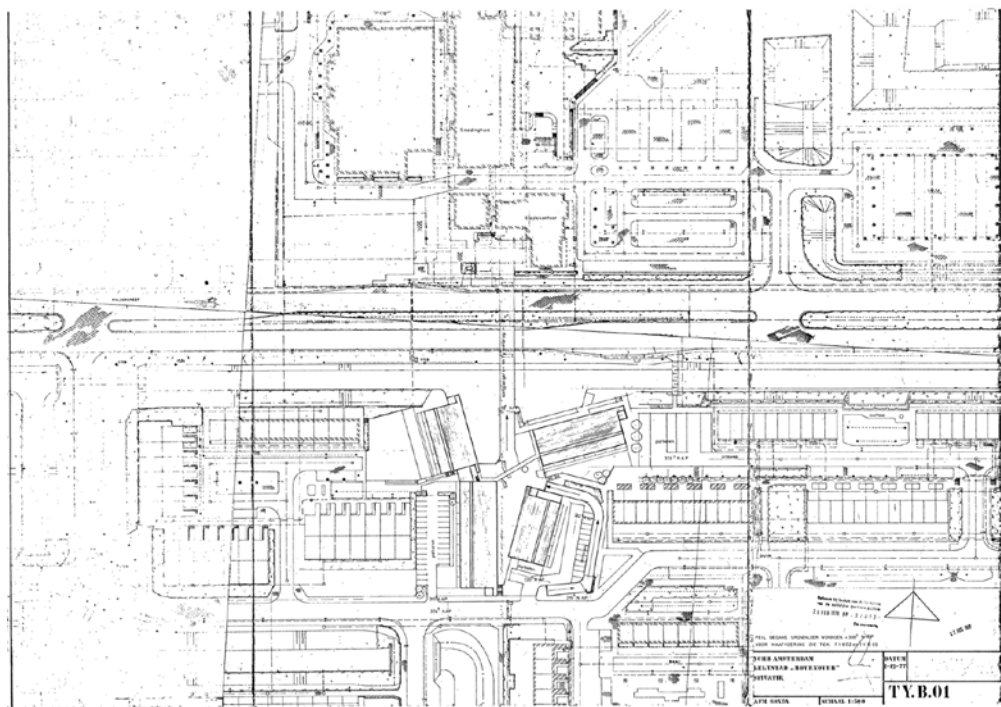
2022 (INFI, Maarten Laupman)





Maquette Bovenover, 1976 (HFA, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)

Situatie Bovenover, 1977 (Gemeentearchief Lelystad)



Woningbouwcomplex Bovenover

1980

Ton Alberts

Bovenover

Net zoals Het Rode Klif een 'bruggenhoofd', vormde tussen de buurten van de Zuiderzeewijk en Lelycentre, zo vervulde aan de zuidkant van het centrum het complex Bovenover dezelfde functie: een aanhechting van het centrum op de woonbuurten van de Atolwijk. Hier bouwde Ton Alberts een woningbouwcomplex met 97 appartementen voor ouderen, dat vooral door zijn grillige, 'organische' vorm contrasteert met de rijkskantoren en de geometrische buurten van Atolwijk. Ook hier werd opnieuw de verhoogde fiets- en voetgangersbrug (Bovenoverbrug) als ruggengraat in het woningbouwcomplex geïncorporeerd. De helling naar de brug slingert tussen het complex door en werd door de architect zelf vormgegeven als onderdeel van het totaalontwerp.

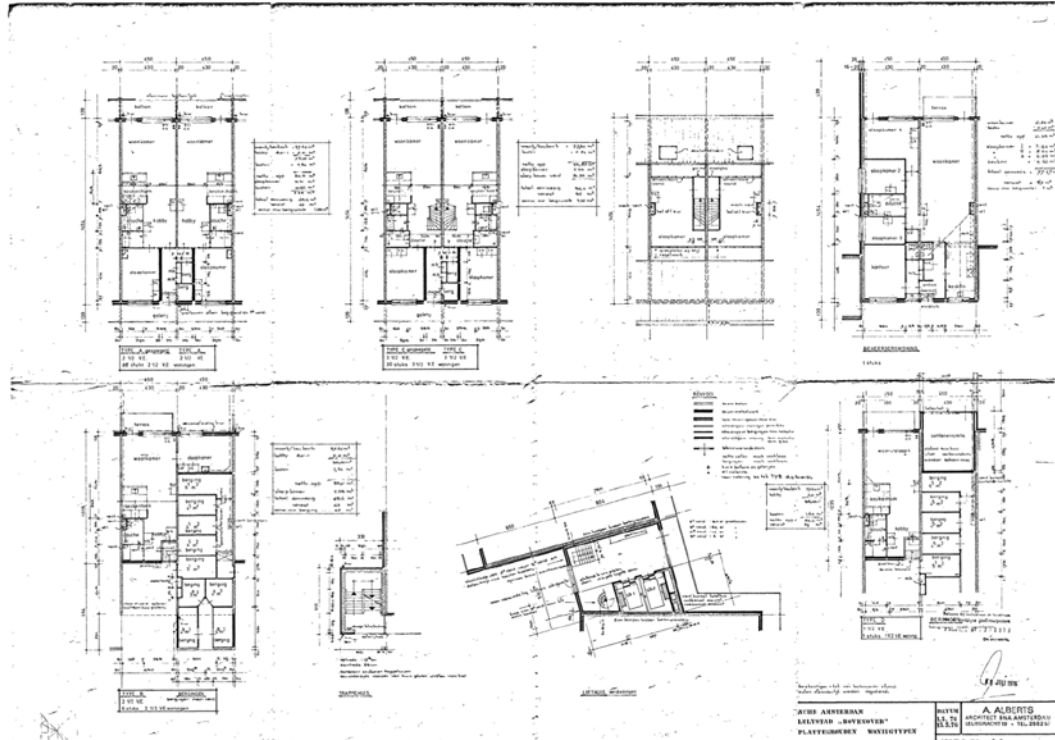
De organische architectuur van het complex is kenmerkend voor het oeuvre van Alberts. In het bouwjaar, 1980, genoot de architect door het hoofdkantoor voor de NMB (later ING) in Amsterdam-Zuidoost reeds (inter-)nationale faam, maar minder bekend zijn de talloze woningbouwprojecten die hij ontwierp. Daarvan staan er vele in andere Groeikernen zoals Zoetermeer en Nieuwegein.

Het complex Bovenover bestaat uit vier bouwblokken, vrij gegroepeerd rond de helling naar de fiets- en voetgangersbrug. Ieder blok telt drie of vier bouwlagen en is bedekt met een geknikt zadeldak. De signatuur van de architect is vooral te herkennen in het gebruik van rood metselwerk, in de kopgevels waar ramen met afwijkende vormen een schijnbaar willekeurige plek hebben gekregen, en in de organisch gevormde schuttingen met vijfhoekige deuren en ramen. Ook de meanderende fiets- en voetgangersroute door het complex is door het materiaalgebruik en de organische vorm typerend voor het werk van Alberts.

Het complex is nog in gave staat. Het heeft een zeer intieme ruimtelijke relatie met de fiets- en voetgangersroute tussen het Lelycentre en de Atolwijk en fungeert als 'bruggenhoofd' tussen de stadsdelen. De overtuigende organische architectuur van het complex is zeer kenmerkend voor het oeuvre van de gerenommeerde architect Ton Alberts.

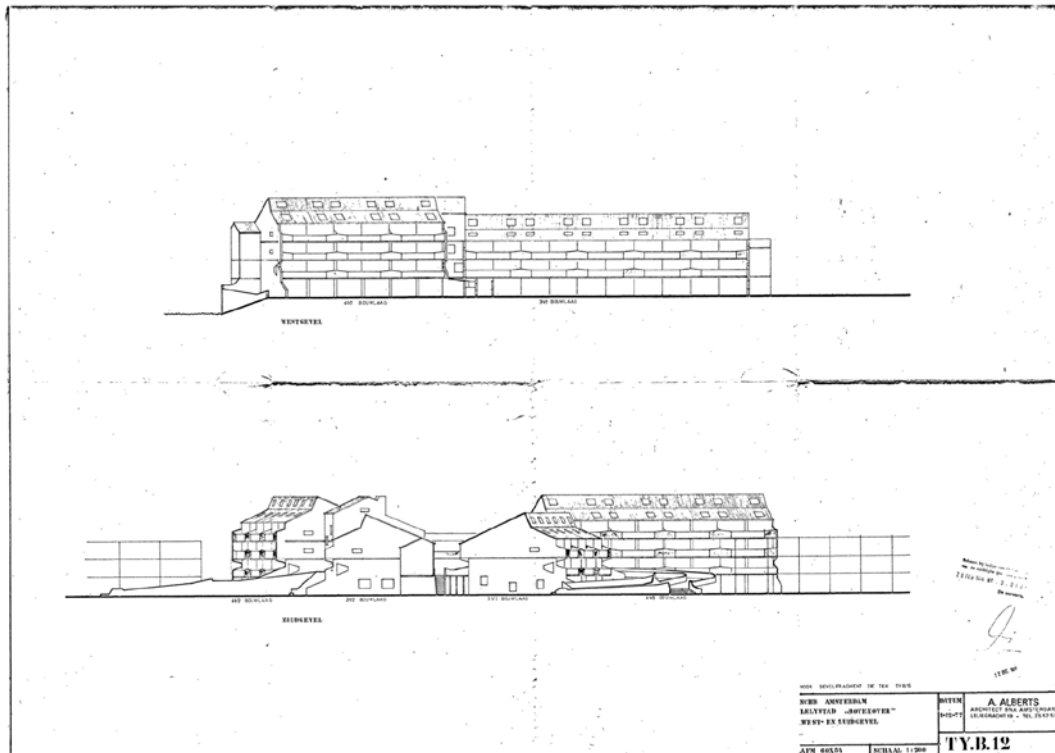


Woningbouwcomplex Bovenover, 2022 (INTI)

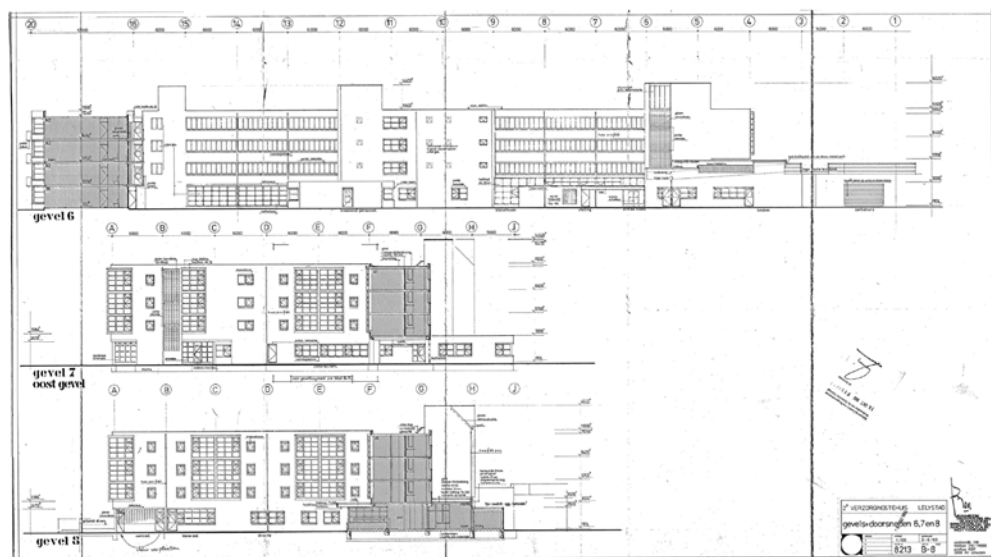


Plattegronden verschillende woningtypen, 1977 (Gemeentearchief Lelystad)

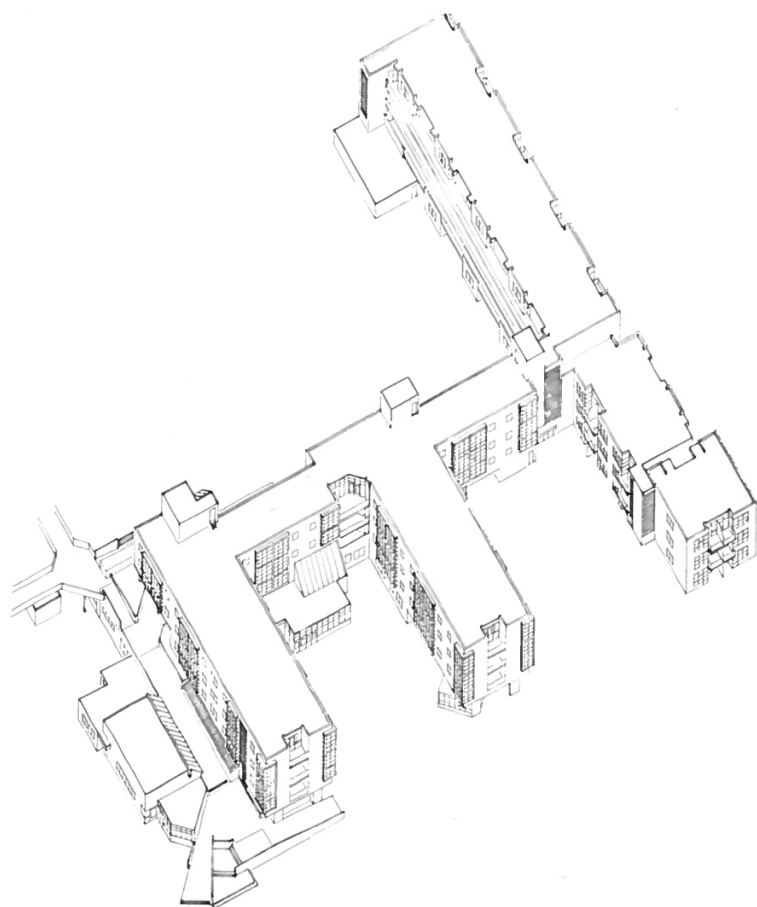
Gevels Bovenover, 1977 (Gemeentearchief Lelystad)



Woningbouwcomplex
Bovenover, 2022 (INTI,
Maarten Laupman)



Gevels en doorsneden van een deel van het complex, 1983 (Gemeentearchief Lelystad)



Schets van het complex, 1986
(BOUW, nr. 26, 20-12-1986)

Verzorgingstehuis met aanleunwoningen 1984

Van Hezik Partners, bureauarchitect Gert Rook
Marktstraat 1

Hoewel het wijkcentrum nooit de grootstedelijke uitstraling heeft gekregen die was beoogd werden in de loop van de jaren tachtig nog enkele voorzieningen gebouwd. Een daarvan was een groot verzorgingstehuis met aanleunwoningen. Ook dit gebouw werd verbonden met het verhoogde fiets- en voetgangersnetwerk, dat via trappen en een ramp uitmondde op het Koopmanshof. Het gebouw heeft verschillende vleugels die open binnenhoven vormen, met inde onderbouw de gemeenschappelijke ruimtes. De gevels zijn opgetrokken uit de voor die tijd kenmerkende witte betonsteen en glasblokken. Ze kennen, door de erkers en uitspringende geveldelen, trappenhuizen en balkons, een hoge mate van plasticiteit.



Aanzicht van het complex,
1986 (BOUW, nr. 26, 20-12-
1986)

Net als bij veel andere gebouwen in het centrum heeft de architect van het verzorgingstehuis samenhang gezocht met het stelsel van verhoogde passages en routes en daarmee het bredere stedenbouwkundige verband van het wijkcentrum met zijn verticale scheiding van verkeerssoorten. In de architectuur schuilt enige waarde door de plasticiteit van de gevels en enige voor de periode kenmerkende details, zoals het gebruik van glasblokken.



2022 (INTI, Maarten Laupman)



Typerende loop/fietsbrug - Zandbankbrug Lelystad (foto D. Huizinga, collectie RIJP).

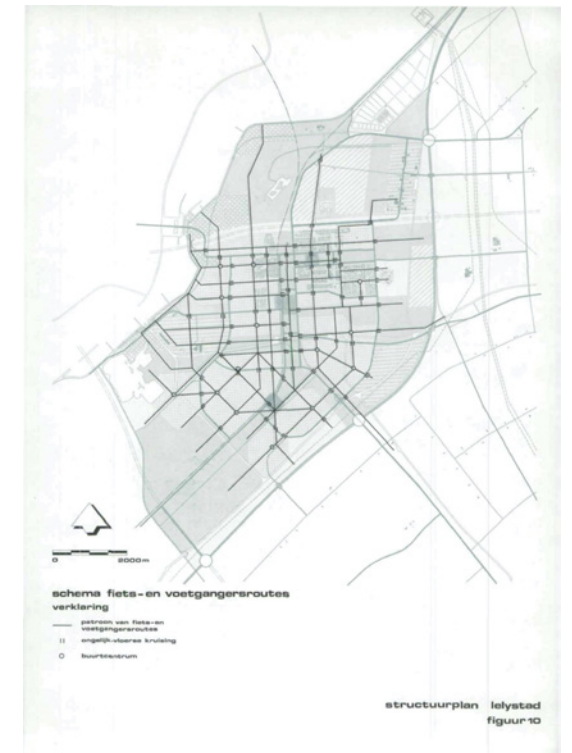
Luchtbruggen

Lelystad had een verkeerssysteem dat leidend was voor de vorm van de stedelijke plattegrond en dat bepaald werd door de wens om de verkeerssoorten van elkaar te scheiden met oog op de verkeersveiligheid. Het netwerk van de autowegen bestaat uit de brede dreven en is rechtlijnig; de fietsroutes zijn gescheiden en hebben een heel eigen netwerk dat door de woonwijken heen meandert. Waar de verkeersstromen elkaar kruisen wordt het langzaam verkeer van fietsers en voetgangers opgetild en via luchtbruggen naar de overzijde geleid. Dit verkeerssysteem was in Nederland uniek; in het buitenland kennen we het bijvoorbeeld van New Towns rond Stockholm, of van Milton Keynes in Groot-Brittannië, waarbij ongeveer dezelfde principes zijn toegepast.

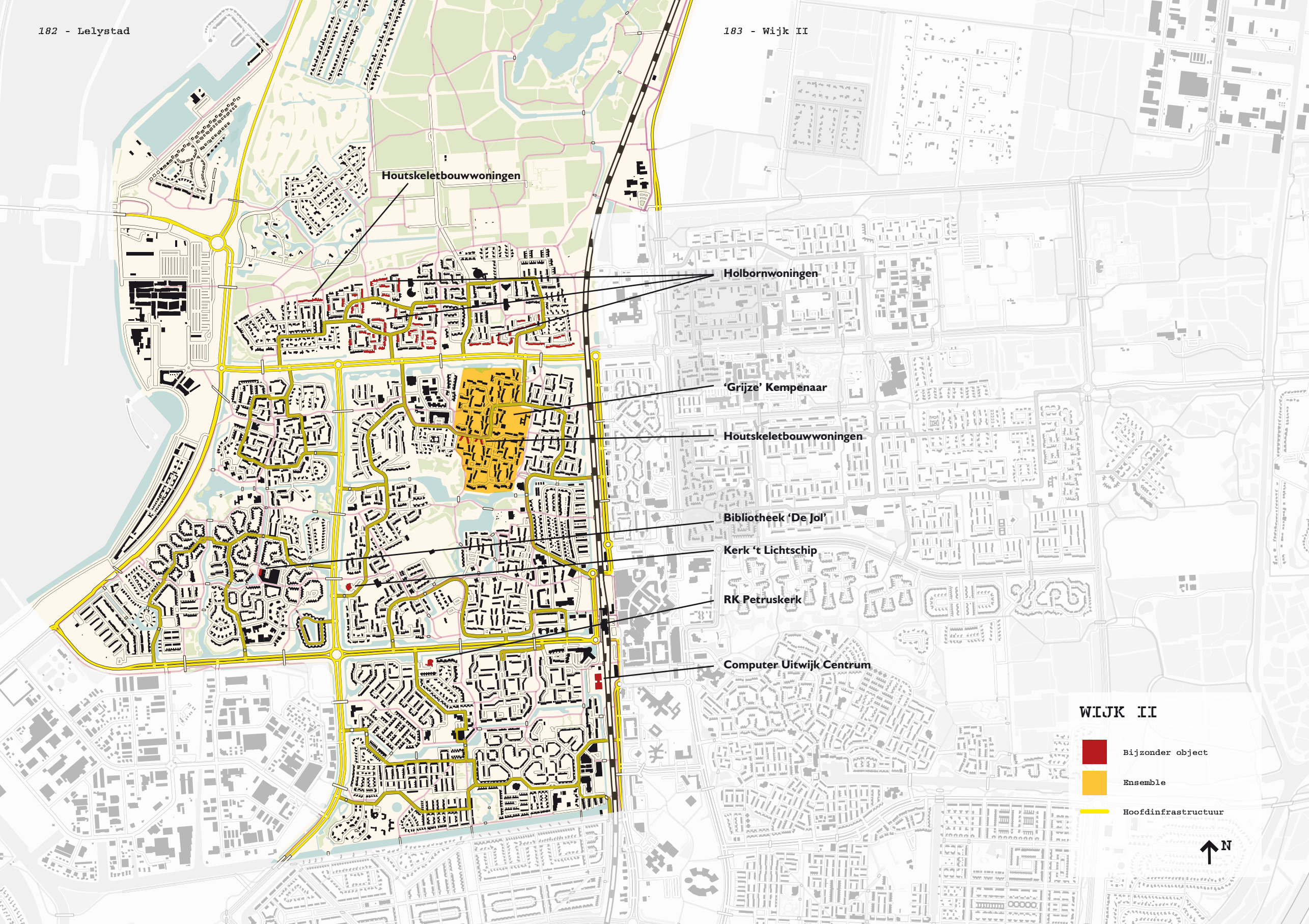
Oorspronkelijk bestonden er ook luchtbruggen naar en door het centrum, maar deze zijn grotendeels verdwenen, evenals in de wijken Bastion en Schouw. Naar verluidt maakte de RIJP de blauw-witte luchtbruggen in eigen werkplaats. Het zijn stalen bruggen die als poten aan weerszijden van de dreef een driehoekig stalen frame hebben. Ze zijn comfortabel voor fietsers, met slechts een lichte glooiing, en maken een grote overspanning over de brede dreven wat een elegante indruk oplevert.



Loop en fietsbrug, 1979 (Lelystad Compleet Anders)



Schema fiets- en voetgangersroutes, 1978 (Structuurplan Lelystad 1975-2000)



Houtskelbouwwoningen

Holbornwoningen

'Grijze' Kempenaar

Houtskelbouwwoningen

Bibliotheek 'De Jol'

Kerk 't Lichtschip

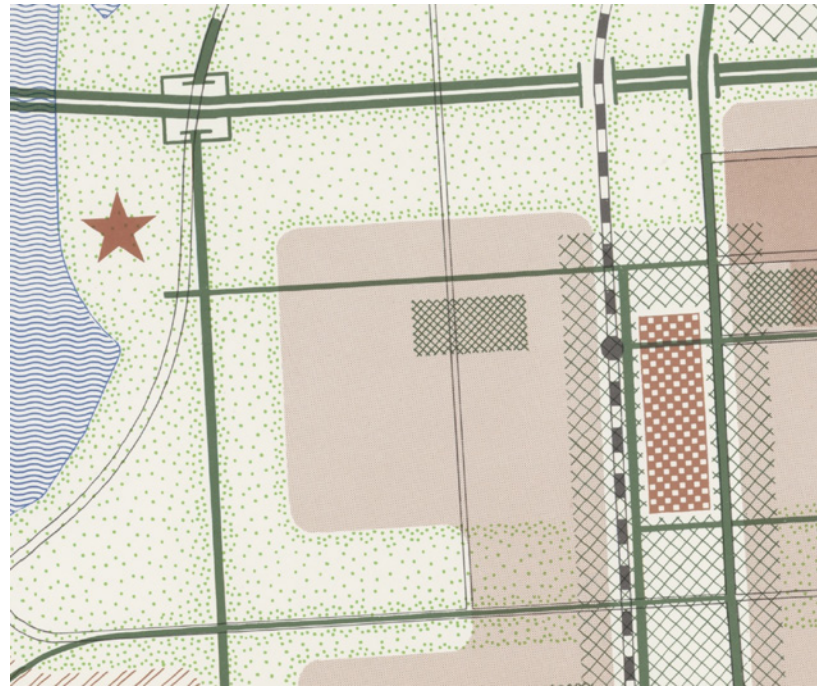
RK Petruskerk

Computer Uitwijk Centrum

WIJK II

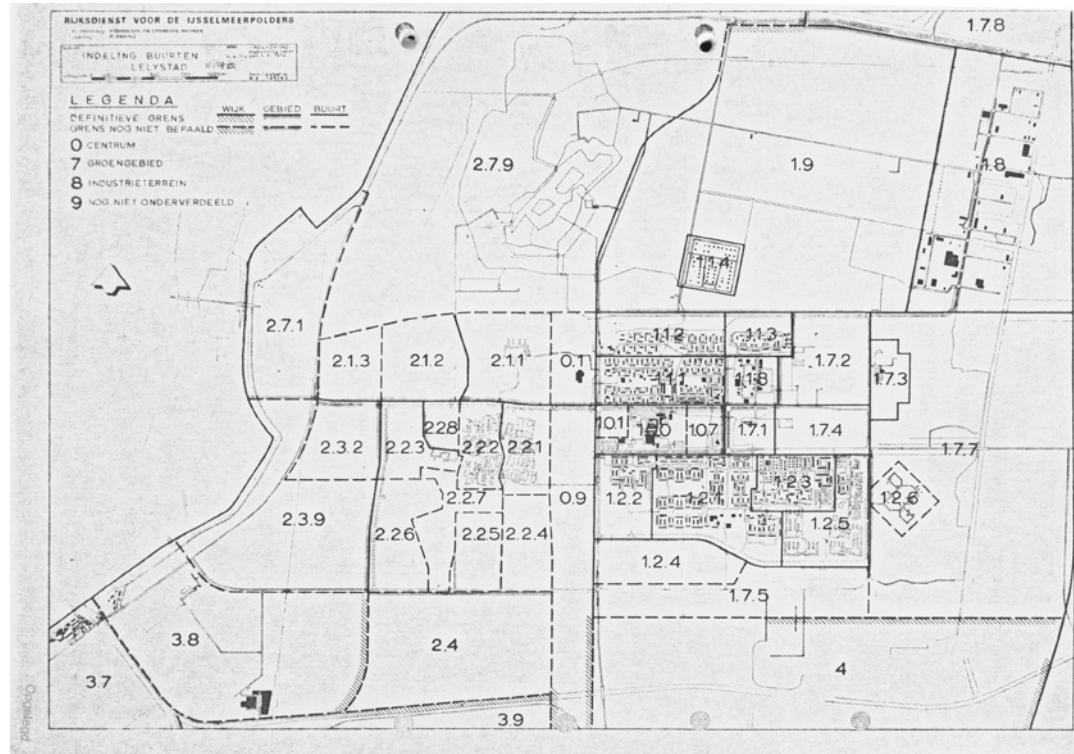
- Bijzonder object
- Ensemble
- Hoofdinfrastructuur





Wijk II in het Structuurschema, 1968 (Het Flevolands Archief)

Wijk II, opgedeeld in wijkdelen en buurten, 1974 (Het Flevolands Archief)



Wijk II

Ontwerp

Terwijl Wijk I nog volop in aanbouw was, begon de RIJP al met de voorbereiding voor de tweede woonwijk. Anders dan de hoofdstructuren van de eerste wijk, die waren vastgelegd in het *Plan voor de Eerste Groeifase* uit 1965, werden de situering en de hoofdverkeersstructuur van de tweede wijk bepaald door het *Structuurschema voor Lelystad* uit 1968. In dit schematische stadsplan was ten westen van de spoorlijn een wijk voor circa 20.000-25.000 inwoners aangegeven als een niet nader gedefinieerde vlek. De wijk werd omringd en doorkruist door enkele primaire verkeerswegen en moest een centraal gelegen wijkcentrum krijgen. Net zoals in Wijk I werd ook voor Wijk II het principe gevolgd dat de wijk grenzend aan de centrumzone een 'meer geconcentreerde en gemengde woonbebouwing' zou krijgen. De voorschriften waren met opzet beperkt en konden al naar gelang toekomstige inzichten aangepast worden. 'Absolute flexibiliteit' was het adagium van het *Structuurschema* en de toekomstige ontwerpers van de individuele wijken kregen alle vrijheid om aanpassingen te doen. Van die ontwerpvrijheid is dankbaar gebruik gemaakt, gezien de structuurplannen die tussen 1971 en 1975 werden opgesteld voor Wijk II. In die plannen bleef eigenlijk alleen het schematische hoofdverkeersnet overeind. Het centrale wijkcentrum verdween, de omvang van de wijk werd enorm uitgebreid ten behoeve van een lagere bebouwingsdichtheid en slechts een deel van de geconcentreerde bebouwing aan de wijkrand werd gehandhaafd. De grenzen van Wijk II, zoals weergegeven in het *Structuurschema*, werden in de latere structuurschetsen opgerekt tot aan het tracé van de geplande rijksweg in het noorden, de kustlijn in het westen en de Visarendreef in het zuiden.

De wijk werd door twee primaire verkeerswegen (Houtribdreef en Westerdreef) opgedeeld in drie delen, die werden aangeduid met de bureaucratische codes 2.1, 2.2 en 2.3. In 1974 werd de oorspronkelijke wijk nogmaals uitgebreid met een extra zuidelijke strook: 2.4. In 1971 werd begonnen met het uitwerken van het centrale carrévormige wijkdeel 2.2 (Kempenaar, Schouw, Gondel en Kogge), dat grensde aan het stadscentrum. Hierna volgde in 1972 een structuurplan voor gebied 2.1 (Karveel en Boeier), een strook tussen de Houtribdreef en het geplande tracé van de rijksweg over de Houtribsluizen. In 1974 werd een plan opgesteld voor het wijkdeel 2.3 (Punter, Jol en Galjoen) aan het water, tussen de Westerdreef en het Oostvaardersdiep. Ten slotte werd in 1974 ook het vierde wijkdeel 2.4 (Botter, Tjalk en Schoener) gedetailleerd.¹ Zo bestond Wijk II uiteindelijk uit een centraal carré met daar omheen gelegen drie buurten.



I Dit deel lag ten zuiden van de Visarendreef en had onderdeel van Wijk III moeten worden, maar werd door het uitstel van Wijk III bij Wijk II gevoegd.

Aan het opstellen van de structuurplannen voor Wijk II ging een veel uitvoeriger ontwerpproces vooraf dan aan die voor Wijk I. Opvallend is dat de RIJP daarbij niet alleen gebruik maakte van de expertise binnen de eigen gelederen, maar voor het eerst ook een externe partij betrok: het Rotterdamse bureau Kuiper Compagnons. De keuze voor dat bureau was niet toevallig: oprichter J.A. Kuiper was een van de zeer invloedrijke externe adviseurs die na het debacle met Van Eesteren door de RIJP waren aangetrokken.

Door de RIJP en de externen werd een groot aantal onderzoeken uitgevoerd en proefschetsen opgesteld voor de groen- en waterstructuren, verkeerssituaties, het fiets- en voetgangersstelsel en het gewenste programma, alvorens men overging tot het opstellen van een definitief structuurplan voor elk wijkdeel. Pas toen alle bepalende structuren en programmaeisen waren vastgelegd in globale structuurplannen ging men per buurtje over tot het maken van deelplannen. Met de volgorde van het Structuurschema (schaal van de gehele stad), naar het globale structuurplan (wijkschaal) om tenslotte te komen tot uitgewerkte bestemmingsplannen (schaal van de buurt) werd de planningsmethodiek gevolgd zoals die was vastgelegd in de Wet op de Ruimtelijke Ordening uit 1965.

Wijk II, De Schouw

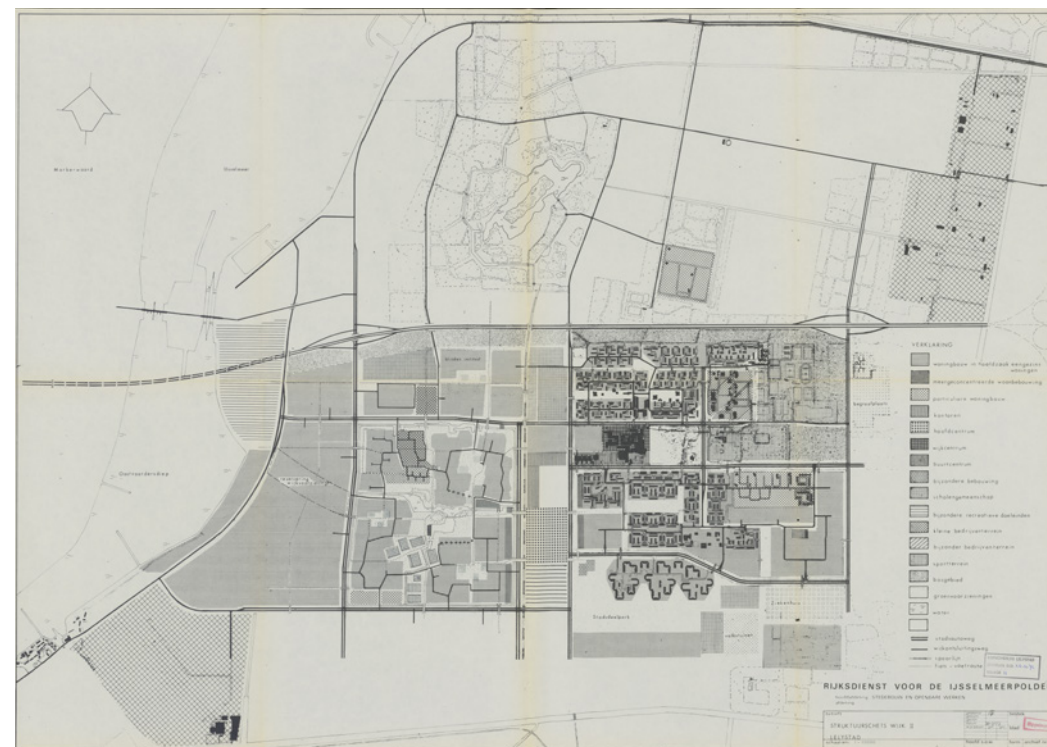
“De woonblokken in het westelijke gedeelte zouden iets naar rechts geplaatst worden, dan konden bewoners langer van de zon profiteren. Er kwamen schuine daken op de huizen, hier en daar met gekleurde pannen. Elk hofje kreeg een eigen nummer. Binnen het hofje kreeg elk huis ook weer een nummer. Ons adres was Schouw 38-61. Dit nummeringssysteem werd in het hele westelijke gedeelte toegepast, het was een nachtmerrie voor postbodes en iedereen die er de weg zocht.”

Joris van Casteren, *Lelystad*, p.15

Kempenaar, Kogge, Schouw en Gondel (2.2)

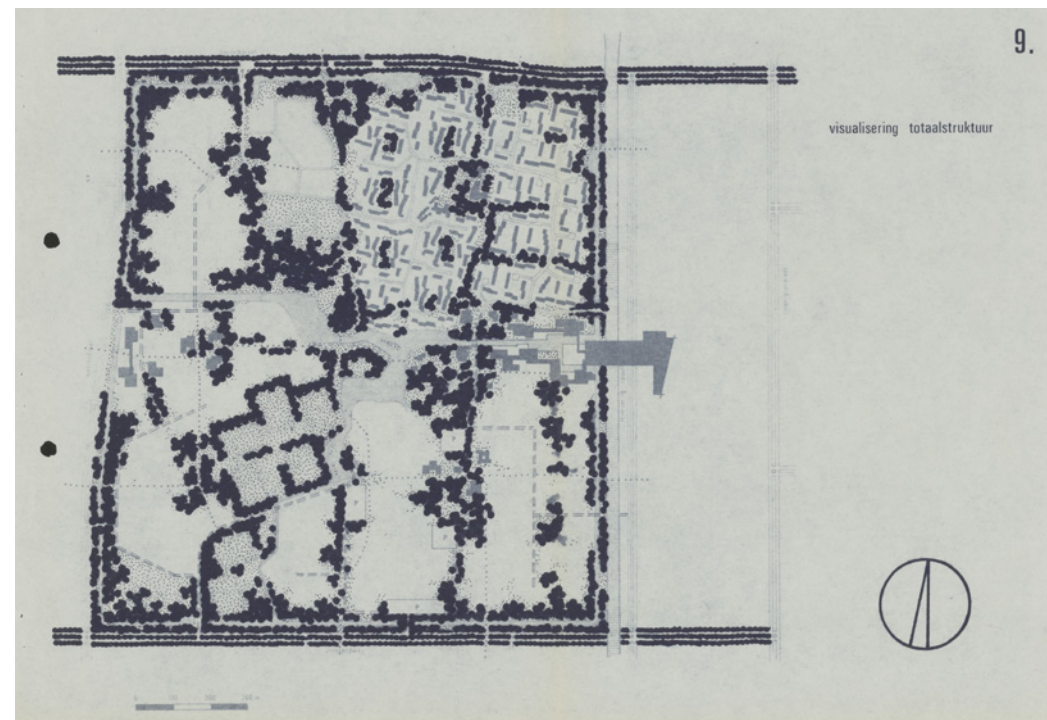
Het lag voor de hand om eerst het carrévormige woon- en centrumgebied 2.2 te ontwikkelen, dat direct grensde aan de toekomstige centrumstrook. In 1971 werden hiervoor de eerste structuurschetsen opgeleverd. Het gebied zou niet alleen een zelfstandig wijkdeel worden, maar vormde ook de verbindende factor tussen de overige delen van Wijk II en de rest van de stad. Er werd daarom bijzondere aandacht besteed aan de bereikbaarheid en de landschappelijke structuren. In het hart van het wijkdeel werd, op de plaats waar oorspronkelijk het wijkcentrum was geprojecteerd, een groot stervormig park ingetekend dat met uitlopers richting alle buurten het belangrijkste structurerende en verbindende element vormde.

In het *Structuurschema* was op deze plek een wijkcentrum ingetekend. De reden voor de rigoureuze functieomslag van wijkcentrum naar stadspark



Structuurschets Wijk II, met detaillering van wijkdeel 2.2, 1972 (Het Flevolands Archief)

Visualisatie van de totale groenstructuur van buurt 2.2 uit het Groenplan, met noord-zuid georiënteerde groene 'windschermen', 1973 (Het Flevolands Archief)





Zuidelijk
deel van het
verkavelingsplan
voor buurt 2.2.1,
van RIJP-architect
E. Mulder, 1971
(Flevolands
Archief)

Een deel van het plan dat architectenbureau Sterenberg voor de buurt 2.2.2 opstelde, 1971 (Het Flevolands Archief)



was dat de RIJP bang was voor een te grote concurrentie met het stadshart (Gordiaan). Daarom werd besloten de wijkcentra te schrappen en alleen nog kleine 'buurtondersteuningspunten' (oftewel: buurtcentra) in de woonwijken toe te staan.

Dwars door het stadspark liepen de belangrijkste fiets- en voetgangersroutes naar de omliggende buurten. Opnieuw werden die langzaam verkeersroutes via verhoogde fiets- en voetgangersbruggen over de primaire verkeersdriegen geleid. Naast een landschappelijke drager voor het voet- en fietspadenstelsel was de centrale groenstructuur ook een recreatieve zone, die actief gebruik door de Lelystedelingen moest uitnodigen. In tegenstelling tot de rechtlijnige, open groenstroken in Wijk I werd gekozen voor een organische meanderende vorm, met hoogteverschillen en een parkachtige aanleg. Het ontwerp van de groenstructuur moest tot een natuurlijk ogend park. In het midden van het park werd als karakteristiek element een vijver ontworpen door RIJP-adviseur R. Maier, naar voorbeeld van de Zuigerplas. Die zorgvuldig ontworpen vijver was het recreatieve middelpunt van wijkdeel 2.2, met omliggende speel- en ligweiden, een terras en een aanlegsteiger voor roeibootjes en kano's. Vanuit de vijver liepen organische gevormde waterlopen tussen en rond de verschillende buurtjes van het wijkdeel. In 1973 werd het landschapsplan voor wijkdeel 2.2 nog verder aangescherpt met de *Groennota voor Lelystad*, waarin werd uiteengezet hoe het wijkgroen de belangrijkste structurerende functies kon vervullen. Eén van die functies was puur functioneel: het breken van de harde polderwind door een aantal noord-zuid georiënteerde groene 'windschermen', die het woonklimaat zouden bevorderen, zoals in een boomgaard de tere fruitbomen beschermd worden door een windscherm van hogere bomen.

Met de natuurlijk ingerichte landschapsplannen werd nadrukkelijk afstand genomen van de geometrische groenstructuren die Wijk I karakteriseerden. Ook van de strikte functiescheiding in de eerste wijk distantieerden de ontwerpers zich door de functies juist zo veel mogelijk te mixen. Waar in Wijk I het winkelcentrum, sportvelden en bedrijventerreinen buiten de woonbuurten werden gesitueerd, werden dergelijke functies in Wijk II zo veel mogelijk met de woonbebouwing vermengd, met als doel de levendigheid te verhogen. Tussen de noordelijke woonbuurtjes Kogge en Kempenaar werd daarom ruimte gereserveerd voor een terrein voor kleine bedrijven en in de Gondel lagen ook de sportvelden midden in de wijk. Twee buurtcentra zorgden voor de alledaagse voorzieningen en elke buurt bezat wel een van de vriendelijke standaardscholen die door architect Jellema van de RIJP waren ontworpen. De meeste scholen waren zowel geïntegreerd met de woonbebouwing als met het groen: ze werden aan de rand van het groen geplaatst, met een directe relatie tot de omliggende woningen en verkeersstructuren.

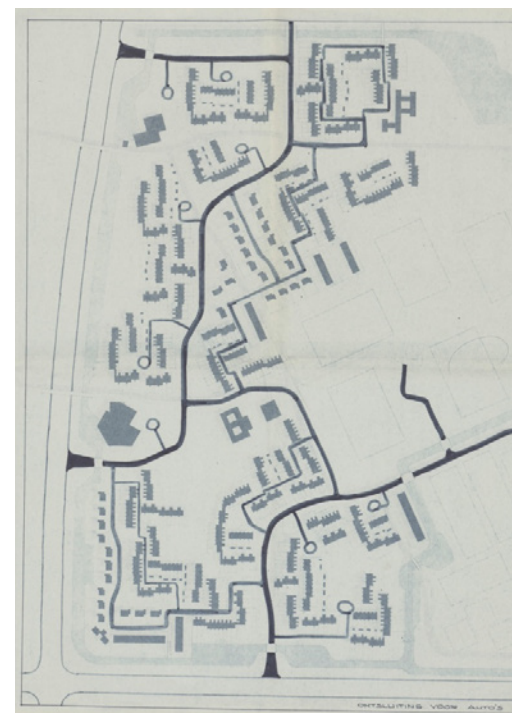
Hoewel functiemenging, variatie en differentiatie werden nagestreefd waren de middelen om dat te bereiken beperkt want Wijk II was grotendeels voor slechts één programma bestemd: de bouw van

eengezinswoningen. Om toch tot variatie te komen werden de woningen ontworpen door verschillende architecten en stedenbouwers in kleinschalige eenheden van maximaal een paar honderd woningen. Alleen grenzend aan het centrum werd een zone gereserveerd (Schouw-Oost) voor meer geconcentreerde en gestapelde woonbebouwing. Die meergezinswoningen moesten de overgang tussen de woonwijk en het stadscentrum versoepelen.

Op basis van het structuurplan werden de verschillende vlekken voor woonbebouwing door verschillende ontwerpers gedetailleerd. Zij dienden rekening te houden met de vastgestelde water- en groenstructuren. De organische vormen van de landschapsstructuren en het bochtige karakter van de verzamelweg moedigen de architecten en stedenbouwkundigen aan om daar met alternatieve verkavelingsvormen op aan te sluiten. De eerste twee deelplannen werden opgesteld voor de buurtjes 2.2.1 en 2.2.2, die later samen de Kempenaar vormden. Het oostelijke buurtje 2.2.1 werd ontworpen door RIJP-architect E. Mulder en kende dezelfde principes die de RIJP in Wijk I ook in de Plantage en Hofstede toepaste, met simpele, besloten verkavelingsvormen rond parkeerpleintjes. Het plangebied van 2.2.2 werd ontworpen door architectenbureau Sterenberg uit Ter Apel. Jan Sterenberg was in de jaren zestig betrokken bij het ontwerp van de uitbreidingswijken Angelslo en Emmerhout in Emmen en wordt gezien als een van de grondleggers van het stedenbouwkundige principe van het woonerf. Hij nam de bewonersbehoeften en de menselijke maat als belangrijkste uitgangspunten. Dat was ook in het ontwerp voor buurt 2.2.2 (de Grijsse Klif) terug te zien. Het architectenbureau bracht een hiërarchie aan in het stratenplan, met een slingerende ontsluitingsweg waarop doodlopende buurtweggetjes zijn aangesloten. Aan het einde van deze buurtweggetjes ging het verkeerssysteem over in autovrije woonstraatjes waarlangs rijtjeswoningen werden gesitueerd. Door de verspringende verkavelingsstructuur werd de individualiteit van elke woning benadrukt.

Verkeersconcept

De ontwerpers van wijkdeel 2.2 grepen werkelijk alles aan om een alternatief te bieden voor de rechtlijnigheid en openheid van de bebouwing en verkeerstructuren die vanaf eind jaren zestig in Wijk I waren gerealiseerd, omdat die kenmerken inmiddels als monotoon en kaal werden gezien. Daarom werd ook het stratenplan veranderd. Het verkeerssysteem volgde nog wel dezelfde hiërarchische opdeling in primaire verkeersdreeven, een centrale buurtverzamelweg en woonstraatjes, maar dit systeem kreeg in de uitwerking de typische kenmerken van een bloemkoolwijk. Vanaf de omliggende primaire verkeersdreeven waren er slechts een beperkt aantal toegangen tot de wijk: twee vanaf elke kant van het kwadrant. Deze gaven toegang tot de verzamelweg die als een rondweg was aangelegd, in plaats van de rechte lanen in de Zuiderzee- en Atolbuurt. Eenmaal binnen het wijkdeel meanderde de verzamelweg door de verschillen woonbuurtjes om toegang te geven tot de later uit te werken autoluwe woonstraatjes



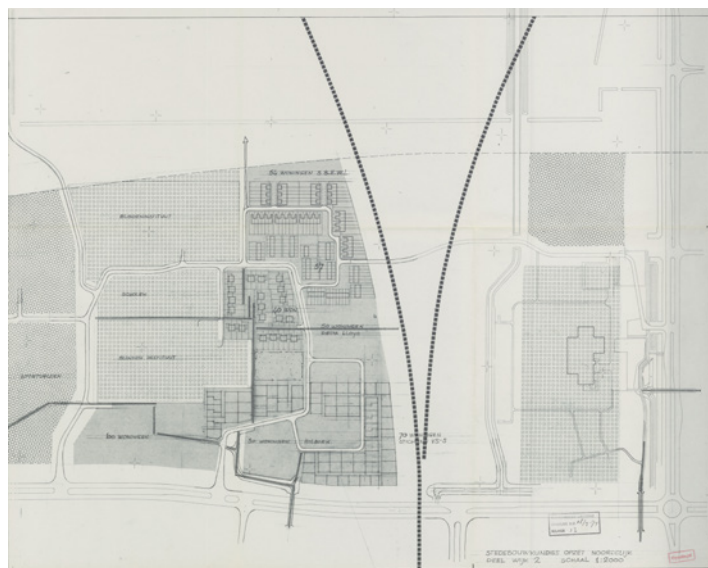
Verkeerssysteem van doorgaande routes en cul-de-sacs in 2.2.6 (Gondel), 1975 (Het Flevolands Archief)



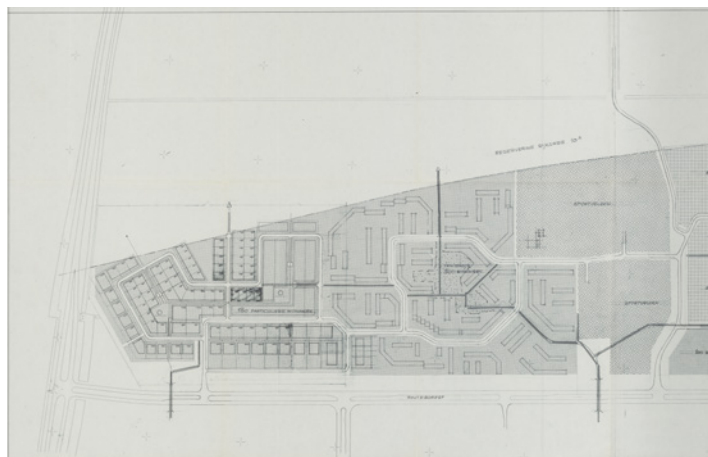
Facetkaart voor het verkeer in buurt 2.2.5 (Schouw-West), naar ontwerp van R. Maier, 1973 (Flevolands Archief)

Kaart met het service-route-systeem van buurt 2.2.5 (Schouw-West), naar ontwerp van R. Maier (Het Flevolands Archief)

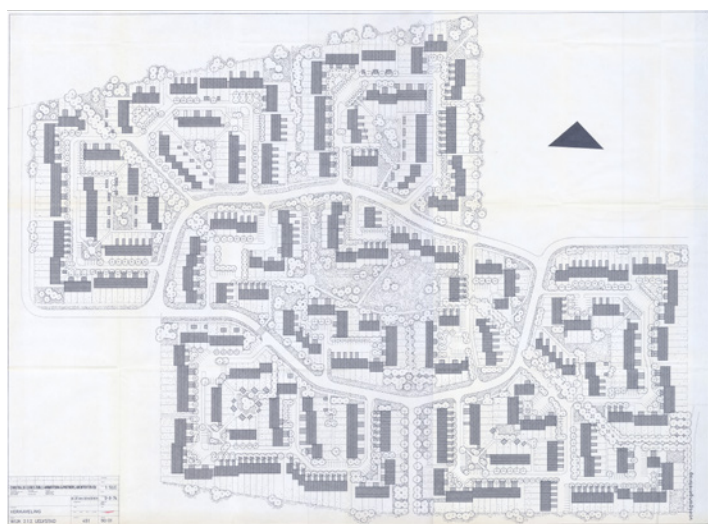




Oostelijke deel van het stedenbouwkundig plan voor 2.1 (Karveel), 1974 (Flevolands Archief)



Westelijke punt van het stedenbouwkundig plan voor 2.1 (De Boeier), 19 (Flevolands Archief)



Plan voor buurt 2.1.3 (oostelijk deel van De Boeier), naar ontwerp van bureau Zanstra, De Clercq, Zubli, Lammertsma en Partners (Flevolands Archief)

en doodlopende *cul-de-sacs*. Door het bochtige karakter van de straat bestonden er geen lange zichtlijnen en ontstond een besloten sfeer in de woonwijk. Achter elke bocht kon men weer een nieuw woonbuurtje aantreffen, waardoor de route door de wijk verrassend bleef. Dat was niet de enige reden voor dit verkeerssysteem: door zijn bochtige tracé werde de verzamelweg het doorgaande verkeer en werd de snelheid van het bestemmingsverkeer gedempt.

Ook in de rest van het eerste wijkdeel werd gezocht naar stedenbouwkundige oplossingen om de auto zoveel mogelijk terug te dringen en langzaam verkeer de ruimte te geven. In 2.2.3 (Kogge) ontwierpen architect D.T. van Manen en stedenbouwkundige H. Nievaart 'autopaden', wat niets meer betekende dan dat auto's, fietsers en voetgangers hetzelfde woonerf moesten delen, wat tegenwoordig *shared space* wordt genoemd. In 2.2.6 (Gondel) werd een combinatie toegepast van doorgaande verkeersroutes en *cul-de-sacs*. In de plangebieden 2.2.4 en 2.2.5 (Schouw) werd serieus werk gemaakt van de stedenbouwkundige trend om autoverkeer uit de woonbuurt te weren. In buurt 2.2.5 (Schouw-West), naar stedenbouwkundig ontwerp van externe RIJP-adviseur R. Maier, werden de parkeerplaatsen op enkele plaatsen langs de buurtranden geconcentreerd. De autoluwe servicestraten waren slechts beperkt toegankelijk, alleen voor het uitladen van boodschappen en het ophalen van vuilnis. Daarnaast kreeg het openbaar vervoer ruim baan in het plan van Maier, door een doorgaande exclusieve busbaan. Het gebruik van openbaar vervoer in uitgestrekte woonwijken was door de oliecrisis van 1973 en de ontluikende milieubeweging in de jaren zeventig vanzelfsprekender geworden en werd vaak toegepast in stedenbouwkundige ontwerpen. Ook in de strook voor geconcentreerde woningbouw langs de centrumzone (Schouw-Oost) werd de auto verbannen. In het ontwerp van RIJP-architect W. Buitenweg kwamen de entrees van de meergezinswoningen uit op verhoogde fiets- en voetgangerspassages.

Karveel en Boeier (2.1)

Voor de strook ten noorden van de Houtribdreef werd een vergelijkbaar structuurplan uitgetekend als voor wijkdeel 2.2. Opnieuw werd er voor gekozen functies te mengen, met sportvelden en een terrein voor een blindeninstituut tussen de woonbuurten. Ook werden de buurtjes ontsloten door een doorlopende bochtige ontsluitingsweg. Verder was er bijzondere aandacht voor het doorgaande verkeer naar het recreatiegebied De Zuigerplasbos, met een autoweg en meerdere fietspaden.

De woonbebouwing werd opgedeeld in buurteenheden van zeer uiteenlopende grootte, van buurten met enkele honderden woningen tot kleine woonclusters van enkele tientallen. De gehele westelijke punt van het wijkdeel (2.1.3, De Boeier) werd gereserveerd voor 180 kavels voor particuliere woningbouw, waarin bungalows en vrijstaande huizen zijn gerealiseerd rondom een klein parkje.

2.1.3 grensde aan de grootste buurt in De Boeier, 2.1.2. Voor 587 woningen werd een plan uitgetekend door architectenbureau



Structuurbeeld wijkdeel 2.3, met stedelijke en groene routes, oriëntatiepunten, brandpunten en karakteristieke randen, 1975 (Het Flevolands Archief)

2 Projectarchitect was J.R. van den Oever.

Zanstra, De Clercq, Zubli, Lammertsma en Partners.² De besloten verkavelingsstructuur van verspringende, aaneengesloten stroken rijtjeswoningen hield de buurtranden gesloten, terwijl binnenin de verkaveling met korte strookjes opener was. Midden in de buurt werd een groenzone voorzien, die uitlopers had naar buiten toe, die de buurt verbonden met het Zuigerplasbos.

In het oostelijke deel van het plangebied (2.1.1, Karveel) ontwikkelden veel verschillende kleine stichtingen en beleggingsmaatschappijen woningbouw. Enkele van deze marktpartijen zetten in op koopwoningen in het hogere segment, zoals vrijstaande- en twee-onder-een-kapwoningen. Anders dan in de afgelegen villa- en bungalowbuurtjes in Wijk I, werden in Wijk II deze duurdere woningen veel duidelijker geïntegreerd met de rest van de wijk. Opnieuw werd het centrum van de buurt gevormd door een reeks groengebieden, dit keer met een aantal scholen erin geplaatst.

Punter, Jol, Galjoen (2.3)

Voor het structuurplan van het wijkdeel tussen de kust en de Westerdreef, aangegeven met het nummer 2.3, werd voor het eerst de expertise van een externe partij aangesproken. De RIJP bleef verantwoordelijk voor het onderzoek, de civieltechnische werken, het



Vlekkenplan wijkdeel 2.3, 1975 (Het Flevolands Archief)

verkeer en de planning en coördinatie, maar het daadwerkelijk ontwerp van de stedenbouwkundige structuur, het landschap, de beplanting en de 'architectuur van de kenmerkende situaties' werd overgelaten aan het Rotterdamse bureau Kuiper Compagnons. In tegenstelling tot de RIJP, die in wijkdelen 2.1 en 2.2 de individuele ontwerpers van buurtjes en buurteenheden veel vrijheid toekende, ontwierp Kuiper Compagnons een integraal en samenhangend plan voor het hele wijkdeel.

In de hoofdstructuur voor het stadsdeel, dat tegenwoordig bestaat uit Punter, Jol en Galjoen, werd zoveel mogelijk rekening gehouden met de bestaande landschappelijke elementen en de belangrijkste fiets- en voetgangersroutes vanuit andere stadsdelen. Zo bepaalden de twee bestaande poldervaarten de belangrijkste 'groene routes' door het plangebied. Ook onderscheidde deze waterwegen de drie buurten, Punter in het noorden, Jol in het zuidoosten en Galjoen in het zuidwesten, tezamen goed voor 2.500 woningen. Op het punt waar de poldervaarten elkaar kruisten kwam een centraal wijkpark met een grote vijver.

Speciale aandacht werd gegeven aan groeninrichting en recreatie. Behalve het grote wijkpark met watervlak centraal in het wijkdeel, waren vooral langs de randen forse groenstructuren ingetekend. De groene 'omwalling' van wijkdeel 2.3 zou gevormd worden door een waterweg en brede verhoogde parkstroken. Die moest niet alleen 'kijkgroen' vormen, maar



Profielen van de buurtcentra van de Punter (12) en de Jol (13), 1975 (Het Flevolands Archief)

ook uitnodigen tot gebruik. Daarom werden twee bouwspelplaatsen en drie volkstuincomplexen voorzien in de randen langs de Wester- en Visarenddreef en werd in de zuidoostelijke punt een enorm terrein gereserveerd voor sportvelden.

Oriëntatie en herkenbaarheid

Eén noord-zuid en drie oost-west georiënteerde fiets- en voetgangersroutes zorgden samen voor de belangrijkste verbindingen met het stadscentrum, de Zuigerplasdreef en de zeilplas. Aan die langzaam verkeersroutes werden 'oriëntatiepunten' en 'brandpunten' opgehangen. Dat waren centrale buurtruimtes, gekenmerkt door bijzondere bebouwing en een concentratie van buurtfuncties, waarmee herkenbare plekken in het wijkdeel werden gecreëerd. Ook naar buiten toe kreeg het wijkdeel een herkenbaar beeld, door zowel aan de waterkant van het Oostvaardersdiep als de overige grenzen 'karakteristieke buitenranden' te realiseren. Langs de Houtribdreef zou dat bijvoorbeeld gebeuren door iconische hoge bebouwing die de stadsentree vanaf de Houtribsluizen zou markeren. De waterkant aan de Oostvaardersdijk had een autoluw, open en stenig karakter en moest dat behouden. Op de plekken waar fietsroutes de kustlijn bereikten werd hogere bebouwing ingetekend. Langs de randen aan de Wester- en Visarenddreef dienden waterwegen met een groene, recreatieve, verhoogde 'omwalling' aangelegd te worden om het wijkdeel karakter te geven en tegelijkertijd als een buffer te fungeren tot de drukke verkeerswegen.

Terwijl de wijk door de karakteristieke buitenranden herkenbaar zou zijn als een geheel, zouden de buurten daarbinnen zich juist van elkaar onderscheiden door de brandpunten met eigen collectieve buurtruimtes. De noordelijke buurt (Punter) door een buurtplein met winkelondersteuningspunt, scholencomplex en middelhoogbouw. De zuidoostelijke buurt (Jol) door een groter plein met winkelcentrum en wijkgebouw. En de zuidwestelijke buurt (Galjoen) door een

bescheiden pleintje met een school. Enkele brandpunten zouden worden gemarkeerd door hogere bebouwing. Ook langs de belangrijkste langzaam verkeersroutes, zoals de noord-zuidroute en de directe route naar het stadscentrum werd het stedelijk karakter benadrukt door hogere bebouwing of een gracht met kademuren. Uit de speciale aandacht voor routes, oriëntatiepunten en 'karakteristieke randen' weerklonk het destijds zeer invloedrijke werk van stedenbouwkundige theoretici als Kevin Lynch en Gordon Cullen, die pleitten voor het markeren en afleesbaar maken van de stedelijke ruimte en een belangrijke rol toebedeelden aan de omgevingsbeleving en sfeer in het stedenbouwkundig ontwerp.³

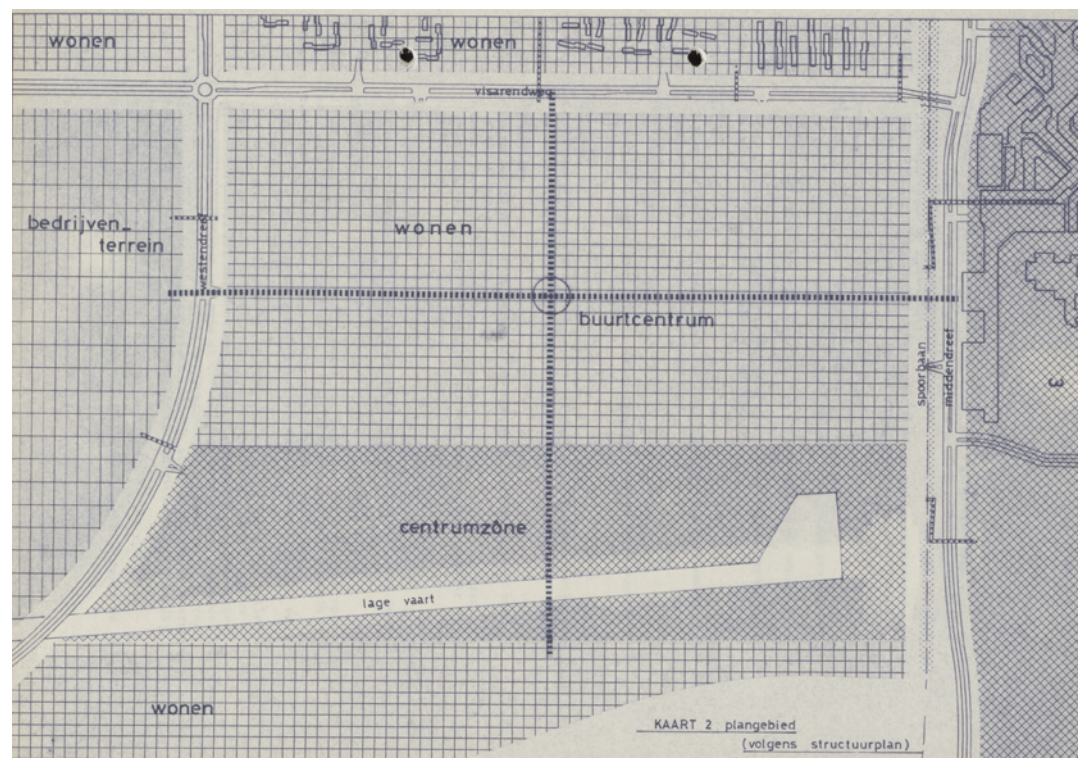
Met het integrale ontwerp van Kuiper Compagnons werd een alternatief geboden voor de wijkstructuurplannen van de RIJP, die maar weinig eisen en richtlijnen stelden aan de individuele ontwerpers. Die RIJP-doctrine van absolute flexibiliteit was ontstaan door een afkeer van de gedetailleerde ontwerpstyl van Van Eesteren, die de RIJP overigens zelf ook nog hanteerde met het *Plan voor de Eerste Groeifase*. Door de rigoureuze breuk met de modernistische ontwerptraditie verdwenen ook het overzicht en de samenhang uit de wijkdelen en buurten die tussen 1970 en 1975 door de RIJP werden ontworpen. Door de individuele ontwerpers carte blanche te geven ontstond in de wijkdelen 2.1 en 2.2, maar ook in de jongste buurtjes van Wijk I een chaotisch patchwork van deelplannetjes, elk met hun eigen verkeersstructuur, landschapsplan en verkavelingsvorm. Het bureau Kuiper Compagnons introduceerde met hun wijkplan voor 2.3 uit 1975 opnieuw een gestructureerde aanpak, met duidelijke overkoepelende richtlijnen en karakteristieken die tot in het kleinste detail waren weergegeven met uitgetekende dwarsprofielen en een enorme berg kaartmateriaal.

Botter, Schoener, Tjalk (2.4)

Het vierde en laatste wijkdeel van Wijk II ligt ten zuiden van de Visarenddreef en maakte deel uit van een onbestemd gebied dat in de toekomst Wijk III zou moeten worden. Vanwege het op de lange baan schuiven van Wijk III werd het terrein onderdeel gemaakt van Wijk II. In 1976 werd door de RIJP een plan gepresenteerd voor ongeveer 2.000 woningen en enkele wijk- en centrumfuncties. Het ontwerp werd uitgevoerd door ambtenaren van de RIJP.

In het ontwerp werd geanticipeerd op het *Structuurplan 1975-2000*, dat pas in 1978 gepubliceerd zou worden, maar al een aantal jaren daarvoor als conceptversie in het Smedinghuis rondging. Het plangebied 2.4 was in dat *Concept Structuurplan* opgedeeld in een noordelijk deel voor wonen en een zuidelijk deel waarin de centrale centrumzone een uitloper zou krijgen. Die uitloper zou ingericht worden als een groene wig die vanaf de stadsrand de stad binnendrong tot het centrum en waarin de Lage Vaart uitmondde in een havenkom nabij het centrum. Dit 'tussenwijkpark' zou ook als een ruimtelijke onderscheiding werken tussen Wijk II en de toekomstige Wijk III. De RIJP-ambtenaren trachtten de aanwezigheid van de groene wig zo goed mogelijk te benutten door er enkele bovenwijkse voorzieningen te situeren, zoals een zwembad, volkstuinen en een recreatieve havenkom.

³ Martijn Ubink en Thijs van der Steeg, *Bloemkoolwijken: analyse en perspectief* (Amsterdam 2011) 19.

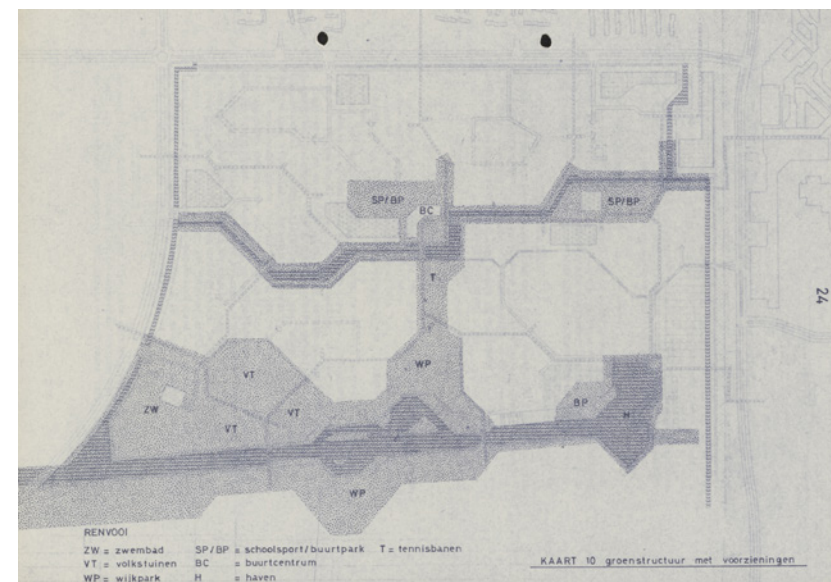


Wijkdeel 2.4 volgens het Concept Structuurplan, 1976 (Het Flevolands Archief)

Verder waren de uitgangspunten voor het wijkdeel gebaseerd op een intensieve functievermenging, inspelend op de ligging nabij het stadscentrum. Anders dan in de overige wijken werd er naast het gebruikelijke terreintje voor kleine bedrijven dan ook ruimte gereserveerd voor enkele kantoren grenzend aan de centrumzone. Ook werd opnieuw het principe toegepast dat de woningdichtheid richting de centrale centrumzone toeneemt.

Het woongebied van wijkdeel 2.4 werd in het *Concept Structuurplan* op een simpele manier in vier gedeelten, met twee assen. Zo ontstonden vier buurten: Botter-west en Botter-oost in de noordelijke helft, Tjalk in het zuidoosten en Schoener in het zuidwesten. In de uitwerking werd de rechtlijnigheid van dit schema door een aantal ontwerpingsrepen genuanceerd en 'organisch' gemaakt. De noord-zuid as werd een groene parkzone die met het tussenwijkpark verbonden werd; de oost-west as werd vormgegeven als een bochtige waterweg, omzoomd door groen. Daar waar de twee assen elkaar kruisten lag het wijkcentrum. Verschillende buurten kregen een verkaveling die onder een hoek van 45 graden stond ten opzichte van de primaire verkeersstructuur, opnieuw een middel om een al te grote rechtlijnigheid te voorkomen.

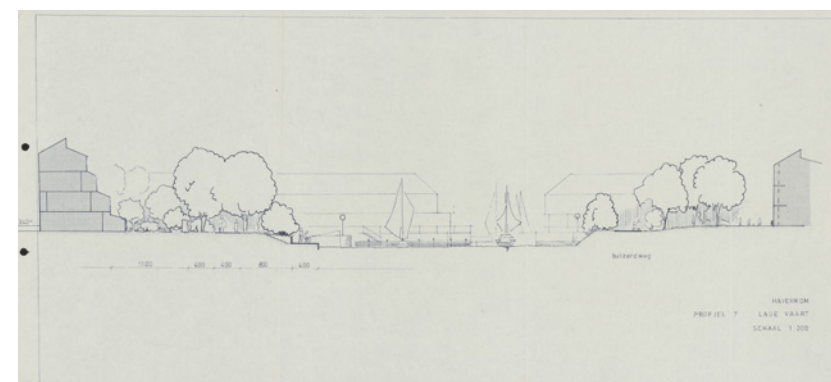
In het woongebied was, net als in de overige wijkdelen, bijzondere aandacht voor langzaam verkeer. Er werd opnieuw een wijdvertakt stelsel van fiets- en voetpaden ingetekend die aansloot op de verschillende



Groenstructuur wijkdeel 2.4, met voorzieningen, 1976 (Het Flevolands Archief)



Plankaart wijkdeel 2.4, 1976 (Het Flevolands Archief)



Profiel van de havenkom van de Lage Vaart, 1976 (Het Flevolands Archief)



Dreef, 1970 (fotos.serc.nl)

bruggetjes naar de andere delen van de stad. Het verkeersplan voor wijkdeel 2.4 onderscheidde zich doordat de verschillende woonbuurten niet onderling verbonden werden door autowegen. Ieder buurtje kreeg zijn eigen lusvormige ontsluitingsweg, waardoor het verkeer beperkt bleef tot de eigen buurt. Alleen de fiets- en voetgangerspaden en een busbaan voor openbaar vervoer verbonden de buurten onderling. Binnen de buurten werd het gemotoriseerd verkeer verder beperkt door woonerven. Het woonerf was in de eerdere structuur- en deelplannen al toegepast als ruimtelijk principe, en kreeg zijn uitwerking in cul-de-sacs en autovrije en autoluwe woonstraatjes. In het plan voor wijkdeel 2.4 kreeg het woonerf voor het eerst ook een juridische status. Door het Woonervenbesluit uit 1976 werden woonerven geformaliseerd en voortaan met borden aangegeven, waardoor gemotoriseerd verkeer verplicht werd stapvoets te rijden en voetgangers en fietsers voorrang kregen.

Naast de vernuftige verkeersstructuur was net als in het plan voor wijkdeel 2.3 van Kuiper Compagnons veel werk gestoken in de herkenbaarheid van buurtondersteuningspunten en het benadrukken van karakteristieke eigenheden van het wijkdeel, zoals het Tussenwijkpark en de havenkom met recreatieve functie. Dat werd wederom beeldend weergegeven in een aantal kaartjes en dwarsprofielen.

Realisatie

Kempenaar, Kogge, Schouw en Gondel (2.2)

Kempenaar

De eerste twee buurtjes (2.2.1 en 2.2.2) die tussen 1974 en 1975 door de RIJP werden gerealiseerd waren de 'Rode' en 'Grijze' Kempenaar naar ontwerp van respectievelijk RIJP-architect E. Mulder en Architectenbureau Sterenberg. Mulder ontwierp voornamelijk eengezinswoningen van twee bouwlagen onder platte daken, zowel traditionele doorzonwoningen als woningen met de destijds populaire plattegrond met een tuinkamer achter en een woonkeuken voor. Een deel van de woningen viel op door het deels overdekte zonneterras op de verdieping. Ook werden enkele galerijflats met drie bouwlagen gebouwd. De architect zette de bescheiden vernieuwingen door die zich al aandienden in Wijk I: woningen met verspringende rooilijnen, in een vrije verkavelingsstructuur gegroepeerd rond doodlopende parkeerpleintjes. Mulder was verder niet te betrappen op architectonische uitspattingen.

De 'grijze' Kempenaar had een beduidend gevarieerder karakter. Het architectenbureau Sterenberg was door de RIJP gevraagd om een alternatief te ontwerpen voor de eerste woonbuurten van Lelystad (in Zuiderzeewijk en Atolwijk), die volgens de kritische buitenwacht een te eentonig karakter bezaten.⁴ Projectarchitect Ed Peters kreeg carte blanche van de RIJP voor het ontwerpen van een buurt met 550 woningen. Peters bouwde de buurt op uit een veelheid aan woningtypen, samengebracht in gestaffelde rijtjes die in gevarieerde verkavelingsvormen waren gegroepeerd aan cul-de-sacs en autovrije woonstraatjes. Het merendeel van de buurt bestond uit eengezinswoningen, zowel met rechthoekige plattegronden met tuinkamers, als met Z-vormige plattegronden met een open woonkeuken. Op de koppen van stroken situeerde de architect gelijkvloerse woningen voor ouderen. Naast de eengezinswoningen werden aan enkele randen van de buurt portieketageflatjes van drie

⁴ Michiel Kruidenier, *Architect Jan Sterenberg en het wonen in de jaren '70. Groeikernen en woonmilieus* (Rotterdam 2021) 136-138.



Drie woningtypen in de 'rode' Kempenaar, 1976 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst door de IJsselmeerpolders, Potuyt)



Woningen met zonneterras in de 'rode' Kempenaar, 1976



Een autovrij woonstraatje in de 'grijze' Kempenaar, 1976 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst door de IJsselmeerpolders, Potuyt)



Spelende kinderen in de 'grijze' Kempenaar, 1976 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)

5 A.J. Geurts, *Lelystad. Stedebouwkundige ontwikkeling en vormgeving* (Lelystad 1995) 137.

bouwlagen gebouwd, geschikt voor kleinere gezinnen of alleenstaanden. De toepassing van verschillende woningtypen voor verschillende huishoudens was kenmerkend voor de woningbouw uit de jaren zeventig, waar steeds meer aandacht uitging naar kleinschaligheid, individualiteit en nieuwe woonvormen. De buurteenheden bezaten door hun autovrije, vernauwende woonstraatjes een herbergzame sfeer en de verspringende gevels vergrootten de herkenbaarheid en individualiteit van de woningen. Het architectenbureau Sterenberg, op dat moment al verantwoordelijk voor duizenden woningen in Nederland, stond bekend als fel pleitbezorger voor het belang van de menselijke maat in de woningbouw. Sterenberg deed al sinds de vroege jaren zestig onderzoek naar specifieke bewonerswensen en participatie en zette zelfs praatgroepen op voor toekomstige bewoners, gebruiken die pas in de jaren zeventig gemeengoed werden onder zijn vakgenoten. De architectuur van de 'grijze' Kempenaar was bewust sober, met grauw metselwerk, platte daken, gesloten gevels en bescheiden verbijzonderingen als uitspringende balkonbalustrades. Volgens het architectenbureau zou de kleur niet uit de bebouwing moeten komen maar uit 'het leven van mens, dier en plant'.⁵

De Kempenaar werd in de jaren zeventig gecompleteerd door een kleinschalig particulier woningbouwproject, dertien woningen van de Stichting Houtskeletbouw, een bedrijventerrein, een buurtcentrum, een kerkje en enkele lagere scholen. Het modernistische kerkje 'De Kandelaar', dat in 1975 aan de voet van

de Karveelbrug werd gebouwd naar ontwerp van Architectenbureau De Gruyter en Van den Jagt werd in 2004 gesloopt en vervangen door een woontoren. Daarnaast zijn voornamelijk de houtskeletbouwwoningen langs de Kempenaar 04, 06 en 08 noemenswaardig. Op initiatief van RIJP-ambtenaar Leo van den Burg, die graag zijn eigen woning wilde bouwen, werd de Stichting Houtskeletbouw Lelystad in het leven geroepen.

Samen met architect Thijs Gerritsen en andere toekomstige bewoners werden in 1976 dertien woningen in de Boeier (wijkdeel 2.1) ontworpen en gebouwd. Bewoners spraken lovend over de flexibiliteit van houtbouw, de eigen inspraakmogelijkheden en het prettige klimaat binnenshuis.⁶ Het concept werd door het doorslaand succes in 1978 herhaald in de Kempenaar met nogmaals dertien woningen.

Kleinschalige experimentele projecten als de houtskeletbouwwoningen waren kenmerkend voor de vernieuwingsbeweging binnen de woningbouw en volkshuisvesting waar Sterenberg op de achtergrond een pioniersrol in vervulde. Meer op de voorgrond traden theoretici als N. John Habraken en de voormannen van de *Forum*-groep, waaronder architecten als Jaap Bakema, Herman Hertzberger en Aldo van Eyk. Zij pleitten voor vergaande participatie van bewoners en experimenteerden met nieuwe woonvormen en architectuur. De noodzaak voor dergelijke vernieuwingen was groot in een samenleving die onder invloed van welvaartsstijging, democratiseringsprocessen en emancipatiebewegingen in rap tempo veranderde. Woonwensen van jongeren, alleenstaanden, ouderen en 'normafwijkende gezinnen' sloten vaak niet meer aan op de uniforme flats en doorzonwoningen die in de naoorlogse periode in ongekend tempo uit de grond waren gestampt naar model van een doorsnee gezin. Het belang van vernieuwing werd in 1968 ook door het Rijk erkend met het 'Programma voor Experimentele Woningbouw', dat afwijkende en vernieuwende projecten subsidieerde. De subsidie leidde een ongekende experimentele fase in, die onder meer kubus-, bol- en piramidevormige woningen opleverde, maar ook nieuwe woonvormen initieerde, zoals woningen voor woongroepen en Lat-relaties. Onder de regeling werden uiteindelijk slechts circa 12.000 woningen gerealiseerd (één procent van de totale bouwproductie), maar de bredere weerslag op de woningbouw mag niet onderschat worden. Het zette architecten door het hele land aan tot het creëren van alternatieve woonvormen en het gebruik van nieuwe

6 Marijke Hulzer, 'Geslaagd experiment. Bewoners razend enthousiast over hun houten huizen', *De Telegraaf*, 23 oktober 1976.



De inmiddels gesloopt kerk 'De Kandelaar', 1978 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)



Woningen van Stichting Houtskeletbouw Lelystad in de Kempenaar, 1978 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)

7 Geurts, *Lelystad*, 85.

materialen en bouwmethoden. Ook de houtskeletbouwwoningen in Lelystad hoorden bij uitstek tot die experimentele fase die talloze stadsvernieuwingsgebieden, groeikernen en uitbreidingswijken uit de jaren zeventig hebben verrijkt.



Rijtjes- en meergezinswoningen in de Schouw-West, 1978 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)



Het vijverpark tussen de Schouw en de Kempenaar, 1979 (Lelystad Compleet Anders)

Schouw

Woningbouwexperimenten waren in Lelystad eerder uitzondering dan regel. Er werd vooral teruggegrepen op het traditionele en breed gewaardeerde rijtjeshuis onder zadeldak. Zo ook in de eerste buurt (2.2.5) in de Schouw-west uit 1976, wederom naar ontwerp van RIJP-architect Mulder. De buurt bestond uit 608 woningen in de sociale sector die voor het eerst werden gerealiseerd door de zojuist opgericht woningbouwvereniging SWL. Ze werden niet meer direct gefinancierd door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, waar de RIJP onder viel. In de eerste bouwfases van Lelystad was namelijk gebleken dat de bouw van woningen in de nieuwe polder aanzienlijk kostbaarder was dan elders in Nederland. De afgelegen ligging en de gebrekkige ontsluiting zorgden voor hoge reis- en transportkosten. Bovendien was Lelystad door het ontbreken van volgroeide groenstructuren nog steeds blootgesteld aan het gure polderklimaat, dat korte werkdagen en materiaalverlies veroorzaakte. Door alle tegenslagen berekende RIJP-directeur Otto dat bouwen in de polder in vergelijking met het oude land maar liefst twintig procent duurder was.⁷ De door het Rijk gefinancierde bouw van Lelystad drukte zodanig op de rijksbegroting dat in 1972 de woningbouwvereniging Stichting Woningbouw Lelystad (SWL) werd opgericht. De SWL kon -anders dan het ministerie- leningen aangaan op de kapitaalmarkt en daarmee de rijksbegroting ontzien.

De eerste woningen van de SWL waren de 608 woningen van Mulder in de Schouw-West. Het waren voornamelijk rijtjes eengezinswoningen van een of twee bouwlagen onder een zadeldak. De stroken waren zo veel mogelijk in noord-zuidrichting georiënteerd, om tuinen op het noorden te voorkomen. Door de rijtjes

dicht op elkaar te plaatsen en auto's te concentreren op parkeerplaatsen aan de buurtranden ontstonden geborgen, autovrije woonstraatjes. Op enkele koppen zijn meergezinswoningen van vier bouwlagen gebouwd, eveneens met hellende daken. Het vernieuwende concept van een exclusieve busbaan werd uitgevoerd, maar de lijn is sindsdien opgeheven.

In de Schouw-Oost, grenzend aan het stadscentrum, kwam geheel in lijn met de structuurplannen een meer geconcentreerde en compacte woonbebouwing tot stand. Naar ontwerp van RIJP-architect W. Buitenweg werden in de Schouw-Oost lange aaneengesloten rijen eengezinswoningen gebouwd. In de stroken vond men zowel woningen voor ouderen als voor traditionele gezinnen. In de zone direct grenzend aan het stadscentrum werd een vrij spectaculair complex dekwoningen gebouwd, waar opnieuw het verhoogde maaiveld werd geïntroduceerd, met een scheiding van verkeerssoorten, verhoogde pleintjes en luchtbruggen. In de plint was ruimte voor ouderenhuisvesting en op de verdiepingen woningen voor verschillende gezinssamenstellingen. Qua programma sloot de Schouw-Oost perfect aan op woonwensen van diverse bewoners. Alle woningtypen in de buurt hadden dezelfde opvallende uitstraling, voornamelijk bepaald door de overmaatse geknikte daken met zwarte golfplaten. De daken waren opengewerkt door vensters, bolle lichtkoepels en inpandige balkons. Bij de dekwoningen lagen de entrees aan verhoogde fiets- en voetgangerspassages die via luchtbruggen verbonden waren met het stadscentrum.

Dit opvallende complex had het noodlottige kenmerk dat het de enige wijk in Nederland was waar op alle mogelijke plekken asbest in de huizen was verwerkt: in de golfplaten, gevelpanelen, dakelementen, buitenkozijnen, rookgasafvoerkanalen, plinten en CV-ketels. Om deze reden zijn kort na de eeuwwisseling alle 708 woningen



Dekwoningen in de Schouw-Oost, met ouderenwoningen op de begane grond, 1978 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)



Verhoogde fiets- en voetgangerspassages in de Schouw-Oost, 1978 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)



Autovrije binnenterreinen in de Schouw-Oost, 1978 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)



Conventionele eengezinswoningen in een stenige omgeving in de Kogge, 1978 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)



Ruime huurhuizen in de Gondel, waaronder twee-onder-een-kapwoningen, 1978 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)



Kerk 't Lichtschip in de Gondel, 1978 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)

Woningen in de Schouw, 1979 (Lelystad Compleet Anders)

van wellicht de markantste buurt van Wijk II gesloopt. Een groot deel van de buurt is vervangen door het Hanzepark, een geheel nieuwe buurt met woningen in een historiserende Dudok-imitatiestijl. In de rest van de Schouw-oost wordt met de bouw van enkele hoogbouwvolumes gewerkt aan de ontwikkeling van het stationsgebied.

Wijk II, De Gondel

"Onze systeemwoning in de Gondel was van witte baksteen. Er stond een oranje puntdak op dat doorliep tot vlak boven de grond. Door het puntdak hadden bijna alle kamers in het huis schuine muren. Ook de ramen liepen schuin af. Het was lastig om gordijnen op te hangen.."

Joris van Casteren, *Lelystad*, p.37

Kogge en Gondel

De laatste twee buurten van de wijkdeel 2.2, Kogge en Gondel, werden gebouwd tussen 1977 en 1979. De 350 woningen in de Kogge werden ontwikkeld door het Philips Pensioenfonds. De ontwikkelaar koos voor een conventioneel woningtype: eengezinswoningen van twee bouwlagen onder zadeldaken zijn samengesteld uit in grootte variërende rijtjes, voornamelijk in langsrichting aan de buurtstraten gepositioneerd. Door het parkeren op eigen erf ontstond een zeer stenig straatbeeld.

In de Gondel werden 517 huurwoningen en 161 koopwoningen gerealiseerd. De koopwoningen, voornamelijk vrijstaande- en twee-onder-een-kapwoningen, werden 'in de beschutte sfeer' aan de randen en in groepjes door de buurt gesitueerd, waardoor een integratie van woonmilieus ontstond die in Wijk I juist was vermeden. De grote huurwoningen onderscheidden zich door de grote kappen met rode pannen die consequent zijn toegepast. Binnen woningclusters bestond enige variatie doordat naast de gebruikelijke rijtjeswoningen met zadeldaken ook eengezinswoningen met gedeelde dwarskappen voorkwamen.

In de Gondel werden ook de kerk 't Lichtschip en een kantoorpand voor adviesbureau Grontmij gebouwd langs de Jolbrug en Gondelbrug. Het bouwen van kantoren in de groene gordel van wijkdeel 2.2 was geen voorschrift uit de structuur- en deelplannen, maar was wel in de geest van de functiemenging die de ontwerpers nastreefden.

De zeer diverse buurtjes van wijkdeel 2.2, elk met een eigen verkeersstructuur, verkaveling en architectuur, werden samengebracht rond het centrale wijkpark. Dat wijkpark had een natuurlijk ogende inrichting, ontworpen door RIJP-adviseur R. Maier. Daarmee werd afstand genomen van de aangeharkte groenstructuren van de Wijk I, waar kaarsrechte bomenrijen en glad gemaaide gazons vooral fungeerden als

strak geordend kijkgroen. Het wijkpark diende, net als de kronkelige woonstraatjes en woonerven, vooral als een intieme ontmoetingsplek. Het park kreeg daarom glooiende hoogteverschillen, een organisch gevormde vijver met aflopende oevers, meanderende wandelpaadjes en houten bruggetjes. De beplanting was gevarieerd en ogenschijnlijk willekeurig aangeplant. De landschapontwerpers van het wijkpark hebben zich ongetwijfeld laten inspireren door invloedrijke trendsetters uit de jaren zestig en zeventig, zoals zelfverklaard 'ecotect' Louis le Roy, die ervoor pleitte de natuur vooral zoveel mogelijk haar gang te laten gaan en niet te veel te snoeien, spitten en maaien. De aangelegde natuur had in Lelystad even tijd nodig om tot wasdom te komen, maar bereikt inmiddels het beoogde effect.

Karveel en Boeier (2.1)

In de tweede helft van de jaren zeventig kwam de bouwproductie in Lelystad echt goed op gang. In 1974 werden voor het eerst meer dan duizend woningen per jaar opgeleverd, en dat aantal was in 1977 bijna verdubbeld. Het totaal werd steeds sterker bepaald door bijdragen van particuliere ontwikkelaars, die vanaf 1977 meer dan de helft van de productie voor hun rekening namen.⁸ Een deel van die particuliere woningbouw verrees tussen 1974 en 1979 in de strook ten noorden van de Houtribdreef. Het bestond uit de buurten Karveel en Boeier en werd behalve door woningbouwverenigingen gebouwd door projectontwikkelaars, beleggingsfondsen en semi-overheidsinstellingen.

Karveel

In 1974 werd begonnen met enkele projectjes in Karveel, plangebied 2.1.1. Hier bouwden projectontwikkelaar Olde Rikkert tien woningen, Stichting VS-5 32 woningen, Stichting Eigen Woningbezit Lelystad 54 woningen en Agrarische Sociale Fondsen 57 huurwoningen. De kleinschalige woonclusters bestonden voornamelijk uit simpele rijtjes eengezinswoningen onder zadeldaken en twee-onder-een-kapwoningen met zadeldaken. Het karakter van het wijkdeel werd vooral bepaald door de in

8 A.J. Geurts, *Woningbouw in Flevoland. Rijkswoningbouwstichtingen in Lelystad, Almere en Zeewolde 1972-1992* (Lelystad 1993) 75.



Het centrale stadspark van wijkdeel 2.2, net na de aanleg, 1978 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)



Eengezinswoningen van Stichting Eigen Woningbezit Lelystad in de Karveel, 1975 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)



Particuliere woningbouw van Stichting VS-5 in de Karveel, 1975 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)



Holborn-systeembouwwoningen in de Karveel, 1975 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)



Afbeelding, Woningen van Stichting Houtskeletbouw Lelystad in de Boeier, 1977 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)



Luchtfoto van de Karveel en de Boeier richting het westen, met op de voorgrond het buurtje van bureau Zanstra, De Clercq, Zubli, Lammertsma en Partners en daarachter aan de stadsrand het rijtje woningen van de Stichting Houtskeletbouw Lelystad, 1979 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)

totaal circa 800 eengezinswoningen die het Bouwfonds Nederlandse Gemeenten liet bouwen in de buurten 2.1.1 en 2.2.2. Het betroffen opvallende woningen met individuele dwarskappen die waren gebouwd met het bouwelementensysteem van de pas opgerichte Lelystadse systeembouwfabriek Holborn. De Holborn-Lelystad-fabriek was in 1973 opgericht door drie ondernemers, die via hun vorige werknemer Vaneg al de nodige kennis over systeembouw bezaten. Holborn trachtte de markt te bestormen met zeer betaalbare eengezinswoningen met een goede isolatiewaarde. Ten tijde van de fabrieksstichting hadden veel systeembouwers het uiterst lastig, voornamelijk door de verschuivende vraag van hoog- naar laagbouw. Door zich specifiek te richten op laagbouw hoopten de durfinvesteers achter de Holborn-fabriek een gat in de markt te vullen. De grote troef van Holborn was het systeem van dubbele zijwanden, waardoor de woningen vrijer en gevarieerder te verkavelen waren dan andere systeembouwwoningen. Ondanks de systeeminnovatie kwam Holborn echter al snel in de problemen. Na twee jaar productie ging de fabriek alweer failliet en werd een deel van het bedrijf overgenomen door de systeembouwer Neduco.

In de Holborn-woningen in de Karveel is goed te zien wat de mogelijkheden waren van de dubbele scheidingswanden. Voornamelijk bij de oudste woningen in 2.1.1 is de individualiteit van de woning benadrukt door de scheidingswanden uit te laten springen en de woningen gestaffeld te verkavelen. De jongere woningen in 2.2.2, ontworpen door het bureau Zanstra, De Clercq Zubli, Lammertsma en Partners, kenden veel van dezelfde ontwerpprincipes, maar bezaten vlakke gevels.

Boeier

In de oostelijke buurt van de Boeier (2.1.3) werd conform de structuurplannen particuliere woningbouw gerealiseerd. Dat gebeurde in de vorm van vrijstaande-, twee- en drie-onder-een-kapwoningen.

Bijzonder zijn de eerder beschreven dertien houtbouwwoningen van Stichting Houtskeletbouw Lelystad, die in 1971 langs de noordelijke rand van de Boeier 04 gebouwd werden. De eerste houtbouwwoningen in Lelystad onderscheidden zich door opvallende aflopende dakranden, waardoor een optimale bezonning van de voor- en achtertuin ontstond. De vierkante huizen werden door carports onderling verbonden tot een straatwand die in een Amerikaanse suburb niet zou misstaan.

De terreinen voor het blindeninstituut werden in 1975 bestemd voor woningen, omdat het instituut op het laatste moment afzag van hun verhuizing vanuit Bussum. Verder zijn er alleen twee lagere scholen in het wijkdeel gebouwd, waardoor de beoogde functiemenging tegenviel en in dit wijkdeel eigenlijk alleen gewoond werd. Voor hun recreatie werden de bewoners vooral bediend door de groene gordel rond de stad, die naadloos overging in het Zuigerplasbos.

Punter, Jol en Galjoen (2.3)

Het wijkdeel 2.3 zou volgens het structuurplan in vier fases gebouwd worden, eerst de Punter, dan de Jol en Galjoen, om te eindigen met de langgerekte buurt langs de kustlijn (pas veel later gerealiseerd).

Punter

In 1977 werd begonnen met de woningen in de Punter. Het betroffen 563 door de SWL en 360 door particulieren gerealiseerde woningen. Die laatste bestonden uit twee-onder-een-kapwoningen, in kleine groepjes door de buurt verspreid. De SWL-woningen waren voornamelijk verbeterde versies van de eengezinswoningen die de woningbouwstichting een jaar eerder in de Schouw-west had laten bouwen.⁹ In de Punter werden niet alleen versies met twee, maar ook met drie bouwlagen uitgevoerd, waardoor woningtypen met twee, drie of vier slaapkamers beschikbaar waren.

Het is goed te zien hoe ondanks de beperkte architectonische mogelijkheden geprobeerd is zo veel mogelijk rekening te houden met het stedenbouwkundige plan van Kuiper Compagnons. De gesloten 'karakteristieke randen' uit de plannen kregen vorm door de hoeken van de bouwblokken te dichten met garages, waarmee aaneengesloten bebouwingswanden zijn ontstaan. Ook werd een verhoogde omwalling met wandelpaden rond de buurt aangelegd. De buurtbrandpunten en stedelijke routes, waar de fietspaden en buurtvoorzieningen samenkwamen, werden zorgvuldig vormgegeven. Om de verkeersroutes en 'brandpunten', zoals buurtvoorzieningen, te markeren werden ter plekke iets hogere eengezinswoningen met

⁹ Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, *Lelystad uit de kluiten* (Lelystad 1980) 99.



Appartementenblokken in de Punter, aan de rand van het Kustpark, 1979 (Lelystad Compleet Anders)



Luchtfoto van de Punter richting het westen, met op de voorgrond de omwalling als 'karakteristieke rand', 1980 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)

drie bouwlagen gesitueerd. Ook de buurtranden langs het Kustpark en de Houtribweg werden gemarkeerd door appartementenblokken met zadeldaken, van hetzelfde type als die in de Schouw-West werden gebouwd.

Het Kustpark dat de buurten Punter en Jol van elkaar scheidde, werd aangelegd met zo natuurlijk mogelijk ogend waterpartijen en groenstructuren. In het park werd, langs de routes naar de Jol, nog een brandpunt ingericht, met twee scholen en een buurtthuis.



De stadsgracht in de Jol, gezien in de richting van de Punter, 1979 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)

een soort stadsgracht aangelegd, met stenen bruggetjes en verharde oevers. De hoofd fietsroute vanaf het stadscentrum slingerde door een nauwe fietsstraat met aan weerszijden gesloten bouwblokken van drie of twee bouwlagen, waarmee gebruikers naar het buurtcentrum werden gedirigeerd. Voor fietsers vanuit de Galjoen werd het centrum

Jol

In de Jol werd het stedenbouwkundig detailplan uitbesteed aan Kuiper Compagnons, waardoor de uitwerking goed overeenkwam met de ambities van het eerder door het bureau opgestelde structuurplan. Middenin Jol kwamen de 'stedelijke routes' vanuit zowel het centrum als de Punter en Galjoen samen, dus werd er veel aandacht besteed aan het ontwerpen van de ruimte rond die routes en het 'brandpunt' met het buurtcentrum. Langs de fietsroute vanuit de Punter werd

gemarkeerd door een flat van vier bouwlagen die zowel het fietspad als de begeleidende waterweg overkuisde. De stedelijke functie van het voorzieningencluster werd benadrukt door de hoge bebouwingsdichtheid van de directe omgeving, een groot open plein en een kade met steigers. Hier werd ook een bibliotheekfiliaal gebouwd naar ontwerp van architect Wim Quist.

De woonbebouwing van de Jol werd sterk bepaald door het detailplan van Kuiper Compagnons voor 737 woningwetwoningen, ontworpen door RIJP-architect M. Voorwijk. De woningen zijn samengebracht in bijna compleet gesloten woonblokken, waarin de voor deze periode typerende 45 graden hoek werden toegepast en allerlei onregelmatige vormen bouwblokken werden gecreëerd. De blokken zijn uitgevoerd in twee, drie en op een enkele plaats vier bouwlagen en omsluiten intieme, interne hofjes met zowel privé-tuinen als collectieve groenvoorzieningen. De reden voor deze verkaveling was om twee woonbelevingen te creëren, met een rumoerige, stenige en stedelijke voorkant en een rustige, beschutte, groene achterzijde.

De bezuinigingen op de volkshuisvesting van rond 1980 zijn goed afleesbaar in de architectuur van de 737 woningwetwoningen. Er is slechts een beperkte variatie in woningtypes en het architectonische beeld werd bepaald door het gebruik van goedkopere materialen, zoals de van oorsprong witte beplating die de geknikte dakranden bedekten. Dezelfde woningen werden ook in de Galjoen gebouwd.

Premiekoopwoningen en particuliere woningbouw uit dezelfde periode, zoals in het zuidelijk deel van de Jol, hadden minder last van de bezuinigingen. Opmerkelijk waren de 124 premiekoopwoningen van het Utrechtse architectenbureau Dingemans De Vries Heemskerk, direct onder het wijkcentrum (Jol 10, 13, 14, 15). De architecten vonden dat de entrees van woningen in Lelystad te veel waren weggestopt achter carports, bergingen en geparkeerde auto's en pleitten voor een



De enige 'flat' in de Jol markeerde het centrumgebied en overkuisde een fietspad en waterweg, 1982 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)



Hoofd fietsroute tussen het stadscentrum en het wijkcentrum in de Jol, aan weerszijden de genoveerde woningwetwoningen met hun karakteristieke afgeschuinde daken, 2022 (INTI)



Woningwetwoningen in de Jol en de Galjoen, waarvan de verschijningsvorm werd bepaald door bezuinigingen, 1981 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)



Koopwoningen aan de Jol 10, 13, 14 en 15, naar ontwerp van architectenbureau Dingemans De Vries Heemskerk

herwaardering van de voordeur. De zeer gevarieerde woningtypen in de buurteenheid werden gegroepeerd in gesloten bouwblokken die aansloten op de rest van de buurt. De variatie in woningtypen was vertaald naar de straatwanden, waarin bouwhoogten en geveldelen uitbundig versprongen. Parkeerplaatsen werd zo veel mogelijk geconcentreerd, zodat langs de ondiepe voortuintjes een stoep kon worden aangelegd.

Galjoen

In de Galjoen werd naast de genoemde woningwetwoningen nog maar één andere buurteenheid gebouwd. Deze 109 eengezinswoningen uit 1981, naar ontwerp van de architectencombinatie Frans van Dillen en Rien Ogier, zijn zowel samengesteld in de voor de buurt kenmerkende gesloten bouwblokvorm als in lengte verschillende stroken. De bouwblokken zijn enigszins verbijzonderd door op de koppen en hoeken grotere woningen met balkons te situeren.

Verder viel de Galjoen vooral op door wat er niet is gerealiseerd. Naast een sportpark bleef de buurt gedeeltelijk leeg. Dat kwam voornamelijk door de eerdergenoemde opeenhoping van tegenslagen die de piepjonge gemeente Lelystad in de vroege jaren tachtig te verduren kreeg. Daarnaast was ook de particuliere woningbouw door de bredere economische crisis in de jaren tachtig in het slop geraakt. Naast de randen van Galjoen bleef ook de langgerekte kuststrook tussen de Houtribweg en de Oostvaardersdijk daardoor onbebouwd tot het jaar 2000.



Luchtfoto in zuidelijke richting van de Botter-Oost en de Tjalk, 1980 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)

Botter, Schoener, Tjalk (2.4)

Van alle delen van Wijk II heeft 2.4 het meest te lijden gehad van de bezuinigingen. Het merendeel van de bebouwing bestond uit woningwet- en premiewoningen gebouwd door de SWL.

Botter

In 1979 werd de eerste buurt, Botter-oost, met 543 woningen opgeleverd naar ontwerp van de zeer productieve, maar verder onbekende RIJP-architect E. Mulder. Over het algemeen imponeren de woningbouwprojecten van Mulder niet en ook in de Botter-oost bleef de architect bij zijn behouden ontwerpstyl. De woningen kennen enige gelijkenissen met de woningen die enkele jaren eerder in de 'rode' Kempenaar waren verzezen. De eengezinswoningen met platte daken werden uitgevoerd in een tuinkamer-, doorzon- en zonnedek-versie met twee of anderhalve bouwlaag onder een plat dak. Het smalle badkamerraam op de verdieping brak door de dakrand heen. Mulder paste enige variatie toe in het straatbeeld door de bergingen soms aan de voorzijde en soms aan de achterzijde te positioneren. Daarnaast maakte hij veelvuldig gebruik van het 'verstaffelen' van de woningen (het naar voren laten verspringen ten opzichte van het buurhuis) om de rechtlijnigheid van straten te voorkomen en bijvoorbeeld een bocht of een pleintje te vormen. De woningen worden ontsloten door smalle straatjes en de woninggroepen omsluiten intieme binnenhoven met speelplaatsen. Het belangrijkste oriëntatiepunt in de buurt werd gekoppeld aan de doorgaande fietsroute, waar een rond parkje werd aangelegd.



Het provinciehuis van Flevoland, 1985 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)



Het Computer Uitwijk Centrum, 1982 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)



Particuliere woningbouw in de Botter-West, met op de achtergrond de kerktoren van de Heilige Petruskerk, 1981 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)

Aan de oostrand van de Botter werd langs het spoor, in overeenstemming met het structuurplan, ruimte gereserveerd voor kantoren. In 1982 werd op de hoek van de Visarenddreef en het spoor het provinciehuis van Flevoland gebouwd, naar ontwerp van architect G. Vermeer. Dat gebouw is inmiddels onherkenbaar verbouwd. Ten noorden van het provinciehuis verrees in hetzelfde jaar het 'Computer Uitwijk Centrum' van architect F. Balm. De twee kantooortorens dienden als back-up-datacentrum voor grote banken en verzekeraars en waren met hun dichte betonnen plinten, hekwerk en gracht zwaar beveiligd.

De Botter-west werd tussen 1980 en 1984 opgeleverd en was minder dichtbebouwd. Het bestond voornamelijk uit simpele rijtjeswoningen van twee en drie bouwlagen, op een vrij rationele wijze gesitueerd rond door- en doodlopende en woonerven. Daarnaast werd een buurt met particuliere woningen gebouwd. Op de plek waar de belangrijkste fietsroutes en groenzones elkaar kruisten, in het geografische hart van de wijk, werd het wijkdeelcentrum met winkels en andere voorzieningen gerealiseerd.

Een ander beeldbepalend object was de rooms-katholieke Heilige Petruskerk aan de noordrand van het wijkdeel, die met zijn hoge bakstenen toren uitkeek over de laagbouw. De kerk markeerde de wijkentree vanaf de Visarenddreef.

Tjalk

De zuidoostelijke buurt van 2.4, de Tjalk, werd grotendeels bepaald door de 580 woningen van architectenbureau Inbo, ontwikkeld door het Algemeen Pensioen Fonds. De keuze voor Inbo was niet verrassend, het bureau had flinke ervaring met grote, betaalbare woningbouwprojecten. De buurt was opgebouwd uit een deel met 450 lage eengezins- en ouderenwoningen. De eengezinswoningen kenden maar liefst tien verschillende woontypes, variërend

van twee-onder-een-kapwoningen van drie bouwlagen tot simpele rijtjeswoningen van twee bouwlagen. Doordat alle woningen binnen hetzelfde bestek werden gerealiseerd ontstond een samenhangend geheel. Vooral de scherp hellende dakvlakken bedekt met shingles karakteriseren de buurt. In een strook langs het spoor werden 130 'Van Dam-woningen' of Hat-eenheden gerealiseerd, voor een- en tweepersoonsgezinnen. Ze werden ondergebracht in hoogbouwschijven van vier, vijf en zes bouwlagen, parallel aan het spoor en met dezelfde opmerkelijke dakvormen die ook in de rest van de buurt waren toegepast. Door aanhoudende leegstand en problematiek rond de alleenstaandenflats werden ze vlak na de oplevering alweer sterk verbouwd en herbested tot ouderenwooncomplex 'De Buizerd'. Het zuidelijk deel van Tjalk werd tussen 1984 en 1990 volgebouwd met zeer eenvoudige rijtjeswoningen en twee-onder-een-kapwoningen in een door de bezuinigingen noodzakelijk geworden rationele strokenbouw. Naast woningen werd in de Tjalk ten noorden van de Hat-flats een bedrijventerrein gerealiseerd. Behalve op de woningbouw werd vanaf de jaren tachtig ook flink bezuinigd op de inrichting van de openbare ruimte. De recreatieve havenkom aan de Lage Vaart (thans Havendiep) werd daarom nooit uitgevoerd.

Schoener

De bezuinigingen deden zich het sterkst gelden in de realisatie van de laatste buurt, Schoener. Hier werden tussen 1983 en 1984 zeer eenvoudige eengezinswoningen van twee lagen onder platte daken gebouwd in een orthogonale verkaveling. Ook het geplande tussenwijkpark, dat een groene uitloper moest worden tussen de stadsrand en het stadscentrum kwam er door de bezuinigingen nooit. De beoogde groene delen van de Schoener werden tussen 1984 en 1990 benut voor woningbouw. In 1992 werd het zwembad 'De Schoener' gesloopt voor nieuwbouw voor gehandicaptenzorg. Recentelijk werd ook de groene zone rond het voormalig zwembad bebouwd met een luxe villabuurtje. Door de verdichting is van de beoogde intensieve relatie met de Lage Vaart niets terechtgekomen.



Woningbouw in de Tjalk, van architectenbureau Inbo, 1985 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)



Hat-woningen aan het spoor, van architectenbureau Inbo, 1981 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)

Bijzondere structuren en karakteristieken

Bloemkoolwijk

Hoewel de verschillen tussen de vele buurten van Wijk II talloos zijn, komen toch enkele principes bijna overal terug. Die principes zijn vaak toegekend aan de 'bloemkoolwijk', een veelgebruikte verzamelnaam voor een brede stedenbouwkundige ontwerptraditie die een korte periode (grotendeels 1970-1980) mateloos populair was in Nederland en enorm veel is toegepast (ruim een kwart van de Nederlandse woningvoorraad bestaat uit zogenaamde bloemkoolwijken¹⁰). De bloemkoolwijken waren een reactie op de rationele, functionalistische en monotone stedenbouw van de wederopbouwperiode.

Er was niet één concrete ruimtelijke vertaling van de ontwerpprincipes, maar toch zijn ze direct herkenbaar door hun complexiteit, pluriformiteit en kleinschalige opzet. Veelvoorkomende kenmerken van de woningbouw zijn gevarieerde, speelse verkavelingen, verspringende rooilijnen en bouwhoogtes, veelvormige kappen, afwijkende plattegronden en het benadrukken van de individualiteit en herkenbaarheid van de woning door uit- en aanbouwen. De openbare ruimte op buurtniveau was vaak ondergeschikt aan de fantasierijke verkavelingsvormen, die de structuur bepaalden. De vaak intieme ruimtes tussen de woningen, waarin de grenzen tussen privé en publiek vervaagden, moesten ontmoetingen aanmoedigen en gebruik uitnodigen. Al deze principes zijn terug te vinden in de buurtjes van Wijk II.

Natuurlijk is er ook kwaliteitsverschil. De 'grijze' Kempenaar van architectenbureau Sterenberg (in buurt de Kempenaar) kent een veel zorgvuldiger ontwerp van de woningen en de openbare ruimte dan bijvoorbeeld de naastgelegen buurt Kogge. Grote delen van de bloemkoolwijken werden ingevuld met nogal conventionele woningen die architectonisch niet bijzonder zijn, maar wel een gewaardeerde woonomgeving boden.

Ook is er een ontwikkeling in de tijd waarneembaar. In de later gerealiseerde wijkdelen (2.3 en 2.4) is met gedetailleerde en integrale wijkdeelontwerpen getracht opnieuw structuur aan te brengen in de onoverzichtelijkheid die inherent is aan de bloemkoolwijk. 'Stedelijke routes', 'karakteristieke wijkstraten' en 'brandpunten' boden gebruikers en bewoners aanknopingspunten om de buurten beter te begrijpen.

Verkeer

In feite werd het aloude principe van de hiërarchische geordende verkeersstructuur in Wijk II gehandhaafd. Men vindt immers nog steeds primaire verkeersdreeven, buurtontsluitingswegen en woonstraten. De vorm en het gebruik van de wegen kreeg in Wijk II echter een complete herziening. De buurtontsluitingsweg was niet meer een overzichtelijke, rechte laan, maar een kronkelige route die als een rondweg de buurten onderling verbond. De traditionele woonstraat werd vervangen door autovrije en autoluwe straatjes, veelvormige cul-de-sacs en woonerven.

Door korte zichtlijnen te hanteren werd een kleinschalig karakter gecreëerd in grote buurten van soms honderden woningen. Ook leverde deze verkeersstructuur intieme, kindvriendelijke buurten op, perfect voor gezinnen.

De hegemonie van de auto in de woonomgeving werd al in de jaren zeventig bekritiseerd. In Wijk II werd weliswaar ruimte gemaakt voor de rijdende en geparkeerde auto, maar nu ook voor het openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. Van alle Lelystadse wijken is in Wijk II de meeste aandacht uitgegaan naar het langzaam verkeer. Voor fietsers werd een zelfstandig, uitgebreid netwerk aangelegd, dat de buurten onderling verbond en meestal gekoppeld was aan de groenstructuren. Maar ook op de grotere schaal werd het netwerk consequent voortgezet zodat ook de wijken onderling en met het stadscentrum verbonden waren, over de dreeven heen via de vele luchtbruggen.

De uitwerking van het langzaam verkeersnetwerk is door het versnipperd ontwerpsschap van de buurten verschillend, maar over het algemeen logisch en goed uitgevoerd. In de jongste twee wijkdelen (2.3 en 2.4) waren de hoofd-fietsroutes zelfs tot ruggengraat van de wijk gemaakt; het waren zorgvuldig ontworpen routes, waarlangs oriëntatiepunten en 'brandpunten' het stedelijk weefsel leesbaarder maakten.

Groenstructuren

Het groen in Wijk II is te onderscheiden in drie niveaus: wijkdeelgroen, blokgroen en snippergroen. Het wijkdeelgroen bestaat uit de structurerende groenelementen, zoals de wijkdeelparken met uitlopers en de groene gordels rond de wijken. Deze structuren onderscheiden de buurten, dragen veel van de fiets- en wandelpaden en voorzagen in recreatiemogelijkheden. De vaak brede groene gordels bieden enige afstand tot de verkeersdreeven en creëerden het besloten, naar binnen gerichte karakter van de wijkdelen. Blokgroen is ontstaan door de vele verschillende verkavelingsvormen, die beschutte, semipublieke binnenhoven hebben opgeleverd, vaak ingericht met een speeltuintje. Snippergroen is zeer kenmerkend voor de bloemkoolwijken, die door hun verkavelingsvormen, cul-de-sacs en woonerven vaak stukjes restruimte hadden, die zijn ingevuld met een enkele boom, een stukje gras of wat struiken.

Vergelijkbaar met de afkeer van de wederopbouwarchitectuur reflecteren ook de groenontwerpen van de verschillende wijkdelen een omslag in het denken over landschapsarchitectuur. Alles moest gevarieerder, natuurlijker en voornamelijk uitnodigen tot gebruik. Met de inrichting is dan ook gepoogd een zo natuurlijk mogelijk karakter na te streven, met organische waterpartijen, gevarieerde en ecologische begroeiing en een beperkte interventie door te snoeien en maaien.

Voor de inrichting van de groenstructuren kwam in de loop van de jaren tachtig door bezuinigingen steeds minder geld beschikbaar. Dat betekende dat de geplande bouwspiegelplaatsen, volkstuintencomplexen en sportvelden in veel gevallen nooit zijn uitgevoerd, of vervangen werden door woonbebouwing. Ook het tussenwijkpark met de recreatieve havenkom ten zuiden van Wijk II werd nooit gerealiseerd en is volgebouwd met woningen.

Funciemenging

Kenmerkend aan de rationele, functionalistische stedenbouw was de functiescheiding; alle functies werden overzichtelijk geordend en kregen een logische plaats. In Wijk II is met de programmering het tegenovergestelde getracht te bereiken. Bedrijventerreinen, winkelvoorzieningen, volkstuinten en sportvelden werden niet meer van de woongebieden gescheiden, maar erin opgenomen. Het paste in het patroon van variatie en pluriformiteit waarmee de levendigheid van de bloemkoolwijken gestimuleerd moest worden.

Er was echter maar weinig programma voor de zo fel begeerde stedelijke mix; de bloemkoolwijken bestonden voor het grootste deel uit woningen. Ook paste de levendigheid niet altijd bij de door bewoners begeerde suburbane rust. Zo gaf het bedrijventerrein naast de Kempenaar in de beginfase overlast aan de naastgelegen woonbuurt.¹¹

Binnen de woonbuurten werd gestreefd naar een zo sterk mogelijke integratie van verschillende woonmilieus. Anders dan in Wijk I zijn in Wijk II in dezelfde buurt zowel villa's als woningwetwoningen te vinden.

Wijk II

"Als wij buiten waren, kwam Kees ook naar buiten. Kees was een oudere man die bij de Rijksdienst had gewerkt. Er werd gezegd dat hij overspannen was geraakt toen Lelystad een gemeente werd. Zijn taken had hij af moeten staan aan een gemeenteambtenaar. Kees had de keurigste tuin van het hofje. 'Dit pleintje is niet ontworpen om op te voetballen!' tierde hij. Als we op de parkeerplaats waren, riep hij: 'Jullie beschadigen de auto's met die ball!' Op het grasveld naast de parkeerplaats mochten we ook niet komen van hem. 'Jullie vernielen het gras.' Toen we op een keer een crossbaan aanlegden, kwam er op zijn initiatief een bulldozertje dat alles platwalste."

Joris van Casteren, *Lelystad*, p.45





Situatie woningen de 'grijze' Kempenaar. De vierkante blokjes in de centrale zone geven een afwijkende bebouwing aan, waaronder een schoolcomplex met een kleuter- en een lagere school, speelplaatsen en een jeugdhonk, 1971 (Het Flevolands Archief)



Woningen in de 'grijze' Kempenaar, 1979 (Lelystad Compleet Anders)

Beeldbepalende objecten en ensembles

'Grijze' Kempenaar (ensemble)

1974-1975

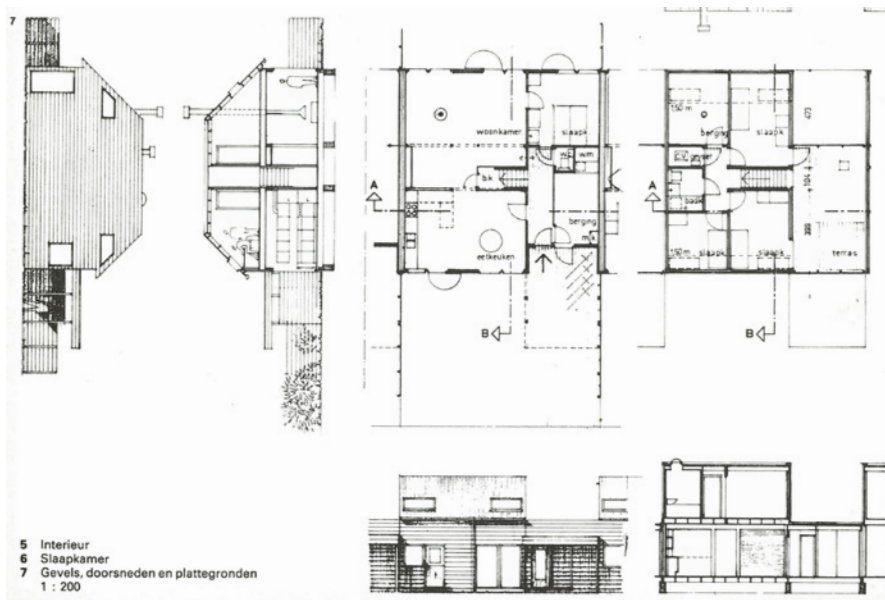
Architectenbureau Jan Sterenberg, projectarchitect Ed Peters
Kempenaar 05-20

Projectarchitect Ed Peters, van het grote architectenbureau van Jan Sterenberg, kreeg carte blanche van de RIJP voor het ontwerpen van een buurt met 550 woningen. Peters bouwde de buurt op uit een veelheid aan woningtypen, samengebracht in verspringende rijtjes die in gevarieerde verkavelingsvormen waren gegroepeerd aan cul-de-sacs en autovrije woonstraatjes. Het merendeel van de buurt bestond uit eengezinswoningen, zowel met rechthoekige plattegronden met tuinkamers, als met Z-vormige plattegronden met een open woonkeuken. Op de koppen van stroken situeerde de architect gelijkvloerse woningen voor ouderen. Naast de eengezinswoningen werden aan enkele randen van de buurt portieketageflatjes van drie bouwlagen gebouwd, geschikt voor kleinere gezinnen of alleenstaanden. De combinatie van vele verschillende woningtypen was kenmerkend voor de woningbouw uit de jaren zeventig, waar steeds meer aandacht uitging naar kleinschaligheid, individualiteit en nieuwe woonvormen. De buurteenheden bezaten door hun autovrije, vernauwende woonstraatjes een herbergzame sfeer en de verspringende gevels vergrootten de herkenbaarheid en individualiteit van de woningen.

Het architectenbureau Sterenberg, op dat moment al verantwoordelijk voor duizenden woningen in Nederland, stond bekend als fel pleitbezorger voor het belang van de menselijke maat in de woningbouw. Sterenberg deed al sinds de vroege jaren zestig onderzoek naar specifieke bewonerswensen en participatie. Hij zette zelfs praatgroepen op voor toekomstige bewoners, gebruiken die pas in de jaren zeventig gemeengoed werden onder zijn vakgenoten. De architectuur van de 'grijze' Kempenaar was bewust sober, met grauw metselwerk, platte daken, gesloten gevels en bescheiden verbijzonderingen als uitspringende balkonbalustrades. Volgens het architectenbureau zou de kleur niet uit de bebouwing moeten komen maar uit 'het leven van mens, dier en plant'.¹²

Met de 'grijze' Kempenaar werd definitief afscheid genomen van de orthogonaliteit in de Lelystadse stedenbouw en deden de principes van de 'bloemkoolwijk' zijn intrede in Lelystad, waardoor het buurtje een kenmerkend voorbeeld is van deze nieuwe stedenbouwkundige trend. De markante gestaffelde verkaveling is van grote stedenbouwkundige waarde door de intieme vernauwende en verwijdende hofjes die het heeft gecreëerd. Ondanks de sobere verschijningsvorm is door de woningtypevariatie en simpele verbijzonderingen als de uitspringende balkonbalustrades een opvallend architectonisch geheel gerealiseerd.

Gevels, doorsneden
en plattegronden
houtskeletbouwwoningen
in de Boeier, 1977
(BOUW, nr. 26, 24-12-
1977)



Houtskeletbouwwoningen
in de Gondel, 1979
(Lelystad Compleet
Anders)



Houtskeletbouwwoningen Kempenaar en Boeier (ensemble)

1976-1979

Thijs Gerritsen

Boeier 04 en Kempenaar 04, 06, 08

Gedreven door de wens om zijn eigen woning te bouwen stichtte de RIJP-ambtenaar Leo van den Burg medio jaren zeventig de Stichting Houtskeletbouw Lelystad. Samen met architect Thijs Gerritsen werd eerst in de Boeier een rijtje houtskeletbouw woningen gerealiseerd. Door het doorslaande succes werd het project herhaald in de Kempenaar met de bouw van nogmaals dertien woningen. De architect ontwierp met intensieve inspraak van de toekomstige bewoners, waardoor de woningen geheel naar hun wens zijn vormgegeven. Door de royale rijks subsidie voor dergelijke projecten bleef de bouw prijs beperkt. Dergelijke experimentele woningbouw was typerend voor de jaren zeventig, toen er steeds meer aandacht en overheidssteun kwam voor dit soort initiatieven die zochten naar alternatieven voor de eenvormige systeembouw van de toenmalige bouwindustrie.

De eerste woningen in de Boeier zijn te herkennen aan de aflopende dakranden, die speciaal werden ontworpen om meer licht toe te laten in de tuin en de woning. Verder is het houten skelet van de woningen ook bekleed met een houten gevelbekleding. De woningen werden casco opgeleverd en het interieur was vrij in te delen en af te werken door de bewoners. De latere woningen in de Kempenaar hebben een minder uitgesproken ontwerp, maar volgen goeddeels dezelfde ontwerpprincipes.

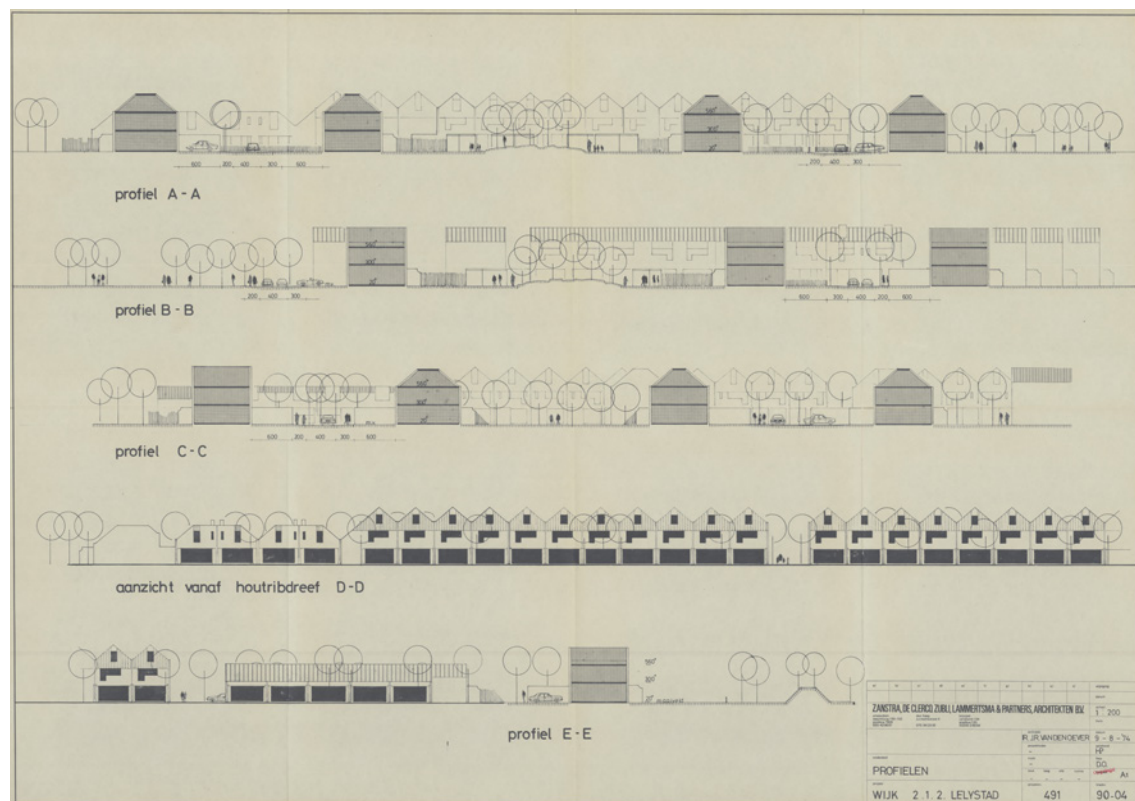
Deze houtskeletbouwwoningen vertegenwoordigen de experimentele Nederlandse woningbouw, die vanaf 1968 werd gestimuleerd door de rijksoverheid en daardoor een bloeiperiode kende. De twee projecten van de Lelystadse stichting Houtskeletbouw bezitten architectuurhistorische waarde door het gebruik van een vernieuwende bouwmethode en afwijkende materialen. Door die bouwwijze valt de architectuur op temidden van de door metselwerk en beton gedomineerde woonwijken van Lelystad.



Houtskeletbouwwoning in de Boeier, 1977 (BOUW, nr. 26, 24-12-1977)



Houtskeletbouwwoningen in de Kempenaar, 1979 (Lelystad Compleet Anders)



Profielen en aanzichten Holborn-woningen, 1974 (Het Flevolands Archief)



Holborn-woningen Karveel, 1979 (Lelystad Compleet Anders)

Holborn-woningen Karveel (ensemble)

1976-1978

Zanstra, De Clercq Zubli, Lammertsma en Partners

Karveel

Veel van de woningen in Lelystad werden gebouwd volgens een systeembouwmethode, zoals de Vaneg-woningen in de Atolwijk. In de jaren zeventig werd in Lelystad zelf ook een systeembouwfabriek geopend, de Holborn-Lelystad B.V. Ondanks de vliegende start kreeg het bedrijf al vlak na de oprichting problemen en ging het failliet. Wel zijn er in de Karveel honderden Holborn-woningen gebouwd, de meeste naar ontwerp van architectenbureau Zanstra, De Clercq Zubli, Lammertsma en Partners.

De Holborn-woningen vallen op door de geschakelde dwarskappen en de gestaffelde verkaveling, waarmee het individuele karakter van de woningen wordt benadrukt. Die ontwerpprincipes waren mogelijk door het bouwsysteem met dubbele woningscheidende wanden, waardoor elke woning onafhankelijk gesitueerd kon worden. De oudste woningen, in de zuidoostelijke hoek van de Karveel, kennen een uitgesprokener ontwerp met uitspringende penanten en houten gevelbekleding in de kopgevels.

De waarde van de Holborn-woningen is vooral cultuur-historisch en wordt bepaald door het eigen Lelystadse bouwsysteem waarmee ze gebouwd zijn. Daarnaast geven de dwarskappen en dubbele woningscheidende wanden de woningen een eigen, kenmerkende architectuur.



Holborn-woningen Karveel, 1979 (Lelystad Compleet Anders)



Kerk 't Lichtschip in de Gondel, datum onbekend (Reliwiki.nl)

Kerk 't Lichtschip in de Gondel, 2022 (INTI)



Kerk 't Lichtschip voor de PKN Hervormd Gereformeerde Bond 1979

E.M. Fontein
Gondel 19 01

13 Rudy Ligtenberg, 'Licht in seculier Lelystad', *Reformatisch Dagblad*, 13 januari 2022.

't Lichtschip staat in de groene wijkrand van de Gondel en werd ontworpen door architect E.M. Fontein. In de IJsselmeerpolders had Fontein al de kerkgebouwen De Voorhof (1967) en De Ontmoeting (1970) ontworpen in Biddinghuizen en Emmeloord. Het kerkje in de Gondel vertoont sterke verwantschap met deze twee eerdere kerken door het gesloten karakter van de bakstenen volumes en de lessenaarsdaken. 't Lichtschip bezit echter geen toren. Een mogelijke verklaring hiervoor is de bescheiden rol die kerken moesten krijgen in het overwegend seculiere Lelystad.¹³ Dat zou ook het ingetogen ontwerp van de kerk verklaren.

't Lichtschip is een bijzondere zaalkerk waarvan de kerkzaal uitkraagt boven de lagere onderbouw. Vanwege het gebrek aan voldoende vergaderruimte in de oudere Ontmoetingskerk in de Atolwijk kreeg de kerk naast de kerkzaal ook twee vergaderzaaltjes.

De entreezijde van het kerkje ligt aan de rondweg door de buurt. De onderbouw aan deze zijde is weinig opvallend. Het gebouw deelt hier de ligging aan een buurtparkje met een school. De meeste aandacht van de architect is uitgegaan naar de gevels die zich richten tot de automobilisten op de Westerdreef en de fietsers en voetgangers op de luchtbrug over die dreef. Aan deze zijde wordt de verschijningsvorm sterk bepaald door de hoge vensternissen onder lessenaarsdakjes. Op deze opvallende vensters na is het gebouw zeer gesloten en heeft het veel blinde metselwerken gevels. Het metselwerk is sober, met enkele verbijzonderingen door zaagtanden op een van de hoeken van de kerkzaal.

Het kerkje is klein, maar heeft door de opvallende hoge vensternissen toch een monumentale uitstraling. Bovendien vormt het kerkje samen met De Voorhof in Biddinghuizen en De Ontmoeting in Emmeloord een ensemble van kerkjes in de nieuwe polders. De kerk is nog vrijwel origineel maar in matige staat van onderhoud.



Petruskerk in de Botter, datum onbekend (Reliwiki.nl)

RK Petruskerk

1981

J.A.A. Dresmé

Botter 39 05

Over het algemeen lieten de kerken in Lelystad zich niet sterk gelden in de stedenbouwkundige context. In het seculiere Lelystad werden ze voornamelijk aan wijkranden gesitueerd en kregen maar zelden een opvallende toren. Dat was anders met de rooms-katholieke Petruskerk in de Botter. De beslissing om hier wél een markante, hoge kerktoren te bouwen kwam voort uit de bescheiden rol die de rooms-katholieke gemeenschap tot dan toe had gespeeld in de stad. Er was een pastoraal centrum in het Rode Klif, maar dat was natuurlijk geen 'kerk' in de traditionele zin van het woord. En dus werd door de econoom van het aartsbisdom Utrecht besloten geld vrij te maken voor een prominent vrijstaand kerkgebouw. De RIJP ging daarmee akkoord en dacht mee over een mogelijke locatie. Die werd gevonden op de hoek van de Visarendreef en de buurtontsluitingsweg van de Botter, waar het de entree van de wijk zou markeren.

De Petruskerk heeft een achthoekige kerkzaal die in het exterieur te herkennen is door het enorme schilddak. Zoals gebruikelijk in de rooms-katholieke kerkbouw werden traditionele materialen als rood metselwerk gebruikt. De zeshoekige, hoge kerktoren is verbijzonderd door enkele lichtgekleurde banden en natuurlijk door een klok.

Door de hoge kerktoren markeerde het geloofshuis de entree naar de Botter. De toren bepaalde het zicht van vele omwonenden en viel meer op dan de bescheiden kerkgebouwen van andere denominaties. Het rode metselwerk verwijst naar de traditionele rooms-katholieke kerkarchitectuur en geeft het gebouw een geheel eigen uitstraling.





Bibliotheek De Jol, 1983 (BOUW, nr. 25, 10-12-1983)

Voormalige bibliotheek De Jol, 2020 (Google Streetview)

**Bibliotheek 'De Jol'**

1982

Architectenbureau W. Quist, medewerkend architect R. Lim

Jol 37 18

In het buurtsteunpunt van de Jol werd in 1982 een klein bibliotheekfiliaal opgeleverd. In schaal correspondeert het gebouw met de kleinschaligheid van de omliggende eengezinswoningen. Het ontwerp maakt gebruik van elementaire geometrische vormen, vooral het vierkant en de driehoek. Door enkele bewerkingen uit te voeren is een simpele rechthoekige plattegrond ontstaan, met bij de entree en in een van de hoeken een verbijzondering. Opvallend zijn de vierkante ramen, de grote raampartijen (oorspronkelijk met een fijne roedeverdeling) en de kubusvormige daklichten die voor veel daglichttoetreding zorgden in de bibliotheekzaal. Het bibliotheekje heeft direct boven de entree een verdieping, maar de leeszaal is verder gelijkvloers.

Het gebouw is niet meer in originele staat en de functie van bibliotheek heeft plaats gemaakt voor die van een gezondheidscentrum. De oorspronkelijke ramen zijn vervangen, de entree-nis is afgesloten en het gebouw heeft een nieuwe kleur gekregen. De ingetogen monumentaliteit van het ontwerp is nog gedeeltelijk ervaarbaar. Ook representeert de voormalig bibliotheek het stedenbouwkundige principe van kleinschalige buurtondersteuningspunten met een hoog voorzieningenniveau.



Plattegronden bibliotheek De Jol, 1983 (BOUW, nr 25, 10-12-1983)



Het Computer Uitwijk Centrum, 1985 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)

Het Computer Uitwijk Centrum, 2022 (Google Streetview)



Computer Uitwijk Centrum

1982

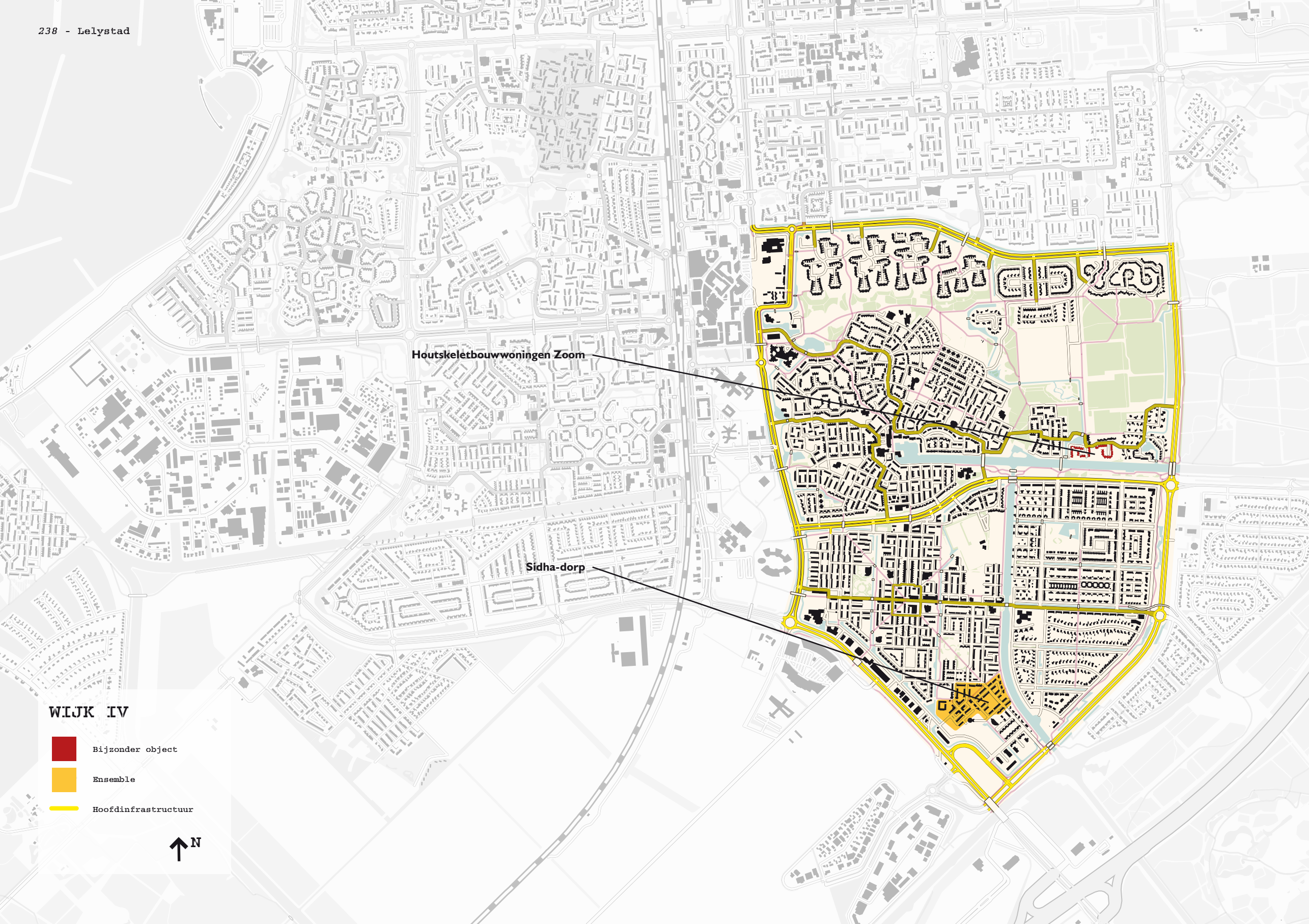
F. Balm

Botter 15 90

In de strook langs het spoor werd in de Botter het Computer Uitwijk Centrum gebouwd. Het gebouw functioneerde als een back-up-datacentrum voor een dertigtal grote bedrijven en instellingen als Delta Lloyd, KLM en de Franse staatsbank Société Générale, die steeds afhankelijker werden van computersystemen. Het hypermoderne gebouw was de eerste in zijn soort in Europa en voorzag met zijn computerzalen, eigen energievoorziening, en IBM-systeem van maar liefst 28 megabyte de garantie op uitval van computersystemen bij deze bedrijven.

Het gebouw bestaat uit twee witte kantoorblokken met vier verdiepingen, geperforeerd door talloze identieke vierkante ramen. De blokken staan op een zwarte, dichte plint met dubbele betonnen muren die taps toelopen, als een bastion. Hierachter zijn de computerzalen ondergebracht. Het werd gebouwd als een soort vesting, met een dichte plint. Het gehele complex werd bovendien ook nog omringd met een slotgracht en hekwerken. Dat moest verhinderen dat vrachtwagens met explosieven tegen het gebouw zouden kunnen rijden. Ook de gevels van de kantoorstorens hebben een robuuste uitstraling, met de afgeronde hoeken en individuele vensters.




Het complex werd in 2016 gesloten omdat de infrastructuur niet meer aan hedendaagse eisen voldeed. Het staat leeg en op dit moment worden de mogelijkheden voor herontwikkeling onderzocht. De waarde van het complex wordt voornamelijk bepaald door de gebruiksgeschiedenis, als eerste Europees back-up-datacentrum. De functie is goed vertaald naar de architectuur, wat geleid heeft tot een gesloten, vestingachtig karakter. Het is een van die gebouwen die bijzonder kenmerkend zijn voor het centrum van Lelystad, wat echter niet betekent dat het geliefd is of mooi gevonden wordt.



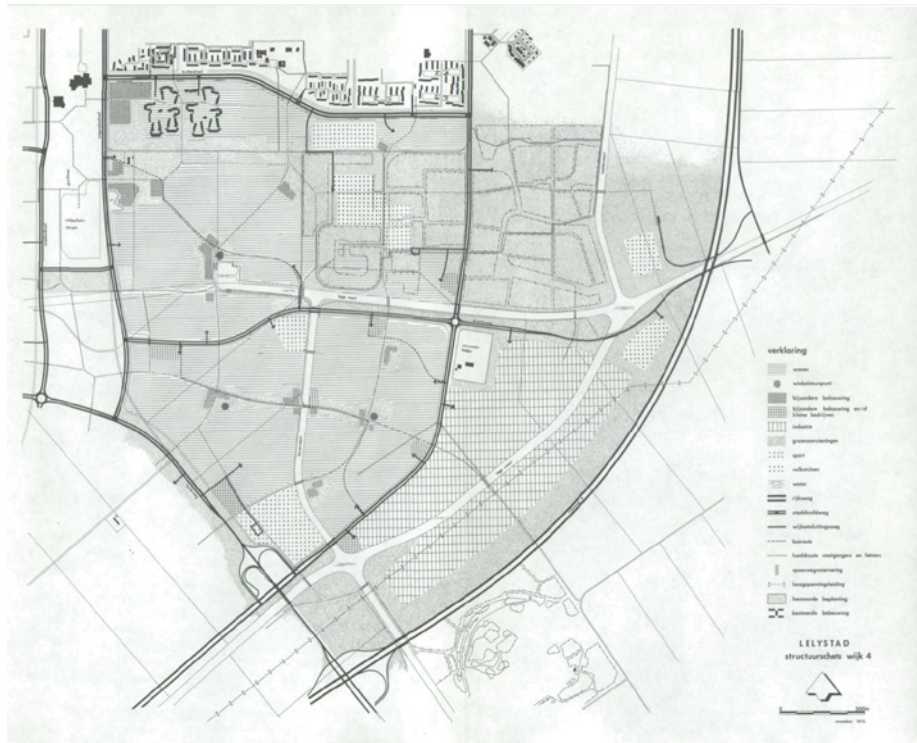
Houtskeletbouwoningen Zoom

Sidha-dorp

WIJK IV

-  Bijzonder object
-  Ensemble
-  Hoofdinfrastructuur





Structuurschets uit de Structuurnota voor Wijk IV, 1976 (RIJP, Structuurnota Wijk 4, 1976)



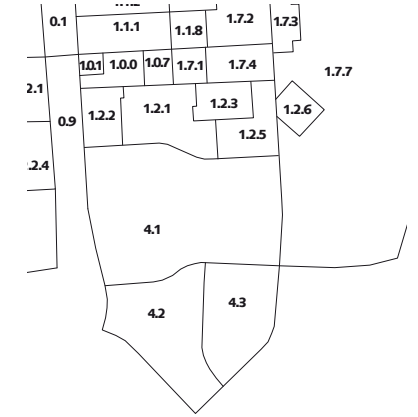
Groenstructuur uit de Structuurnota voor Wijk IV, 1976 (RIJP, Structuurnota Wijk 4, 1976)

Wijk IV

Ontwerp

In de loop van de jaren zeventig moest gekozen worden welke van de zuidelijke wijken die in het *Structuurschema* waren voorzien als eerste ontwikkeld zou worden, Wijk III of IV. Het lag voor de hand Wijk IV voorrang te geven, aangezien die wijk beter aansloot op het toekomstige stadshart en dus zou bijdragen aan een mooi afgerond stadslichaam. Terwijl de eerste twee wijken volop in aanbouw waren, werd in 1976 door de 'Projectgroep Wijk 4' van de RIJP een structuurnota opgesteld. De *Structuurnota wijk 4 Lelystad* vormde de eerste fase in het ontwikkelproces, die gevolgd zou worden door een deelplan voor elk van de drie wijkdelen (Boswijk, Waterwijk en later De Landerijen) met ieder 1.500 tot 2.000 woningen.¹ Daarna zouden detailplannen opgesteld worden voor elke individuele buurt. Om ruimte te bieden voor de invulling was de *Structuurnota* zeer globaal, met alleen het programma van de woningbouw, de ligging van wijkdelen en voorzieningen, belangrijke fietsroutes en de groenstructuren vastgelegd. Desalniettemin gaf de Projectgroep toekomstige ontwerpers van de deelplannen een waaier van mogelijke aanknopingspunten.

In het *Structuurplan 1975-2000* voor Lelystad werd voorgeschreven dat Wijk IV zich moest onderscheiden van de overige wijken door een eigen karakter. De Projectgroep zag in de bestaande landschappelijke structuren een aanknopingspunt. Rekening houden met het bestaande landschap was op dat moment de trend, maar er waren in de nieuwe polder natuurlijk nauwelijks landschappelijke aanknopingspunten. In het lege, pas opgespoten gebied van Wijk IV lagen wel de Lage Vaart, de Larservaart en het bosgebied de Gelderse Hout. Door de in onbruik geraakte bedrijfskanalen en het in ontwikkeling zijnde bos in de plannen te betrekken konden twee woonthema's ontstaan: 'wonen aan de vaart' en 'wonen aan het bos of park'. Met die thema's dachten de ontwerpers goed aan te sluiten op de woonwensen van de meeste Nederlanders en daarmee toekomstige bewoners naar de ontwikkelende polderhoofdstad te lokken. Uit onderzoeken



Schets voor het thema 'wonen aan het park', 1976 (RIJP, Structuurnota Wijk 4, 1976)



Schets voor het thema 'wonen aan de vaart', 1976 (RIJP, Structuurnota Wijk 4, 1976)

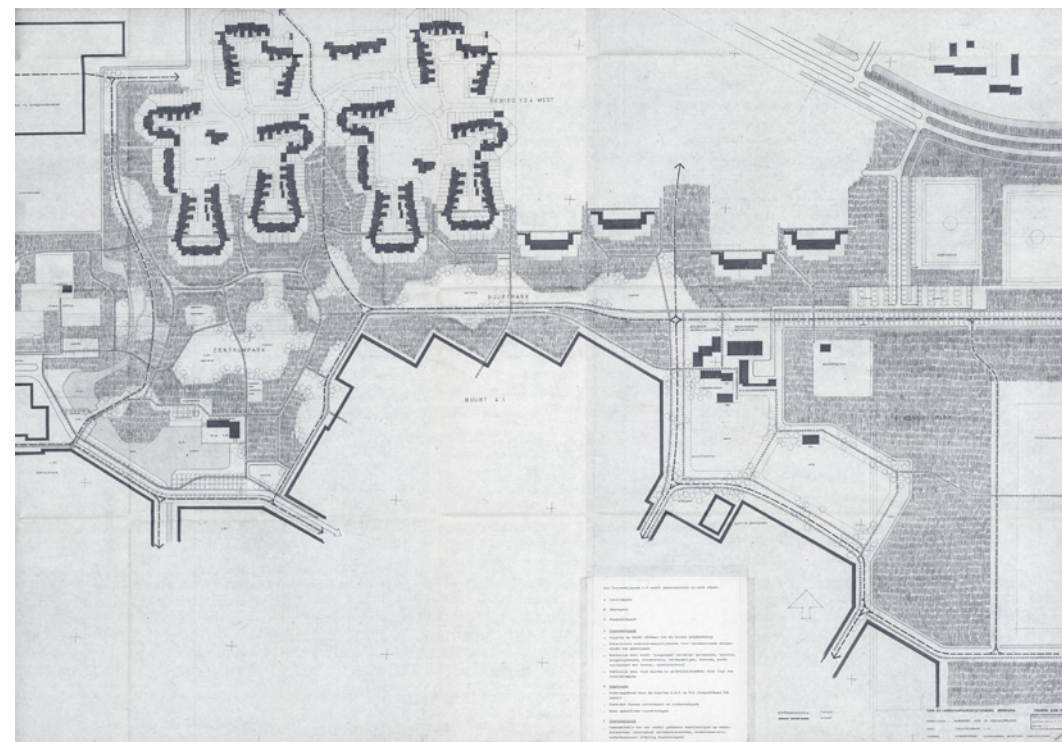
1 Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, *Flevobericht 118. Structuurnota wijk 4 Lelystad* (Lelystad 1976) 25.
2 Idem

van de RIJP bleek dat Nederlanders graag een woonsituatie hadden die zich kenmerkte door 'een ruime verkeersveilige opzet, in een ruime betaalbare eengezinswoning met tuin in een kleinschalig opgezette overzichtelijke woonbuurt met veel groen'.² Met het wonen aan het water en bos bood Lelystad een stedelijk alternatief voor het populaire wonen in landelijke buitenwijken, en voldeed het aan haar groeikernentaak van geconcentreerde spreiding van overloop uit de stadsvernieuwingswijken in de Randstad. De Projectgroep zag in Wijk IV een speciale rol weggelegd voor het woonerf, dat een rustige, autoluwe woonomgeving kon leveren zonder daarbij de auto volledig uit te bannen. Binnen de wijk werden ongehinderde, gescheiden fietsroutes voorzien, naar voorbeeld van Wijk II. Ter voorkoming van een chaotische veelheid van onsamenvangende deelplannetjes op basis van onoverzichtelijke woonervenstructuren werden enkele herkenbare hoofdstructuren ontworpen, bestaand uit de belangrijkste verkeerswegen en fietsroutes, waaraan de buurtcentra op strategische plekken werden gekoppeld. In de *Structuurnota* werd benadrukt dat deze ruimtes een speciale architectonische uitwerking moesten krijgen om te dienen als herkenbare oriëntatiepunten. De Dronterweg (thans Gelderse Dreef) werd als primaire verbinding met Dronten gehandhaafd. Hierdoor werd het plangebied opgesplitst in een noordelijk en zuidelijk deel.

Boswijk (4.1)

Eind 1976 werd het eerste deelplan voor buurt 4.1, Boswijk, met circa 2.600 woningen opgeleverd door de RIJP. Dit *Globaalplan* had een grotere mate van detaillering dan eerdere deelplannen van deze omvang. De RIJP wilde daarmee de samenhang en de gewenste uitwerking te bewaken, aangezien bij de realisatie van deze wijk een groot aantal particuliere ontwikkelaars betrokken zouden worden, die verantwoordelijk zouden zijn voor vijftig procent van de woningvoorraad.

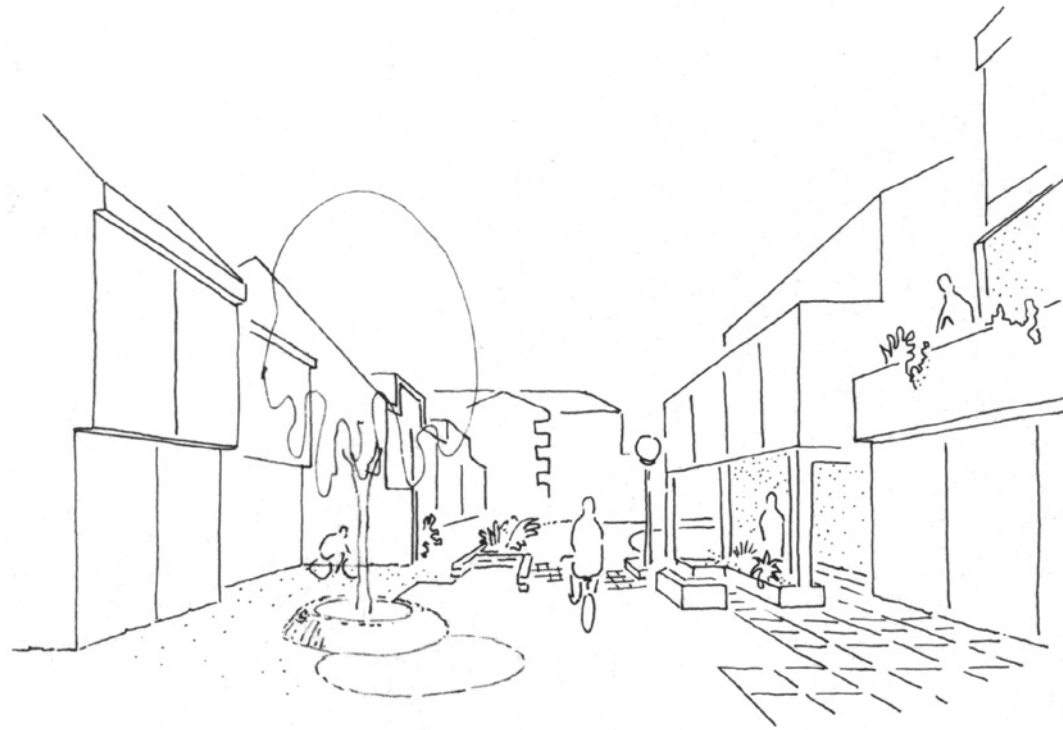
Het plangebied werd begrensd door vier primaire dreven, de Kusten-, Zuigerplas-, Gelderse, en Oostranddreef. Dat betekende dat ook de Archipelbuurt en Rozengaard tot het plangebied behoorden, net als de groene wig ten zuiden daarvan, die van de polder naar het centrum voerde. Voor dat 'tussenwijkpark' (tussen Archipel en Boswijk) was al een plan gemaakt door de externe landschapsarchitect J. Brinkman. Deze groene wig tussen het Gelderse Hout en het centrum werd in die plannen opgedeeld in drie achtereenvolgende gebieden met een verschillende gebruiksfunctie: een stadsdeelpark, een buurtpark en een centrumpark. Dat centrumpark (direct grenzend aan het stadscentrum) moest een duidelijk aangelegd karakter krijgen, met verscheidene recreatiemogelijkheden zoals een zitterras, waterpartijen, restaurant en speelplaats. Het buurtpark was een smal uitloopgebied voor de omliggende buurten van Wijk I en IV, zonder specifieke voorzieningen. In het stadsdeelpark werden de terrein-intensieve collectieve voorzieningen ondergebracht, zoals voetbalvelden, volkstuinten, een bouwspeelplaats, een kinderboerderij, een openluchtbad en een biologisch informatiecentrum. Het 'tussenwijkpark' besloeg nagenoeg de helft van



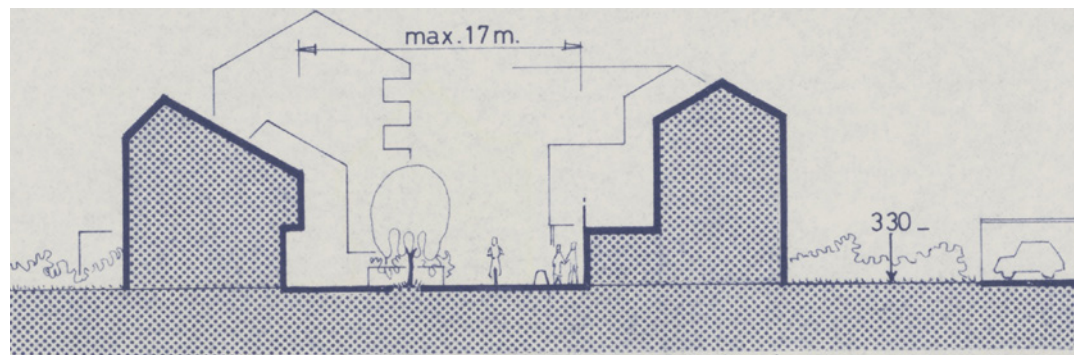
Plan voor het tussenwijkpark van landschapsarchitect J. Brinkman, 1976 (Het Flevolands Archief)

Globaalplan woonbuurt 4.1, 1976 (Het Flevolands Archief)





Impressieschets stedelijke
hoofdfietsroute, 1976
(Globaalplan Wijk IV, 1976)



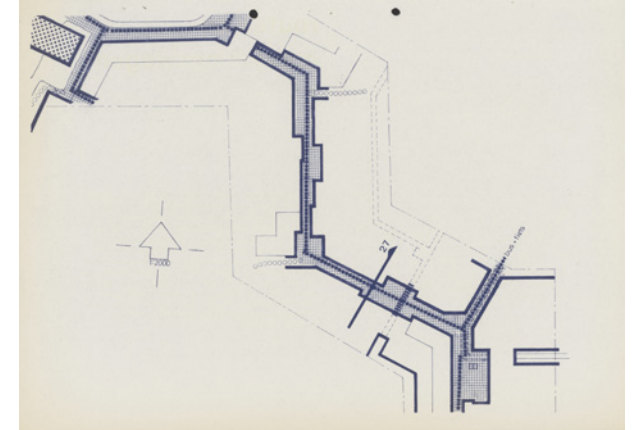
Dwarsdoorsnede
hoofdfietsroute, 1976
(Globaalplan Wijk IV, 1976)

het plangebied en was het belangrijkste karakteriserende element voor de aangrenzende woningen van buurt 4.I, waar 'wonen aan het park of bos' het overkoepelende thema was. Het park moest daarom vooral geen harde structuur bezitten maar door een getande, organische gevormde rand steeds de woonbuurten binnendringen.

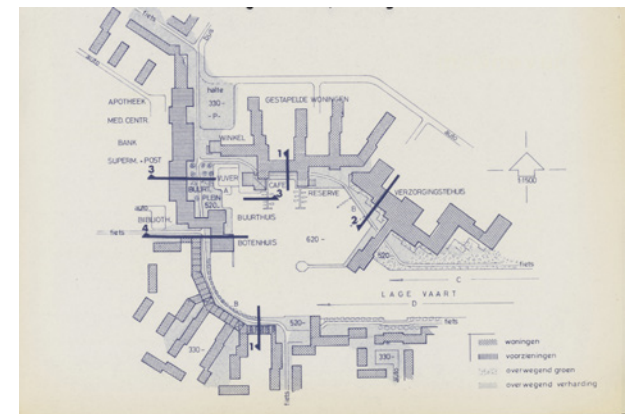
Binnen de woonwijk waren de hoofdfietsroute en de centrale havenkom met buurtcentrum de belangrijkste beeld- en structuurbepalende elementen. Terwijl de woonbebouwing in het *Globalplan* ongedefinieerd bleef en in 'vlekken' werd ondergebracht, werden de structuurbepalende elementen en de rooilijnen ervan duidelijk aangegeven. De hoofdfietsroute vond zijn oorsprong bij de Gordiaan, passeerde de locatie van een groot, nog te bouwen verzorgingstehuis en eindigde bij de havenkom, waar ook enkele wijkfietsroutes samenkwamen. Rond de bochtige, smalle hoofdfietsroute was een karakteristieke bebouwingstructuur geprojecteerd, naar voorbeeld van een Belgische New Town, het geplande studentenstadje Louvain-la Neuve.³ De route werd begeleid door een hogere bebouwingsdichtheid, een stenig karakter van de openbare ruimte en veel straatmeubilering, zodat er een stedelijke en gezellige sfeer zou ontstaan, zoals in historische steden. De fietsroute is dus een route die de stedelijke sfeer van het centrum continueert en daarmee de verbinding legt tussen het stadscentrum en het wijkcentrum. De bebouwing moest een gevarieerd straatbeeld opleveren, met hoogteverschillen en een hoge mate van plasticiteit. Om de beoogde stedelijke uitstraling te versterken werd de route op enkele punten verbreed en gemarkeerd door opvallende, gestapelde bebouwing.

Eenmaal bij de havenkom gearriveerd zouden fietsers begroet worden door een buurtplein waarlangs op intieme, beschutte wijze winkels en buurtvoorzieningen gesitueerd werden. Het beoogde beeld was een kruising tussen een historisch haventje en een vakantiedorp in de mediterrane. Aan de noordzijde ging het plein over in een 'boulevardachtige kade', begeleid door onder meer vissteigers, een café-restaurant en voldoende aanlegmogelijkheden voor buurtbewoners en passanten. De directe omgeving van de havenkom moest geheel autovrij blijven en gemarkeerd worden door op het water gerichte, gestapelde bebouwing. Midden in de havenkom werd op een eilandje in het water een jachthaventje en roeivereniging voorzien.

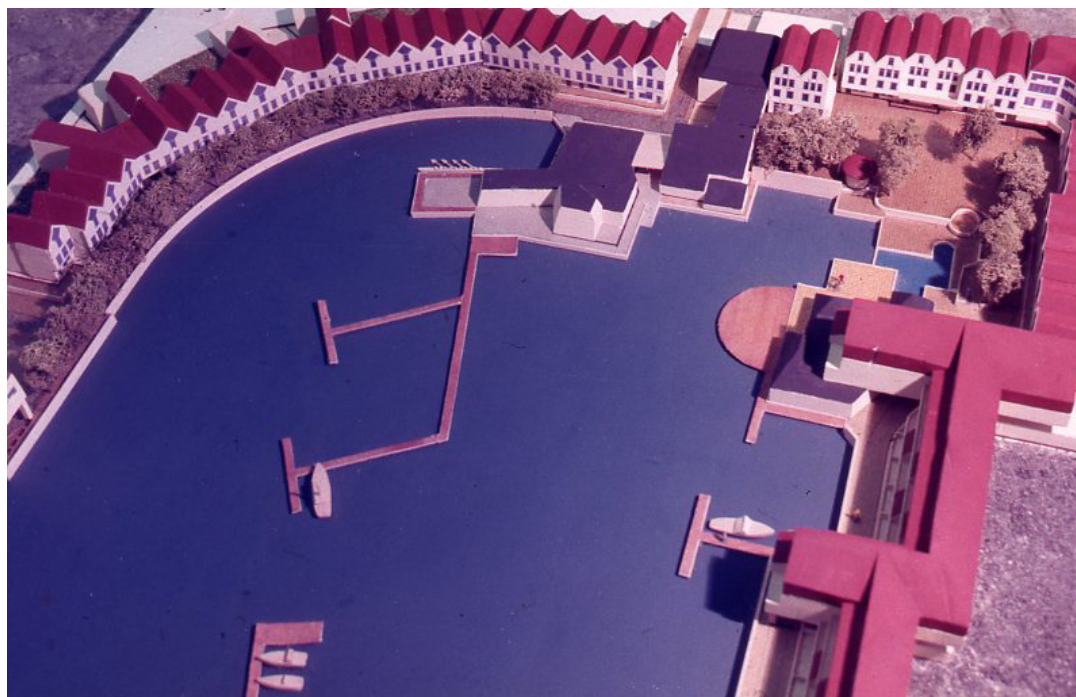
3 A.J. Geurts, *Lelystad. Stedebouwkundige ontwikkeling en vormgeving* (Lelystad 1995) 152.



Stedelijke hoofdfietsroute,
1976 (Globaalplan Wijk IV,
1976)

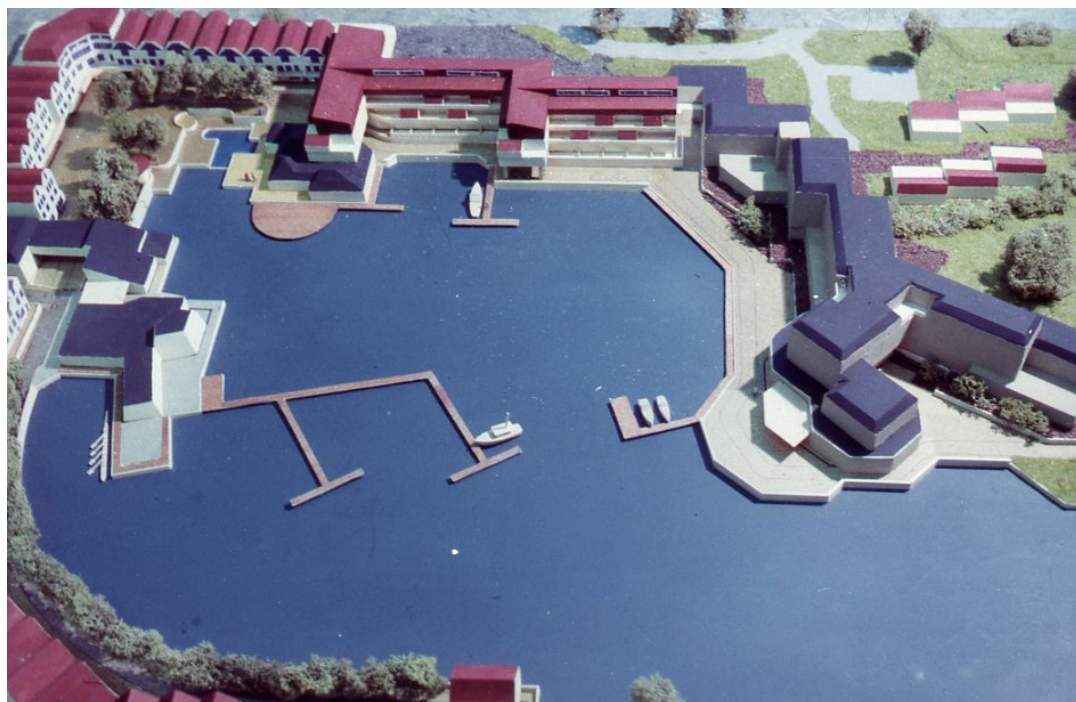


Ontwerp voor de havenkom van
Boswijk, 1976 (Globaalplan
Wijk IV, 1976)



Maquette van de havenkom in Boswijk, gezien in westelijke richting, 1978 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)

Maquette van de havenkom in Boswijk gezien in noordelijke richting, 1978 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)



Vanaf de havenkom zou de Lage Vaart, naast aanvaarroute voor de pleziervaart, ook dienstdoen voor watersporten als roeien en kanoën. De harde kademuren zouden hier geleidelijk plaats maken voor zachte oevers met bomenrijen. Op enkele plaatsen moest het voormalige beroepskanaal insteekhaventjes krijgen voor de pleziervaart. Langs de Lage Vaart bleef de bebouwing op het water gericht met afwisselende, soms gestapelde woningen. Langs de vaart bleef aan beide zijden voldoende plaats over voor fiets- en wandelpaden en groene verblijfsruimte.

Met de doordachte, gedetailleerde impressie van de twee structurerende elementen, de fietsroute en het water, werd meer dan ooit ingespeeld op een woonbeleving, waarin ook recreatievoorzieningen een cruciale rol speelde. De ontwerpers van wijkdeel 4.1, later omgedoopt tot Boswijk, poogden daarmee de beste kenmerken van stedelijk en landelijk wonen te combineren en zo in te spelen op de wensen en behoeften van een grote groep potentiële bewoners.

De bewoners van Boswijk werden bediend door het buurtcentrum, dat goed bereikbaar was via zowel de fiets- en voetgangersroutes als autowegen. Het voorzieningspakket van het buurtcentrum was met winkels, supermarkt, postkantoor, apotheek, medisch centrum, bibliotheek, restaurant, café en buurthuis zeer compleet.

Naast het buurtcentrum werd aan de havenkom een groot terrein gereserveerd voor een verzorgingstehuis voor ouderen. Op de grens tussen het stadscentrum en Wijk IV werd op een prominente plaats aan de entree van de stedelijke route naar het buurtcentrum een tweede verzorgingstehuis geprojecteerd. Ten noorden van dit verzorgingstehuis, op de hoek van de Kusten- en Zuigerplasdreef, werd een scholengemeenschap voor voortgezet onderwijs ingetekend. Lagere scholen waren per buurtje verspreid door het woongebied.

De verkaveling van de woonbebouwing was net als de verkeersstructuur georiënteerd op het buurtcentrum en werd door groenzones opgedeeld in vier woonbuurten (Griend, Kamp, Wold en Horst). Afscheiden van de wijk lag ten oosten nog een vijfde buurtje voor particuliere woningbouw (Zoom). Naast de verkavelingsrichting bepaalde het globale wijkdeelplan ook de bebouwingsdichtheid. Langs de beeldbepalende elementen als de stedelijke hoofd fietsroute en de havenkom zou deze hoog zijn (>40 woningen per hectare), daarbuiten normaal (25-40) en aan de parkranden laag (<25). Met de lage bebouwingsdichtheid moest een open, poreuze wijkrand langs het tussenwijkpark en andere groenstructuren ontstaan. Conform de heersende stedenbouwkundige inzichten werd de auto zoveel mogelijk buiten de woonbuurten gehouden. De omliggende primaire verkeersdrenen zouden elk woonbuurtje individueel ontsluiten voor gemotoriseerd verkeer. Alleen door een busverbinding en het stelsel van fiets- en voetgangerspaden waren buurten onderling verbonden.

4 Rijksplanologische Dienst, Stedebouw
in de jaren '80, 10 plananalyses
(Rotterdam 1989) 83.

Waterwijk (4.2/4.3)

De twee zuidelijke gebieden uit de *Structuurnota voor Wijk IV* uit 1976, de buurten 4.2 en 4.3, vormden een soort vijfhoek en werden begrensd door de Gelderse-, Oostrand- en Larserdreef. In 1977 werd door een projectgroep van de RIJP een globaal plan opgesteld voor deze twee wijkdelen. Dat plan sloot naadloos aan op de kenmerken van Boswijk, zoals de belangrijke structurerende rol van de stedelijke hoofd fietsroute en het streven om een idyllische woonbeleving te bieden. Dit ontwerp werd echter niet uitgevoerd. Dat had alles te maken met het afnemende bouwtempo en de bezuinigingen op de woningbouw in Lelystad.

Door de gemeentewording van de polderhoofdstad in 1980 kwam de verantwoordelijkheid voor de stedenbouwkundige planvorming bij de gemeentelijke Dienst Stedebouw te liggen. De gemeentebambtenaren stelden in 1982 een alternatief plan op voor het plangebied 4.2/4.3, onder de naam 'Uitwerkingsplan Waterwijk'.

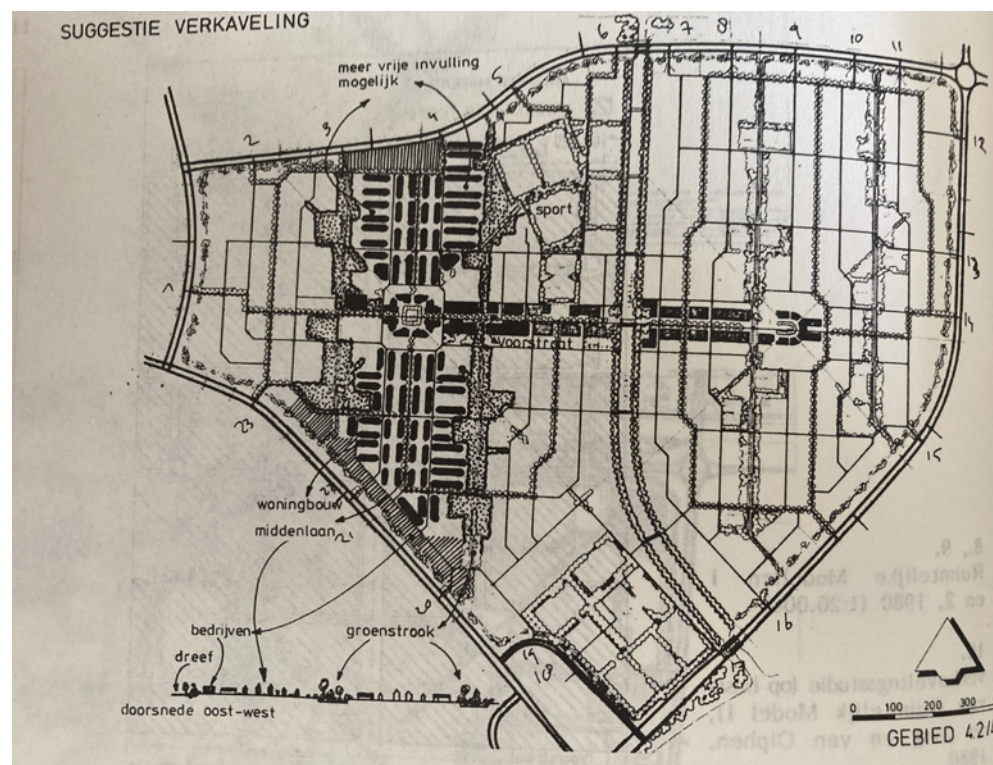
Het contrast tussen 1977 en 1982 kon bijna niet groter zijn. Waar de RIJP nog zonder al te veel belemmeringen een idyllische woonwijk kon uittekenen met een zo wervend mogelijk karakter, was de ontwerpruimte van de dienst Stedebouw vijf jaar later sterk beperkt door de landelijke recessie en daaruit voortvloeiende bezuinigingen. De opdracht voor het ontwerp team van de gemeente stond voornamelijk in het teken van kostenbesparing en 'efficiency'.

Voordat de gemeente het definitieve *Uitwerkingsplan* publiceerde, werd het programma vastgelegd in de nota *Leidraad Waterwijk* uit 1981. Daarin werd het programma uit de *Structuurnota* al flink aangepast. Het aantal van 4.000 woningen werd opgeschroefd naar 5.700 en ook de bebouwingdichtheid werd bijgesteld van 30 naar 42 woningen per hectare. Bovendien verhoogde de gemeente het aandeel woningwetwoningen van 40 naar maar liefst 60 procent. Het aandeel premiekoopwoningen werd juist verlaagd van 40 naar 17 procent en de vrijesectorwoningen van 10 naar 3 procent.⁴ Er moest dus meer en goedkoper gebouwd worden. Begin jaren tachtig had de tweede oliecrisis (1979) de woningmarkt compleet doen instorten. Particuliere bouwers trokken zich terug en de woningbouwverenigingen moesten het overnemen. In de almaar krimpende overheids-potjes bleef weinig ruimte over voor iets anders dan sobere huur- en premiekoopwoningen. Niet alleen in de aantallen en dichtheden werd een andere koers gevaren, de bezuinigingen lieten zich ook ruimtelijk gelden in het *Uitwerkingsplan*, dat brak met de meeste Lelystadse stedenbouwkundige tradities. Zo werden voor het eerst gemotoriseerd en langzaam verkeer niet meer van elkaar gescheiden. De aanleg en het onderhoud van verschillende verkeerstelsels werd te kostbaar geacht.

Naast de bezuinigingen speelden ook de veranderende inzichten binnen de stedenbouw mee. Onder aanvoering van pleitbezorgers als Carel Weeber werd er steeds sterker afgegeven op de chaotische bloemkoolwijk-principes. In plaats van de structuurloze 'verdwaalwijken' werd opgeroepen weer meer gebruik te maken van traditionele orthogonale structuren, van beproefde stedelijke concepten als assen,



Structuur van Waterwijk uit het *Uitwerkingsplan*, 1982 (Rijksplanologische Dienst, Stedebouw in de jaren '80, 1989, 91)



Orthogonale verkaveling van Waterwijk, 1982 (Rijksplanologische Dienst, Stedebouw in de jaren '80, 1989, 86)

Impressieschets van een groene laan in Waterwijk, 1982 (Rijksplanologische Dienst, Stedebouw in de jaren '80, 1989, 87)



pleinen en van bestaande landschappelijke structuren. Vergelijkbare stedenbouwkundige plannen werden bijvoorbeeld gemaakt voor de Purmer-Noord (Purmerend) en Beverwaard (Rotterdam). In Waterwijk betekende dit dat de wijdvertakte, kruisingsvrije fiets- en voetgangerspaden werden vervangen voor een gemengd verkeerssysteem, oftewel een terugkeer naar de traditionele woonstraat. Die straten werden geordend volgens de aloude gridvorm.

De zakelijke rasterverkaveling volgde de noord-zuidelijke richting van de Larservaart, die het plangebied opsplijste in twee woongebieden: 4.2 (Waterwijk) en 4.3 (Landerijen), waarvan alleen 4.2 gedetailleerd werd uitgewerkt. Beide gebieden kregen een eigen buurtcentrum, verbonden door een oost-west georiënteerde as, de Voorstraat. Deze hoofdstraat fungeerde als klassieke stedelijke as, met op verschillende punten pleinen met buurtvoorzieningen. Langs de straat was de rooilijnbebouwing verdicht en gestapeld en in de langsrichting geplaatst. In de rest van Waterwijk werden de eengezinshuizen noord-zuid georiënteerd. Die oriëntatie werd versterkt door twee groenstroken die zich her en der verwijdden tot buurtparkjes en de wijk opdeelden in deelgebieden. Parallel aan de groenstroken liepen groene lanen die het noord-zuid gerichte verkeer bedienden. De enige breuk met de orthogonale verkaveling waren de diagonale fietsroutes die elkaar kruisten in de buurtcentra. Door de combinatie van een orthogonaal grid met traditionele woonstraten en de toevoeging van diagonaalijnen die samenkomen op pleinen neemt het ontwerp van Waterwijk een vocabulaire over van de negentiende-eeuwse stadsplannen voor grote Europese steden als Barcelona, Amsterdam en Parijs. Tegelijkertijd toont het ontwerp ook verwantschap met de destijds experimentele plannen voor het Delftse Tanthof en de Rotterdamse Beverwaard.

Om een geluidsscherm te creëren tussen de woonbebouwing en de vierbaans Larserdreef werd tussen de verkeersdreef en de wijk een strook gereserveerd voor een bedrijventerrein.

Centrumzone, stadhuis

"Rond het stadhuis stonden rechthoekige winkelgebouwen van rode, gele en bruine baksteen. De winkelstraten kwamen uit op pleinen waar de wind stormkracht bereikte. Plastic zakken en lege hamburgerdozen kolkten in het rond. Na oplevering was een gedeelte van het nieuwe winkelcentrum afgebrand en razendsnel weer opgebouwd. Dwars door het centrum gingen hoge fietspaden langs de gevels van de winkelgebouwen. Ze stonden op betonnen pilaren, smalle hellingbanen met haakse bochten leidden naar de pleinen."

Joris van Casteren, Lelystad, p.66

5 F. Witbraad, 'Toelichting bij Structuurschets 4.1.1-zuid', HFA, 0726 Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, inv. nr. 5268.

Realisatie

Boswijk (4.1)

Boswijk is tussen de jaren 1980 en 1985 in vrij rap tempo gerealiseerd. De woonwijk werd voornamelijk ontworpen door de RIJP en ontwikkeld door de aan de RIJP gelieerde Stichting Woningbouw Lelystad, ondanks het voornemen een groot deel van de bouw uit te besteden aan particuliere ontwikkelaars. Die partijen zagen echter van de bouw af vanwege de toenmalige recessie en crisis op de woningmarkt. Hoewel Lelystad inmiddels een zelfstandige gemeente was geworden, bleef de rijksdienst nog tot zeker 1985 op het toneel om de overdracht te begeleiden. Wel waren met de gemeentewording twee nieuwe woningbouwverenigingen opgericht: Woningbouwvereniging Lelystad en de (christelijke) Woningbouwvereniging 'De Opdracht'. In de loop van de jaren tachtig hevelde de SWL haar bezit over naar de twee Lelystadse corporaties.

Tussen 1980 en 1981 werden eerst de buurtjes Wold en Kamp rond de stedelijke hoofdfietsroute tussen het stadscentrum en het centrum van Boswijk opgeleverd. RIJP-ambtenaar F. Witbraad, verantwoordelijk voor het stedenbouwkundig ontwerp van Kamp, vertelde dat alles in het werk was gesteld om de stedelijke route het gewenste karakter te

geven. Om ondanks de toen al opgelegde kostenbesparing toch gevarieerde woningbouw met 'aantrekkelijke varianten' langs de route te bouwen, leek 'het verstandig in de rest van het plangebied te kiezen voor een simpele verkaveling waarin eenvoudige woningen op goede wijze worden gesitueerd', aldus Witbraad.⁵ Het was goed te zien hoe de architecten en stedenbouwkundigen van de RIJP zich voor de hoofdfietsroute hadden laten inspireren door Louvain-la-Neuve. In het slingerende tracé zijn pogingen gedaan het stedelijk karakter te versterken, met een stenige fiets- en voetgangerszone, waarlangs op speelse,

maar gesloten wijze woonbebouwing is gesitueerd. Op de hoeken, waar voetgangerspaden de hoofdroute kruisen, zijn prominente gestapelde woningen gebouwd. Aan de westkant zijn dat galerijflatjes van vier bouwlagen met afgeknotte dwarskappen en uitspringende balkonnetjes. Aan de oostzijde is de route verrijkt door postmoderne portieketageflats gedecoreerd met piramidedakjes op de erkers.

Terwijl de bebouwing aan de stedelijke hoofdfietsroute een duidelijke publieke kant had, met stoepen en ondiepe voortuinen, lagen aan de achterzijde juist -naast de private tuinen- beschutte, groene binnenterreinen die collectief waren. Deze ontwerpkeuze was gestoeld op hetzelfde idee waarmee ook de woningwetwoningen in de Galjoen en Jol waren gebouwd, en wat de bewoners de keuze bood tussen twee



Stedelijke hoofdfietsroute, circa 1990 (A.J. Geurts, Lelystad. Stedenbouwkundige ontwikkeling en vormgeving, 1995)

'woonbelevingen'. Ondanks de beperkte middelen bezat het buurtje rond Kamp 16 t/m 26, ten westen van de hoofdfietsroute, een gevarieerd karakter. Dat kwam door het zorgvuldige stedenbouwkundige ontwerp van Witbraad en zijn projectgroep, die de paar woningtypen tot hun beschikking stonden intensief mixten en met doordachte hoekoplossingen toch een afwisselend straatbeeld wisten te creëren. De straten waren stenig en de omsloten binnenterreinen groen. De verschijningsvorm van de eengezinswoningen, ontworpen door een architectenteam van de RIJP, was vrij conventioneel, en sloot door de afgeknotte zadeldaken aan op de meergezinswoningen langs de hoofdfietsroute.

Dezelfde stedenbouwkundige principes van gesloten bouwblokken met een stenige voorkant en een groen collectief binnenterrein zijn te herkennen in het buurtje Wold 19 t/m 26 aan de oostkant van de hoofdfietsroute. De architectuur onderscheidt zich hier door een decoratieve, postmoderne stijl. De ouderenwoningen, gestapelde portiekflatjes, rijtjeswoningen en twee-onder-een-kapwoningen bezitten een veelheid aan historische architectuurverwijzingen, door gebruik van timpanen, lisenen, zuiltjes, erkers met piramidedakjes en portieken met segmentbogen.

De buurtjes rond de stedelijke hoofdfietsroute werden nog net gebouwd in de 'goede' periode. In de latere bebouwing is de impact van de bezuinigingen duidelijk af te lezen. De gevarieerde verkavelingsvormen met groene binnenterreinen werden in het zuidelijk deel van de Kamp, maar ook in de buurtjes Griend en Horst vervangen door orthogonale strokenbouw met eengezinswoningen, waar het groen voornamelijk bestond uit privétuinen. De collectieve binnentuinen zijn verdwenen. Ook de architectuur reflecteerde de stichtingskostenreductie, met traditionele rijtjeswoningen onder platte- en zadeldaken, ontdaan van verbijzonderingen.



Woningen in Kamp 16 t/m 26, 1983 (Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)



Woningen in een decoratieve postmoderne stijl in Wold 19 t/m 26, 2022 (INTI)



Woningen in een decoratieve postmoderne stijl in Wold 19 t/m 26, 2022 (INTI)



Houtskeletbouwoningen in Zoom, 1982 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)

6 Joris van Casteren, Stofnesten. De resten van de woongroepbeweging, *De Groene* 12 april 2000, <https://www.groene.nl/artikel/stofnesten>

7 Joris van Casteren, Stofnesten. De resten van de woongroepbeweging, *De Groene* 12 april 2000, <https://www.groene.nl/artikel/stofnesten>

In de buurt de Horst werd vlakbij het Gelderse Diep een Centraal Wonen project ondergebracht. Centraal Wonen was een nieuwe woonvorm die in de jaren zeventig in opkomst was en grote populariteit genoot. Behalve een individueel huis of een kamer beschikten de bewoners ook over collectieve voorzieningen, zoals een gezamenlijke keuken en eetkamer, een werkplaats of een ontmoetingsruimte.

Het Centraal Wonen project in de Horst kreeg de naam Hestia. Naar verluidt werd het idee voor de woongroep in 1979 bedacht aan de bar van het Lelystadse vrouwencafé door ene Margreet en een vriendin.⁶ Het omvat 32 woningen met een gemeenschappelijke ruimte rondom een grote tuin. Als je er langs zou rijden valt het niet op als iets bijzonders: de eenvoudige rijtjeswoningen zijn in witte betonsteen uitgevoerd, met wat blauwe accenten zoals zoveel woningen uit die tijd. De schrijver en ex-Lelystedeling Joris van Casteren heeft in 2000 over (de teloorgang van) dit project geschreven. Als je hem moet geloven, was de woongroep in het begin van deze eeuw nog slechts een schim van zichzelf. Bij de opening in 1987 leek het wel een commune, compleet met maatschappelijke kritiek en vrije seks, maar nu is het bewustzijn over milieu en politiek vrijwel afwezig. "De kritische alternatievelingen, op wie gemeenschappelijk wonen altijd aantrekkingskracht had, zijn in Lelystad lang geleden met de noorderzon vertrokken. [...] Maatschappelijke betrokkenheid is de bewoners van nu vreemd."⁷

De rijtjeswoningen delen een weelderig begroeid binnenterrein met pingpongtafel en barbecue en een collectieve ontmoetingsruimte.



Havenkom in Boswijk, 1986 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)

Aan de 'gouden randen' van het tussenwijkpark werd de verkaveling conform de structuurplannen opener en vond men meer particuliere woningbouw met vrijstaande- en twee-onder-een-kapwoningen. De architectuur refereerde hier nadrukkelijk aan landelijk wonen, met houten gevelbekleding, dwarskappen en grote omliggende tuinen. Dezelfde stijl was populair onder de bouwers van de particuliere vrijstaande woningen in het oostelijk deel van de buurt Zoom, dat met zijn excentrische ligging middenin het groen met recht het thema 'wonen aan het bos' vertegenwoordigde. In Zoom werd net als eerder in de Boeier en Karveel een woningbouwproject met houtskeletbouw gerealiseerd. De woningen van architecten W. Germain en P.J. Holtrop van het architectenbureau Nijenhuis en Partners leverden door de verspringende rooilijnen, balkonnetjes en spitse lessenaarsdakken een markant buurtje op.

Buurtcentrum

Alle buurtjes van Boswijk zijn geschaard rond de centrale havenkom en het Gelderse Diep en er werd veel aandacht besteed aan de inrichting en bebouwing rond dit buurtcentrum. Vanaf de belangrijkste aanrijroutes was het centrum goed zichtbaar, gemarkeerd door gestapelde bebouwing. De bewoners keken vanuit dit blok met terraswoningen uit over het water van de havenkom. In de plinten vond men buurtfuncties zoals een supermarkt, winkels en horeca. Hoewel de jachthaven er niet is gekomen, werd wel een gebouw voor een roeivereniging op een

⁸ Waterwijk-oost (tegenwoordig: de Landerijen) werd in reserve gehouden voor de toekomst.

eiland in de havenkom gebouwd. Achter de havenkom werden ook een school en gezondheidscentrum gerealiseerd. Door het complete voorzieningenniveau en het zorgvuldig ontworpen gebied rond de havenkom slaagden de projectteams van de RIJP in hun poging een woonwijk met recreatiemogelijkheden te ontwikkelen, hoewel de gewenste allure van een historisch havenstadje er toch wat bekaaid af kwam.

Vanaf het buurtcentrum gaat de gestapelde bebouwing langs het Gelderse Diep geleidelijk over in hoge eengezinswoningen met een ondiepe voortuin, gevolgd door lage eengezinswoningen met diepere voortuinen. Die overgang van een stedelijk naar tuinstedelijk straatbeeld brengt structuur en herkenbaarheid in de bebouwing van Boswijk, dat vanuit het centrum aan de havenkom richting het tussenwijkpark en Gelderse Hout steeds opener verkaveld is. Het kenmerkt ook de zorgvuldig vormgegeven relatie tussen de wijkbebouwing en de water- en groenstructuren.

Die relatie werd door de ontwerpers van groot belang geacht, maar is door recentere uitbreidingen enigszins verstoord geraakt. Op de plaats aan de havenkom (Horst 26, 28) waar oorspronkelijk een (nooit gerealiseerd) ouderenverzorgingstehuis was gepland werden in de jaren negentig woningen aan het water gebouwd. Hierdoor werd de doorgaande voetgangersroute langs de noordelijke oever van het Gelderse Diep onderbroken.

Een ander voorbeeld van frictie met het oorspronkelijk plan was de bouw van de villabuurtjes De Scheren en de Beukenhof in de jaren negentig, middenin het tussenwijkpark, waardoor de groene verbinding met de polder bruut werd onderbroken.

De meest recente aanpassing aan de groenstructuur van Wijk IV werd gedaan in het deel van het tussenwijkpark dat oorspronkelijk bedoeld was als een stadspark. Dit deel van de groene wig heeft nooit de beoogde parkachtige inrichting gekregen, met waterpartijen, steigers en een restaurant. Een deel werd in 1980 bebouwd met een scholengemeenschap (later ISG Arcus) gebouwd en enkele sportvelden. In 2009 is een deel van deze zone bij het stadscentrum gevoegd door het omleggen van een deel van de Zuigerplasdreef (thans Lindelaan). Binnen dit gebied is de nieuwe woonbuurt Stadspark in aanbouw.

Waterwijk (4.2)

In het zuiden van de wijk werd in de jaren tachtig vanwege de teruglopende bouwproductie voorzichtig begonnen aan de ontwikkeling van 4.2, oftewel Waterwijk-west.⁸ De eerste woningen werden in 1982 opgeleverd. De bouw vond gefragmenteerd plaats, om te beginnen aan weerszijden van het centrale buurtcentrum aan de Voorstraat en in de noordwestelijke hoek. In de loop van de jaren tachtig bleken de twee jonge Lelystadse woningbouwcorporaties niet meer te kunnen voldoen aan de gewenste bouwproductie en bleven enkele gebieden in de wijk braak liggen. Toen Lelystad in 1984 onder curatele werd gesteld van het

Rijk en een 'artikel-12'-gemeente werd, was dat opnieuw een reden voor uitstel van de bouw. Uiteindelijk werden pas halverwege de jaren negentig de laatste 'gaten' gevuld en kon men spreken van een afgeronde wijk.

De stagnerende woningbouwproductie was niet het enige probleem waar de jonge gemeente Lelystad mee worstelde in Waterwijk. Ook een kwalitatief goede ontwikkeling van de belangrijkste wijkstructuren werd lastig. Het ging hierbij vooral om de twee haaks op elkaar staande assen de Voorstraat en de Zeelaan; de plek waar ze elkaar kruisen zou het centrale buurtcentrum vormen. Maar door kostenbesparing op de inrichting van de openbare ruimte fungeerden deze wegen eerder als simpele hoofdontsluitingswegen, dan als de beoogde autoluwe zones met buurtvoorzieningen die tot intensief gebruik uitnodigden. De Voorstraat werd wel duidelijk gemarkeerd door gestapelde woningen van drie en vier bouwlagen en soms voorzien van voorzieningen in de plint.

Ook het andere formele element dat de plankaart kenmerkt, het kruis met diagonale routes voor fietsers en voetgangers die samenkomen in het buurtcentrum, werd niet geheel volgens plan uitgevoerd. De routes worden constant onderbroken door bebouwing, wegen en groenstructuren en zijn moeilijk te herkennen.

De noord-zuid georiënteerde groenstroken, die de structuur van waterwijk bepalen, werden versmald van 46 tot circa 20 meter. Bovendien werd een groot deel van de groenstroken ingenomen door waterlopen, wat afbreuk doet aan de gebruikswaarde. Terwijl uit de plantekeningen van Waterwijk al de beperkingen van 'efficiency' spraken, heeft het uiteindelijke resultaat een overtreffende mate van soberheid. Ook de eenvoudige architectuur van de woningen reflecteert de kapitale kostenreducties waartoe woningbouwcorporaties werden genoodzaakt. De rechte straten zijn gevuld met rij na rij met dezelfde (voornamelijk



Gestapelde woningbouw aan de Voorstraat, 2022 (INTI)



Waterwijk in het begin van de jaren tachtig, Flevolands geheugen (Flevolands Geheugen)



Gestapelde woningbouw aan de Voorstraat, met in de plint buurtvoorzieningen, 2022 (INTI)

9 Jan van Galen, 'Sidhi's worden in Lelystad als Italiaanse peetvaders behandeld', *De Volkskrant*, 19 april 1985, 8.

10 Henk Schutten, 'Transcendentale Meditatie voor het welzijn van de wereld', *Het Parool*, 13 januari 1990, 11.

kleine) eengezinswoningen, ontdaan van elke variatie en plasticiteit. De voorerven fungeren als parkeerplaats, wat verder bijdraagt aan het eentonige, stenige straatbeeld.

Er was één grote uitzondering op de verder weinig imponerende woningbouw in Waterwijk, en dat was het 'Sidha-dorp'. Dit buurtje in de zuidelijke punt van Waterwijk werd gebouwd door de 'Stichting Harmonisch Leven' en huisvestte leden van de internationale gemeenschap voor transcendente meditatie. Na een lange zoektocht naar een geschikte vestigingsplaats was de meditatiegemeenschap uitgekomen bij Lelystad, waar nog niet alles was vastgelegd in strikte bestemmingplannen. De 'Sidhi's' werden door de gemeente met open armen ontvangen en konden door een lobby van de Stuurgroep voor Experimentele Volkshuisvesting rekenen op een rijks subsidie. De Lelystadse wethouder van stadsontwikkeling J. Bosma vond het project 'uitstekend passen' in Waterwijk, waar best 'iets gek, iets compleet anders' gerealiseerd mocht worden.⁹ Het zal ook meegespeeld hebben dat de gemeente door de benarde woningbouwsituatie wel enige particuliere initiatieven kon gebruiken. Bovendien beloofde de stichting eigen werkgelegenheid te creëren.

In 1985 werd de eerste paal geslagen van het 'dorpje' dat uiteindelijk bestaat uit 355 vrije- sector en premiehuurwoningen, een basisschool, twee grote bedrijfshallen, een dozijn workunits, vier kantoren, een restaurant annex hotel en meditatiecentrum. Sidha-dorp onderscheidt zich van de rest van Waterwijk door de verkaveling die 45 graden gedraaid werd. Hiermee werd de geknikte loop van de Larservaart gevolgd. De bebouwing in het buurtje kent een vrij conventionele basistypologie van rijtjeswoningen van twee bouwlagen onder platte- en zadeldaken. Om de 'kosmische straling' niet in de weg te zitten en te bouwen in overeenstemming met de natuur, zijn de woningen echter niet opgebouwd uit betonnen systeembouwelementen, maar uit een houtskelet en houten gevelbekleding, zoveel mogelijk met 'natuurlijke materialen'.¹⁰ De hoeken van enkele stroken zijn verbijzonderd door afwijkende bebouwing. Door de houtskeletbouw en de collectieve voorzieningen als een restaurant en winkeltjes heeft het Sidha-dorp een zeer 'dorps' karakter. Het pastorale karakter van het buurtje wordt versterkt door de groene voortuinen en goed onderhouden openbare ruimtes. Het verschilt daardoor sterk met de stenige straten van de rest van Waterwijk.



Houtskeletbouwoningen in Sidha-dorp in aanbouw, 1985 (Collectie Nationaal Archief)

Verbijzondering van de bouwblokhoecken in Sidha-dorp, 2022 (INTI)



Bijzondere structuren en karakteristieken

De twee gezichten van Wijk IV

Wijk IV moest oorspronkelijk bestaan uit drie wijkdelen, elk met een eigen karakter, maar toch in samenhang ontworpen. Door de geplaagde gemeentewording en nietsontziende bezuinigingen op de volkshuisvesting werden aanvankelijk slechts twee wijkdelen ontwikkeld: Boswijk en Waterwijk. Het derde wijkdeel De Landerijen werd pas na de eeuwwisseling gerealiseerd en valt dus buiten deze verkenning. Boswijk en Waterwijk zijn uiteindelijk totaal verschillende wijken geworden, de eerste nog ontworpen door de RIJP, in een periode van veel mogelijkheden, de tweede uitgetekend door de piepjonge gemeentelijke dienst Stedebouw, en sterk beperkt door een straf bezuinigingsregiem.

Boswijk: het beste van landelijk en stedelijk wonen gecombineerd

Er is in Boswijk getracht een idyllisch woonklimaat te ontwikkelen door rond de bestaande landschappelijke structuren te bouwen. Hierdoor bleven recreatievoorzieningen op loopafstand en werd geconcentreerd met landelijke buitenwijken die in Nederland sinds de jaren zestig aan populariteit wonnen. Tegelijkertijd is met het complete voorzieningenpakket en de zorgvuldig ontworpen havenkom een echt wijkhart gecreëerd, wat Boswijk een haast stedelijke allure geeft. Door de duidelijke en ononderbroken fietsroute richting het stadshart zijn ook de bovenwijkse voorzieningen niet ver weg. Al deze waardevolle kenmerken van Boswijk zijn het gevolg van een duidelijk en samenhangend ontwerp van de RIJP, dat door het gedetailleerde *Globalplan* bovendien vrij consequent is uitgevoerd.

Boswijk: duidelijke structuren

Om onoverzichtelijkheid en onleesbaarheid van de wijk te voorkomen kreeg Boswijk een duidelijke structuur en karakteristieke oriëntatiepunten. De twee belangrijkste beeld- en structuurbepalende elementen zijn de hoofdfietsroute en de havenkom. De hoofdfietsroute is meer dan alleen een directe verbinding met het centrum. Het kenmerkt de vooraanstaande rol van langzaam verkeer, die in bijna alle Lelystadse wijken te herkennen is. Niet de autowegen, maar de fietsroutes kregen de hoofdrol, door de zorgvuldig ontworpen openbare ruimte en flankerende bebouwing langs de tracés. Bovendien werden de omliggende buurtjes opgehangen aan de hoofdfietsroute, niet aan de buurtontsluitingsweg. De havenkom fungeerde als duidelijk gemarkeerd centrum en de buurtjes rondom werden met hun straten en verkavelingsrichting georiënteerd op dit middelpunt. Door de vanaf de open wijkranden toenemende bebouwingdichtheid en steeds steniger wordende openbare ruimte wordt in de stedelijke vormgeving duidelijk gemaakt dat men het centrum nadert.

Boswijk: groenvoorzieningen

Net als in de oudere wijken van Lelystad is er in Boswijk een duidelijke hiërarchie in de groenvoorzieningen, opgedeeld (van groot naar klein) in wijkgroen, buurtgroen, blokgroen en snippergroen. Het wijkgroen wordt gevormd door het 'tussenwijkpark', opgedeeld in een centumpark, buurtpark en stadsdeelpark, elk met een eigen inrichting en functie. Het buurtgroen wordt gevormd door groene lobben, die verschillende fiets- en verkeersroutes dragen en op enkele punten verwijden tot een buurtparkje. In een paar buurtjes is, net als in Wijk II, nog blokgroen te vinden. Dat zijn stukjes groen in de collectieve binnenterreinen van de gesloten woningblokken. Dit soort groen verdween toen in de bouw van latere buurtjes werd overgestapt op een strokenverkaveling die alleen nog ruimte bood voor privétuinen. Snippergroen komt ook in Boswijk nog voor, door de veelvuldige toepassing van woonerven.

Waterwijk: getekend door bezuinigingen

Uit het ontwerp van Waterwijk sprak de duidelijke noodzaak om te bezuinigen. Er werd gebroken met kostbare principes als gescheiden verkeerssystemen en gevarieerde verkavelingsstructuren. In plaats daarvan werd teruggegrepen op traditionele woonstraten met gemengd verkeer en een rationele, orthogonale verkaveling. Hoewel het plan al gekenmerkt werd door bezuinigingen is de uiteindelijke realisatie nog van een overtreffende mate van soberheid. De al bescheiden groenstroken zijn versmald van 46 naar 20 meter, de architectuur is ontdaan van elke plasticiteit en variatie, en de openbare ruimte wordt gedomineerd door stenige straten met geparkeerde auto's.

Waterwijk: terugkeer naar de orthogonale stedenbouw

De structuur van Waterwijk wordt bepaald door het orthogonale grid van woonstraten en groenstroken. Ook de verkaveling volgt de noord-zuid richting van de Larservaart. Alleen de Voorstraat, met een afwijkende verkaveling en hogere bebouwing, doorbreekt de verder noord-zuidelijke oriëntatie van de bebouwing, straten en groenstroken. De traditionele functie van hoofdas met centrumfuncties, pleintjes en oriëntatiepunten is niet goed uit de verf gekomen. Hetzelfde geldt voor de beoogde complementaire werking van de diagonale fietsroutes; het effect is niet overtuigend doordat de fietspaden onderbroken worden door bebouwing, stoepanden en hekjes.

Waterwijk: Sidha-dorp

Terwijl de transcendentale meditatiegemeenschap overal in Nederland werd afgewezen, ontving de jonge gemeente Lelystad de Sidhi's met open armen. Het zen-dorpje steekt positief af bij de rest van de wijk. De verkaveling is 45 graden gedraaid en ook de architectuur onderscheidt zich door een houtskeletbouwmethode en bijzondere hoekoplossingen. Het dorpse karakter wordt benadrukt door de met de woonbebouwing vermengde collectieve functies als een restaurant, buurtwinkeltje en kleine bedrijvigheid. Ook de goed onderhouden openbare ruimtes en privétuinen dragen bij aan de pastorale uitstraling van het Sidha-dorp.



Houtskeletbouwwoningen in de Zoom, 2022 (Google Street view)

Beeldbepalende objecten en ensembles

Houtskeletbouwwoningen Zoom (ensemble)

1981

Architectenbureau Nijenhuis en Partners,
projectarchitecten W. Germain en P.J. Holtrop
Zoom 10, 18 en 20

De houtbouwwoningen in de Zoom waren niet zoals de eerdere houtskeletbouwwoningen in de Boeier en Karveel gebouwd door de Stichting Houtskeletbouw Lelystad. Het project betrof particuliere bouw met een andere architect en opdrachtgevers. Het project ligt in de groene rand van Boswijk op een aantrekkelijke locatie aan het water van het Gelderse Diep. De houtbouwwoningen kennen twee of drie bouwlagen, zijn smal en lang en hebben ondanks de verkaveling met een hoge dichtheid een zeker mate van privacy door de slim verspringende geveldelen, waardoor voor- en achtertuinen (deels) worden afgeschermd. Alle woningen kennen dezelfde verspringende lessenaarsdaken en houten gevelbekleding.

Dit houtbouwproject kent door de bouwmethode en het materiaalgebruik een vergelijkbare cultuurhistorische waarde als de eerder genoemde houtskeletbouwwoningen. De architectonische kwaliteit is bijzonder door de vele verspringende geveldelen, de balkonnetjes en vooral de puntige lessenaarsdaken, die het beeld van dit houten 'dorpje' bepalen.



Houtskeletbouwwoningen in de Zoom, 2022 (Google Street view)



Impressieschets van het Sidha-dorp, 1985 (BOUW, jaargang 40, nr. 11, p. 22)



Rivierenlaan, ca. 1990 (fotos.searc.nl)

Sidha-dorp (ensemble)

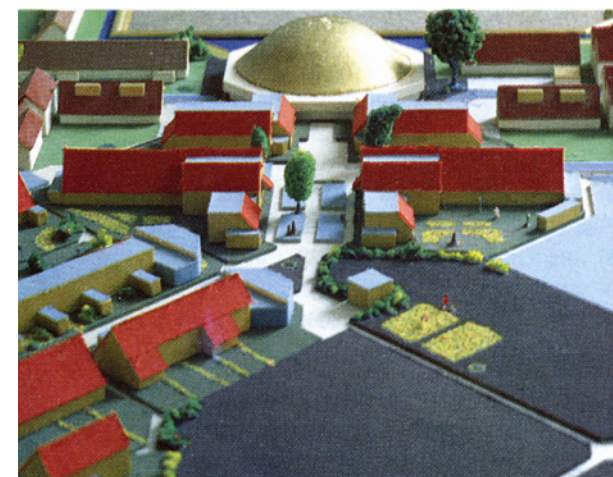
1986-1992

Architectenbureau Van der Zee en Ybema
Waterwijk-zuid

Dit buurtje in de zuidelijke punt van Waterwijk werd gebouwd door de 'Stichting Harmonisch Leven' en huisvestte leden van de internationale gemeenschap voor transcendente meditatie. Na een lange zoektocht naar een geschikte vestigingsplaats was de meditatiegemeenschap uitgekomen bij Lelystad, waar nog niet alles was vastgelegd in strikte bestemmingplannen. De 'Sidhi's' werden door de gemeente met open armen ontvangen en konden door een lobby van de Stuurgroep voor Experimentele Volkshuisvesting rekenen op een rijkssubsidie. De Lelystadse wethouder van stadsontwikkeling J. Bosma vond het project 'uitstekend passen' in Waterwijk, waar best 'iets gek, iets compleet anders' gerealiseerd mocht worden.¹¹ Het zal ook meegespeeld hebben dat de gemeente door de benarde woningbouwsituatie wel enige particuliere initiatieven kon gebruiken. Bovendien beloofde de stichting eigen werkgelegenheid te creëren.

In 1985 werd de eerste paal geslagen van het 'dorpje' dat uiteindelijk bestaat uit 355 vrije- sector en premiehuurwoningen, een basisschool, twee grote bedrijfshallen, een dozijn workunits, vier kantoren, een restaurant annex hotel en meditatiecentrum. Sidha-dorp onderscheidt zich van de rest van Waterwijk door de verkaveling die 45 graden gedraaid werd. Hiermee werd de geknikte loop van de Larservaart gevolgd. De bebouwing in het buurtje kent een vrij conventionele basistypologie van rijtjeswoningen van twee bouwlagen onder platte- en zadeldaken. Om de 'kosmische straling' niet in de weg te zitten en te bouwen in overeenstemming met de natuur, werden de woningen echter niet opgebouwd uit betonnen systeembouwelementen, maar uit een houtskelet en houten gevelbekleding, zoveel mogelijk met 'natuurlijke materialen'.¹²

De harmonische architectuur van de woningen en collectieve voorzieningen als een restaurant en winkeltjes geven het Sidha-dorp een eigen, 'dorpse' uitstraling. Het pastorale karakter van het buurtje wordt versterkt door de groene voortuinen en goed onderhouden openbare ruimtes. Het verschilt daardoor sterk met de stenige straten van de rest van Waterwijk. Ook de diverse houtbouwarchitectuur onderscheidt zich van de rest van de wijk, waar simpele systeembouwwoningen de standaard zijn. Het Sidha-dorp is van cultuurhistorische belang door het bijzondere leefgemeenschapsproject, de afwijkende stedenbouwkundige structuur en de eigen houtbouwarchitectuur.



Maquette van het Sidha-dorp, met TM-meditatiehal (Lelystad Hoofdstad)

¹¹ Jan van Galen, 'Sidhi's worden in Lelystad als Italiaanse peetvaders behandeld', *De Volkskrant*, 19 april 1985, 8.

¹² Henk Schutten, 'Transcendentale Meditatie voor het welzijn van de wereld', *Het Parool*, 13 januari 1990, 11.



Scholengemeenschap Lelystad

Centrum voor Kunstzinnige Vormgeving 'De Kubus'

Eerste fase De Gordiaan




Stadhuis

NS-station Lelystad

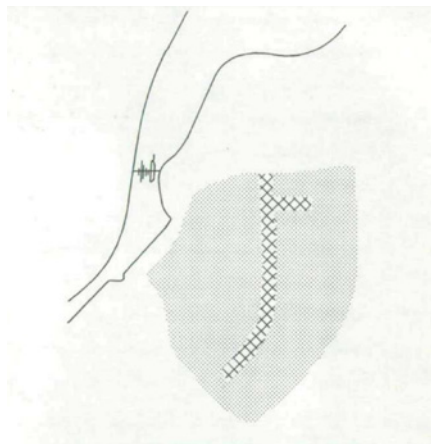
Zuiderzeeziekenhuis
(thans Sint-Jansdalziekenhuis)

Het Combinatiegebouw

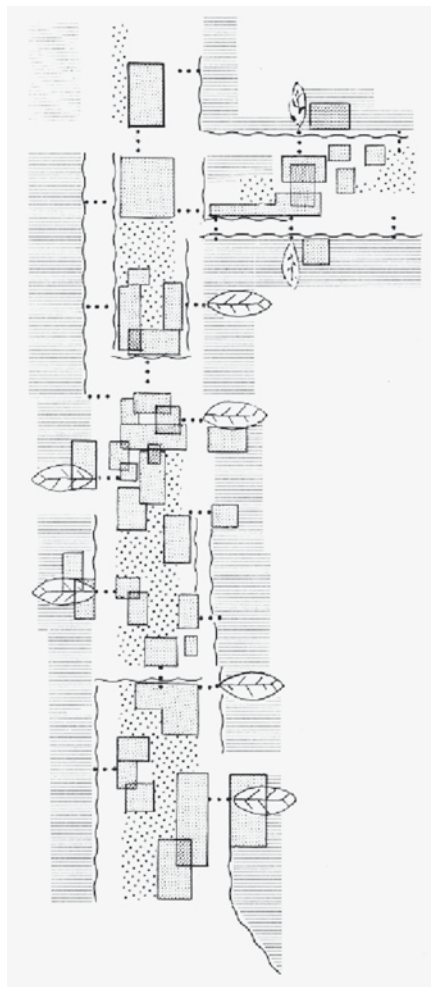
Centrumzone

-  Bijzonder object
-  Ensemble
-  Hoofdinfrastructuur





De 'wortelstok' van Constandse en Nicolai, 1974 (A.K. Constandse en J. Nicolai, Flevovericht 91. Het centrumgebied van Lelystad, 1974, 9)



De 'wortelstok' (Veranderende Ruimte)

Centrumzone

Ontwerp

De vorm en situering van de centrumzone werd bepaald door het *Structuurschema Lelystad* uit 1969, opgesteld door De Bruijn, Van Embden en Kuiper. In dat plan werden tussen de vier wijken van Lelystad zones ingetekend die samen een kruis vormden. In de noord-zuid arm van dit kruis moest het stadscentrum komen, terwijl de overige zones gaandeweg gevuld konden worden met centrumvoorzieningen met een extensief terreingebruik zoals volkstuinen, een zwembad, brandweerkazerne etcetera. Volgens het *Structuurschema* moest het stadscentrum een echt stadshart worden, met een veelheid aan geïntegreerde functies. Natuurlijk was de ontsluiting van het centrum van groot belang, zowel voor auto's als fietsers en voetgangers en het openbaar vervoer (bus en trein).

In navolging van het *Structuurschema* en vooruitlopend op het *Structuurplan 1975-2000* werd in 1974 een rapport gepubliceerd door de twee gerenommeerde RIJP-adviseurs en sociografen prof. A.K. Constandse en J. Nicolai, waarin het 'wortelstok-principe' werd geïntroduceerd, waarin de centrumzone zich lineair zou ontwikkelen als een continue groeiende wortelstok, met op enkele strategische punten 'knopen' met een eigen karakter en functie. De ontwikkeling zou stootsgewijs plaatsvinden, en meebewegen met de 'bandvormige uitgroei' van de stad.¹ Het probleem was alleen dat de Lelystadse wortelstok tijdens het opstellen van de plannen en rapporten al ontsproten was en een eerste knoop had gevormd: het centrumgebied van Wijk I, Lelycentre. Het centrum trok bezoekers, de 'loop' zat erin, maar wanneer de stad zich verder zou uitbreiden lag het té excentrisch om als centrum voor de gehele stad te kunnen fungeren. Daarom stelden Nicolai en Constandse voor dat de centrumzone een knik zou maken van negentig graden, om zich in noord-zuidelijke richting verder te ontwikkelen tussen de overige drie wijken van de polderhoofdstad. Op een centrale plek zou dan de tweede centrumknoop tot ontwikkeling kunnen worden gebracht. Het Lelycentre werd hierdoor van stadscentrum tot wijkcentrum afgewaardeerd, maar zou wel verbonden worden met de tweede knoop tot één lange stedelijke zone door een strip kantoren; een van de vele beslissingen die getuigen van een té optimistische inschatting van de programmatische behoeften en mogelijkheden van de nieuwe stad. Op dit moment, in 1974, waren de wijken aan weerszijden volop in ontwikkeling en de centrumzone tekende zich af als een lege strook temidden van de nieuwe buurten.

Ontwerp van het centrum

Het rapport van Constandse en Nicolai deed ook enkele faserings- en schetsvoorstellen, maar voor de uitwerking van de gehele centrumzone en de tweede centrumknoop werd het Amsterdamse stedenbouwkundig- en architectuurbureau Vink Van de Kuilen Klein aangesteld. Deze associatie was voortgekomen uit het bureau van Wieger Bruin, die al sinds de inpoldering van Wieringermeerpolder betrokken was bij de Zuiderzeewerken en enkele dorpjes in de Noordoostpolder had ontworpen. Ook was hij verantwoordelijk voor een aantal uitbreidingswijken van groeikern Purmerend had. Bruin's compagnon en latere opvolger, de stedenbouwkundige en planoloog Hubertus Vink, was al in de jaren zeventig een gevestigde naam en betrokken bij talloze uitbreidingsplannen in Noord-Holland. Ook was Vink medeverantwoordelijk voor het plan voor het Utrechtse Hoog Catharijne (ontworpen begin jaren zestig) en bezat hij dus ruime ervaring met de ontwikkeling van grote centrumgebieden. In 1975 presenteerde het bureau hun ontwerp, opgedeeld in twee faseplannen. Het eerste betrof een gedetailleerd plan voor de korte termijn (5 tot 10 jaar), het tweede was een globaal plan voor de uitwerking op de langere termijn (10 tot 20 jaar).

In het korte termijnplan ging vooral veel aandacht uit naar de tweede centrumknoop, later de Gordiaan genoemd. Dat moest niet simpelweg een koopcentrum worden, maar een stadshart, een 'concentratiepunt van elkaar inspirerende en ondersteunende maatschappelijke krachten'². Het programma was dan ook zeer divers en compleet, met de gebruikelijke voorzieningen, zoals winkels, een markt, cafés, eethuisjes, restaurants en snackbars, maar net zo goed discotheken, jongerencentra, bars, bioscopen, tentoonstellingsruimtes, een schouwburg, muziekschool, bibliotheek en zelfs een stadion behoorden tot de mogelijkheden. In die omgeving zou het volgens de ontwerpers op zich al een beleving zijn om te flaneren.

Naast de recreatieve, culturele en winkelvoorzieningen moest er in het centrum ook gewoond en gewerkt worden. Er werden behalve kantoren en bedrijven ook woningen voorzien, voornamelijk voor groepen zoals jongeren en ouderen, en niet zozeer voor gezinnen, die immers afhankelijk waren van voorzieningen voor kinderen. Ten slotte moest de tweede centrumknoop ook een symbolische functie gaan vervullen, als centrumhart van de stad. Die symbolische gebruikswaarde tot uiting komen in een monument of speciaal gebouw als een stadhuis.

Funciemenging

Anders dan bij de eerste centrumknoop (Lelycentre) werden de vele functies van de tweede centrumknoop sterk geïntegreerd. De ontwerpers betoogden dat door een ruimtelijke smeltkroes te realiseren de functies wonen, werken, winkelen, verkeer en recreatie elkaar zouden versterken, en het stadscentrum op ieder moment van de dag een fijne verblijfsplek zou worden. Een dergelijke intensieve funciemenging was een veel gebruikt stedenbouwkundig principe in de jaren zeventig. Terwijl de



1 A.K. Constandse en J. Nicolai, *Flevovericht 91. Het centrumgebied van Lelystad*, 1974, 9
2 Vink Van de Kuilen Klein *Centrumzone Lelystad* (Amsterdam 1975) 2.

modernistische stedenbouw in de jaren vijftig en zestig de stedelijke functies zoveel mogelijk van elkaar wilde scheiden, werd het vanaf de jaren zeventig weer gebruikelijk om die samen te brengen, te verknopen, op te stapelen en op alle mogelijke manieren een levendige, stedelijke sfeer te stimuleren. Daarbij werd steeds vaker verwezen naar de waarde van de historische binnenstad, waar een chaotische veelheid aan functies en een fijnkorreligheid van de bebouwing een gezellige en levendige sfeer gaf. Bij stadsuitbreidingen vanaf de jaren zeventig werd getracht iets van die stedelijke kwaliteiten, die vaak over een lange periode waren ontstaan, te vertalen naar nieuwbouwplannen.

Dat is precies wat we bij het ontwerp van het Lelystadse stadshart zien. Vink en collega's voorzagen een gevarieerd en autovrij gebied, waar steegjes, straatjes en pleintjes elkaar afwisselden om die ongrijpbare binnenstedelijke sfeer te creëren. Om het levendige effect te versterken, en om aan te sluiten op de verhoogde langzaam verkeersroutes vanuit de woonwijken, kreeg de tweede centrumknoop meerdere hoogteverschillen, brede trappen, hellingen en voetgangerspassages. Zo kon niet alleen op maaiveldniveau een boeiend stadsgezicht ontstaan, maar ook in de verticaliteit. Het onderste niveau zou gebruikt worden om magazijnen te vestigen en de winkels te bevoorraden, daarboven een laag met winkels, supermarkten en een warenhuis, terwijl op de lagen daarboven gewoond en gewerkt kon worden. Met dit dubbele maaiveld werd de dichtheid aan programma's verhoogd en daarmee de stedelijkheid.

Verkeerssysteem

Bij de ontwikkeling van het verkeerssysteem in het centrum werd het Ingenieursbureau Dwars, Heederik en Verwey betrokken. Op hun advies en conform het *Structuurschema* werd de centrumzone geflankeerd, ontsloten en begrensd door de Middeldreef en Zuigerplasdreef. Zoals in het *Structuurplan 1975-2000* vastgelegd, werd het fiets- en voetgangersverkeer via luchtbruggen over de dreven geleid. Twee doorgaande, verhoogde fiets- en voetgangersroutes zouden het centrum in oost-westelijke richting doorsnijden op een hoogte van 3.60 meter. Deze twee routes werden geflankeerd door hogere bebouwing waarin naast winkels en kantoren ook de woningen waren ondergebracht. Die twee fietsroutes werden verbonden door een noord-zuidelijk georiënteerd voetgangersgebied. Ook op maaiveldniveau werd voorrang gegeven aan voetgangers, terwijl gemotoriseerd verkeer terecht kon in de vele parkeerdeks die in de flanken van de centrumknoop werden geplaatst. Aan de westelijke flank bleef een strook gereserveerd voor de verhoogde spoorlijn, die ter hoogte van de tweede centrumknoop een station zou krijgen en met kantoren en winkels over de weg heen met het centrum werd verbonden. Over de spoorlijn werd in de jaren zeventig nog druk gediscussieerd, voornamelijk rond de vraag of het tracé verhoogd uitgevoerd moest worden. In 1977 werd definitief gekozen voor een verhoogd spoor, waar het andere verkeer met tunnels onderdoor werd geleid. Bij het treinstation kwam ook een busstation, dat opnieuw met trappen en roltrappen met het verhoogde niveau

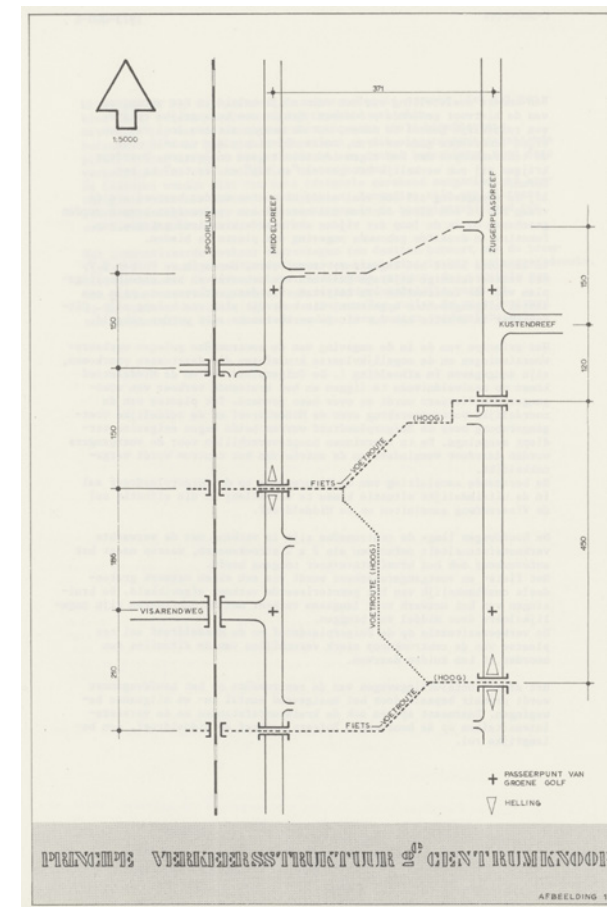
verbonden werd. Met al deze verkeersstromen werd de tweede centrumknoop niet alleen een voorzieningencentrum, maar ook het belangrijkste infrastructurele knooppunt van Lelystad.

Binnen het kader van deze infrastructurele uitgangspunten was het bureau Vink Van de Kuilen Klein vrij om voorstellen te doen voor de bebouwing van de gehele haakvormige centrumzone (voor zover die nog niet uitgevoerd was) en de tweede centrumknoop. In een 'bestemmingschema' voor de gehele centrumzone op de lange termijn werd met een vlekkenplan de functie-indeling vastgelegd. Op de tekening is te zien hoe de twee centrumknoopen, Lelycentre en de Gordiaan, voornamelijk bestemd werden voor winkelen, met in de Gordiaan ook ruimte voor wonen, recreatie en kantoren. De twee centra werden met elkaar verbonden door een strook met vooral kantoren.

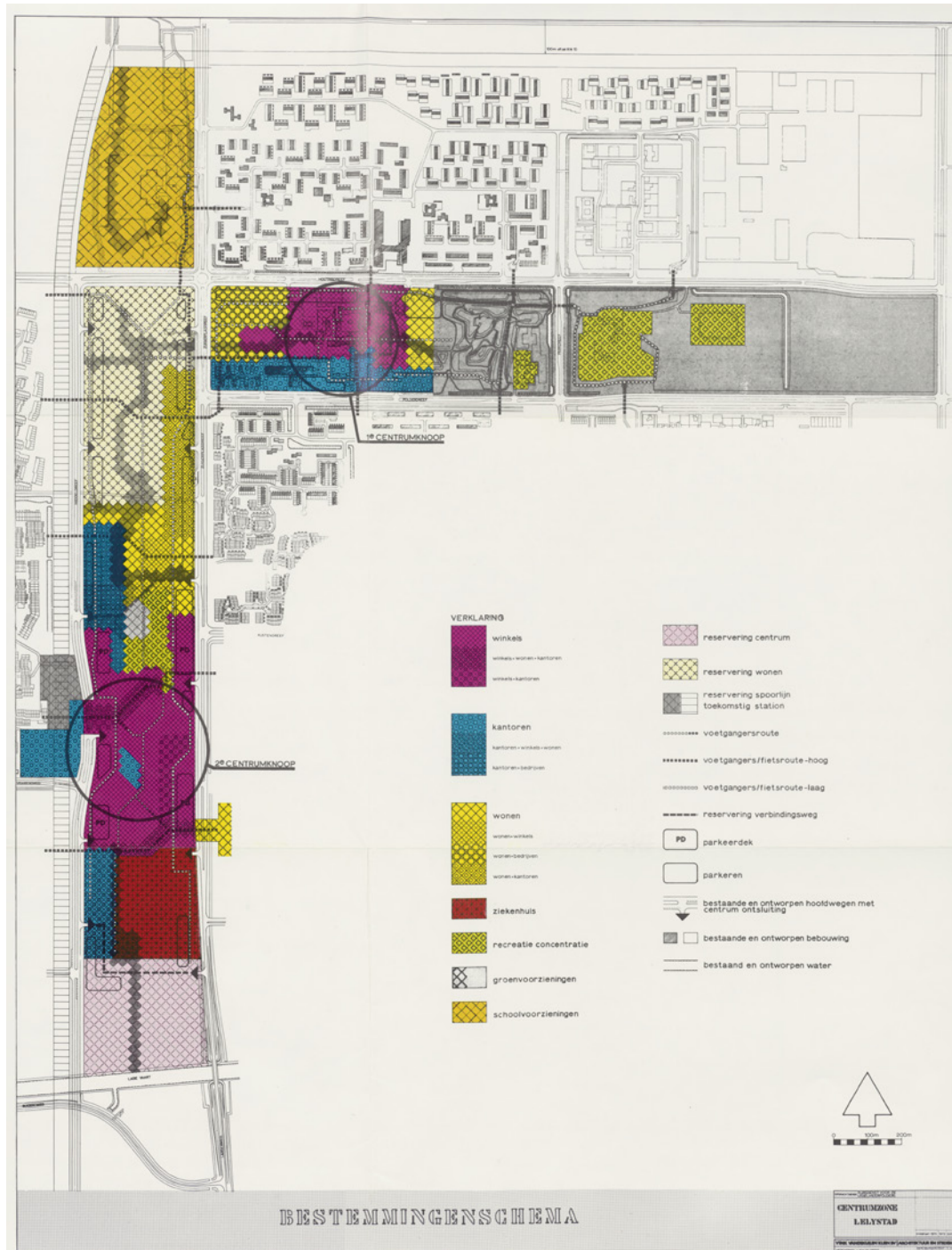
In het noordelijke uiteinde van de centrumzone was al voor het opstellen van het globale vlekkenplan de Scholengemeenschap Lelystad gebouwd. Tussen de school en de Gordiaan bleef ruimte gereserveerd voor woningen. Ten zuiden van het centrum, waar ruimte was voor grote collectieve voorzieningen, werd een aanzienlijk terrein bestemd voor een ziekenhuis.

Korte termijnplan

Naast dit bestemmingschema werd voor de tweede centrumknoop een gedetailleerd bebouwingsvoorstel gedaan voor de korte termijn. Hierin werden de verschillende straten met hoogteniveaus aangegeven, pleintjes geprojecteerd en de diverse onderdelen van het centrum gesitueerd, zoals het gemeenschapscentrum Agora, het ziekenhuis, een hotel, supermarkten, warenhuizen, kantoren, het trein- en busstation en parkeerdekken en -terreinen. Ook werd een voorstel gedaan voor de beplanting en meubilering van de openbare ruimte. Uit de tekeningen en meegeleverde dwarsdoorsneden werd duidelijk hoe getracht is een moderne versie van een historische binnenstad te creëren. De voornamelijk noord-zuidelijke georiënteerde winkelstraten vernauwen en verbreden constant en verschillen in bouwhoogte, waardoor een gevarieerd en levendig straatbeeld zou ontstaan. Daarnaast werden de zichtlijnen kort gehouden door de straten veelvuldig 45 graden hoeken te laten maken. Met het stratenplan moest de indruk worden gewekt dat het Lelystadse centrum net als historische binnensteden over langere

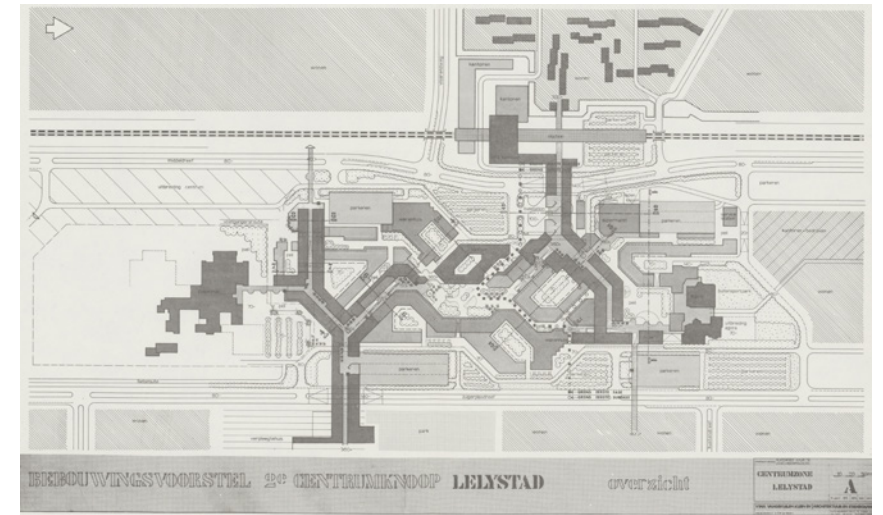


Verkeersstructuur voor de Gordiaan van Dwars, Heederik en Verwey, 1975 (Vink Van de Kuilen Klein, Centrumzone Lelystad, 1975, 5)

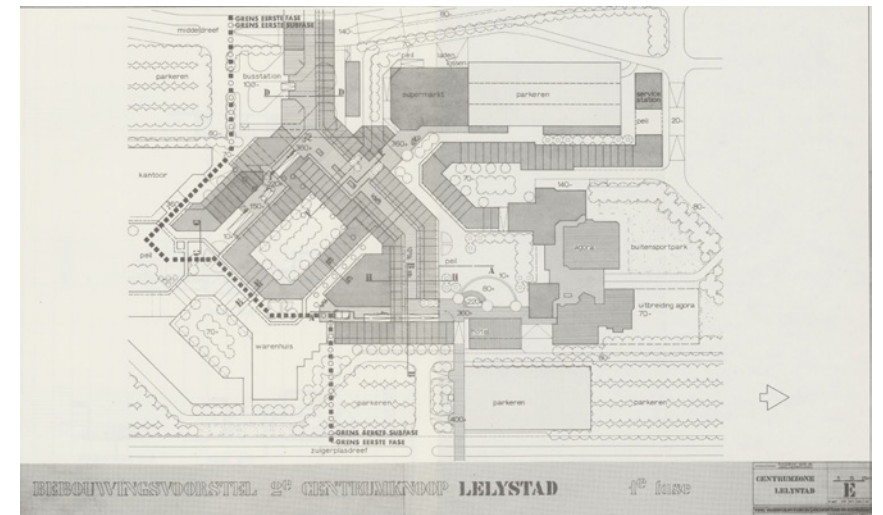


Bestemmingschema centrumzone, 1975 (Vink Van de Kuilen Klein, Centrumzone Lelystad, 1975)

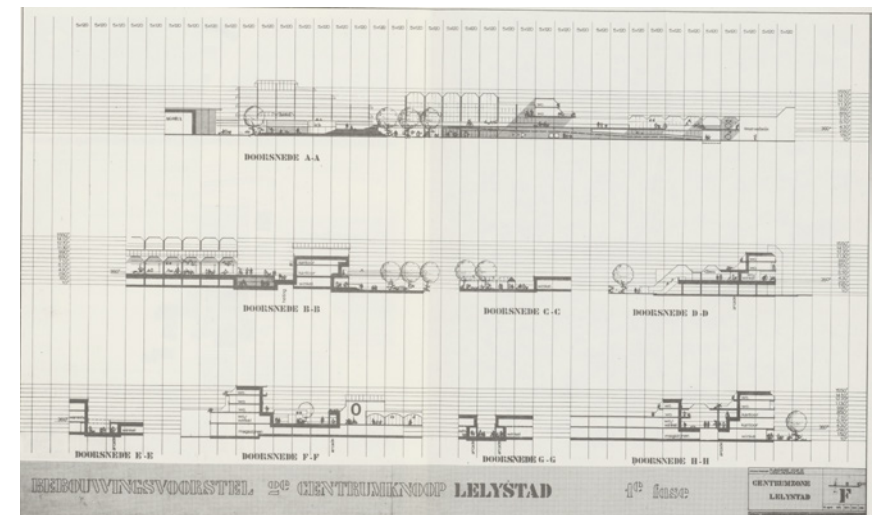
Overzichtstekening bebouwingsvoorstel tweede centrumknoop, 1975 (Vink Van de Kuilen Klein, Centrumzone Lelystad, 1975)

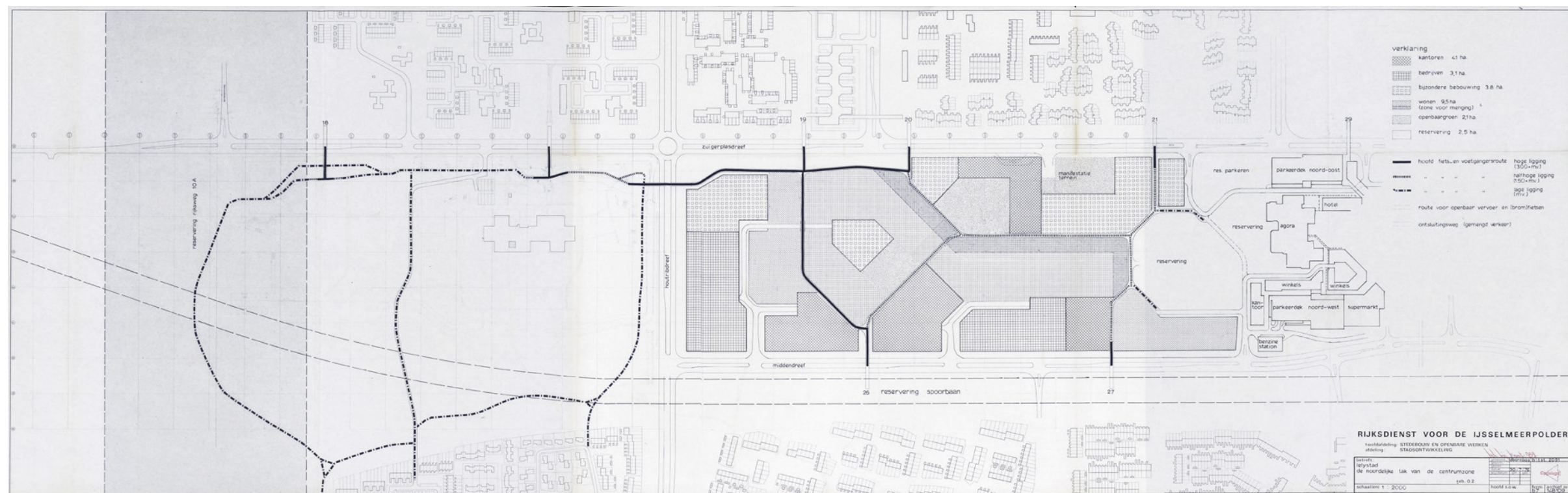


Eerste fase centrumbebouwing, 1975 (Vink Van de Kuilen Klein, Centrumzone Lelystad, 1975)



Doorsneden voor de eerste fase centrumbebouwing (Vink Van de Kuilen Klein, Centrumzone Lelystad, 1975)





Vlekkenplan voor de noordelijke tak van de centrumzone, 1976 (RIJP, De noordelijke tak van de centrumzone, 1976)

3 Vink Van de Kuilen Klein, *Centrumzone Lelystad* (Amsterdam 1975) 24.

tijd en gefaseerd ontwikkeld zou zijn. Door de combinatie van grote bouwvolumes en de naar binnen gekeerde, beschutte openbare ruimtes moest zowel een grootstedelijk karakter als geborgen sfeer ontstaan. Op enkele plaatsen zijn groene pleinen en binnenplaatsen ingetekend. Vooral het noordelijke plein, grenzend aan de Agora, had als marktplein een bijzondere stedelijke en symbolische functie. Hier moesten voorzieningen komen die zowel overdag als 's avonds bijdroegen aan de levendigheid. Vanuit de woonwijken zouden de bezoekers via de verhoogde fiets- en voetgangersbruggen op de eerste verdieping beginnen met winkelen, om vervolgens via een brede, ronde trappartij (de 'Spaanse trappen') af te dalen naar de Agorahof, waar een fontein en een standbeeld van Lely stonden, en de winkelcentra op de begane grond. In de begeleidende tekst werd verder ingegaan op de ruimtelijke spelregels voor het centrum. De ontwerpers vonden het van groot belang dat er afspraken werden gemaakt over de gewenste luifels, passages, arcades en kleur- en materiaalgebruik, zodat een samenhangend geheel zou ontstaan.³

Detailplan noordelijke centrumzone

In 1976 werd in aanvulling op het plan van Vink Van de Kuilen Klein ook nog een detailplan gemaakt door de RIJP voor de noordelijke centrumzone, tussen de Agora en de Houtribdreef. In het vlekkenplan van Vink Van de Kuilen Klein werd hier een strook woningen voorzien omringd door (geluids)buffers van kantoorblokjes, die de verbindende schakel zouden zijn tussen de twee centrumknoten. Het belangrijkste structurerende element in het plan was de doorgaande fietsroute tussen het stadscentrum en Wijk I. Vanuit de Gordiaan zou dit fietspad geleidelijk stijgen tot drie meter boven het maaiveld. Hierdoor ontstond een geluidswal tussen het woongebied en de drukke Zuigerplasdreef. De RIJP voorzag hier vooral woningen voor kleinere gezinnen, die baat hadden bij een korte afstand tot het centrum. Daarnaast was er plek voor centrumgebonden bedrijvigheid, zoals autoshowrooms, reparatiebedrijven, uitgeverijen en kleine industrie zoals drukkerijen en grafische vormgevers. Ook werd er ruimte gereserveerd voor vrijetijdsvoorzieningen die niet noodzakelijkerwijs in de Gordiaan moesten komen, zoals een sauna, bowlingbaan en manifestatieterrein.⁴

4 RIJP, *De noordelijke tak van de centrumzone*, 1976, HFA, 0726
Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, inv. nr. 5259.

5 Joris van Casteren, *Lelystad*,
Prometheus, 2008, p.66

Realisatie

Omdat de eerste centrumknoop (Lelycentre) deel uitmaakte van Wijk I wordt dat deel van het centrum niet hier, maar in hoofdstuk I behandeld.

Het noord-zuid georiënteerde deel van de Lelystadse centrum-wortelstok ontkiemde in 1972, met de bouw van de Scholengemeenschap Lelystad. Hier bouwde de Dienst Publieke Werken van het Openbaar Lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders de eerste school voor voortgezet onderwijs. De architecten P. Jellema en A.H. de Boer ontwierpen een flexibel in te delen schoolgebouw, dat met de aanwas van leerlingen mee zou kunnen groeien. Toekomstige gebruikers mochten meebeslissen over het materiaalgebruik en de inrichting. Het gebouw lag op een groen eilandje tussen twee dreven en de later aangelegde spoorlijn, en maakte door de geïsoleerde ligging geen deel uit van de rest van de centrumbebouwing. Voor een verdere beschrijving van de architectonische aspecten van de gebouwen in de centrumzone.

In 1976 begon de uitvoering van de tweede centrumknoop, die in de ambtelijke stukken de evocatieve naam 'De Gordiaan' kreeg toebedeeld, waarschijnlijk verwijzend naar de gordiaanse knoop van functies die het centrum zou moeten worden. Of, zoals Joris van Casteren zegt, 'omdat de besluitvorming rond dit centrum wel een gordiaanse knoop leek'.⁵

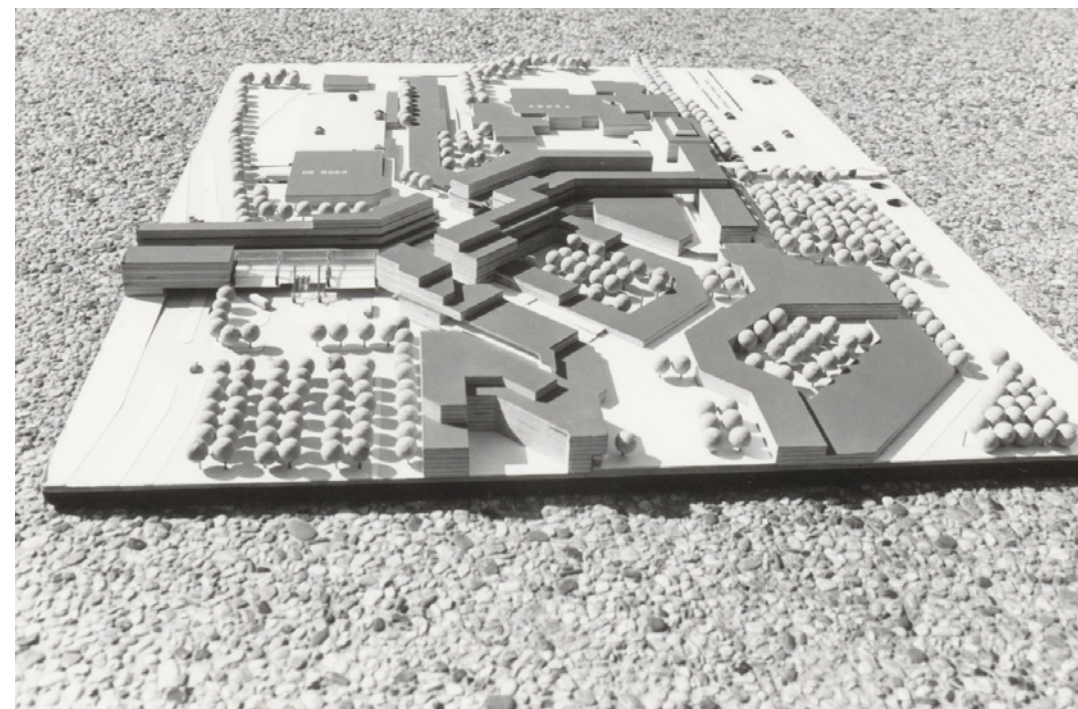
Langs de twee meanderende oost-west voetgangersroutes die dwars door het centrum liepen, zouden de dichtheid en de stedelijkheid het hoogste zijn. Als dichtbebouwde ruggengraten gaven deze routes zichtbaar structuur aan het centrum. In 1976 werden de eerste palen geslagen voor een winkelcentrum waarin supermarkt De Boer was gevestigd, een complex van 2.000 vierkante meter naar ontwerp van architect A.C. Nicolai. Het grensde aan de luchtbrug naar het treinstation en dekwoningen in de Schouw. Het enorme koopcomplex bezat drie verdiepingen verbonden met roltrappen en gaf -vergeleken met het bestaande Lelystadse winkelbestand in Lelycentre- een geheel nieuwe winkelervaring.

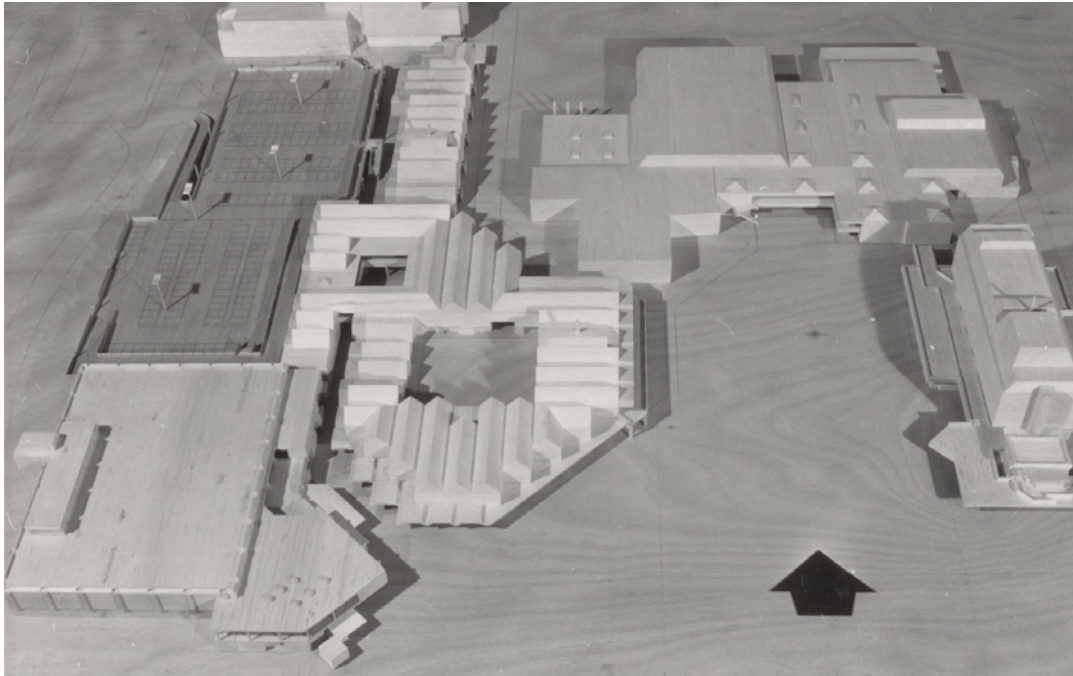
Grenzend aan de vestiging van De Boer werd in hetzelfde jaar 1976 een tweede winkelcentrum gebouwd naar ontwerp van architectenbureau Zanstra, De Clercq Zubli, Van den Oever en Partners. Ook dit complex was enorm groot, maar het was -naar de beste structuralistische traditie- vormgegeven alsof het uit vele kleinere eenheden was opgebouwd. Het bestond uit een winkelplint en daarboven één verdieping, met geschakelde dwarskappen en gesloten bakstenen topgevels. Hetzelfde architectenbureau bouwde in 1978 ook het kolossale hotel annex congrescentrum aan het Agorahof (tegenwoordig Leonardo Hotel). In datzelfde jaar werd ook het Sociaal-Cultureel en Recreatief Gemeenschapscentrum Agora opgeleverd, naar ontwerp van J.A.M. Mulder, bureauarchitect van de beroemde architectenwerkgemeenschap van Frans van Klingeren. Net als de Meerpaal in Dronten bood het gebouw onderdak aan een veelheid aan functies: een schouwburg, zwembad, filmzaal, sporthal, bibliotheek, kapel en café-restaurant.



De Scholengemeenschap Lelystad, 1973 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)

Maquette van de eerste bouwfase voor de Gordiaan, gezien naar het noorden, 1975 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)





Maquette van de eerste bebouwing van de Gordiaan rond het Agorahof, met v.l.n.r.: supermarkt en winkelcentrum De Boer met aangrenzend parkeerdek (A. Nicolai, 1976), winkelcentrum (Zanstra, De Clercq Zubli, Van den Oever en Partners, 1976), Agora (J.A.M. Mulder, 1978), hotel en congrescentrum (Zanstra, De Clercq Zubli, Van den Oever en Partners, 1978) (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)

Luchtfoto van de eerste bebouwing van de Gordiaan, 1979 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)



Met de bouw van de Agora ontstond het Agorahof, een besloten pleintje, waar in de buitenlucht en onder de verhoogde en overdekte passages een weekmarkt was. Met de vestiging van een tweede supermarkt en de Nederlandse Middenstandsbank langs de Zuigerplasdreef en de bouw van twee parkeerdekken aan beide zijden van de Gordiaan was de eerste bouwfase eind jaren zeventig gecompleteerd. Ook bij het oostelijke parkeerdek (Agoradek) werden de principes van functiemenging en stedelijkheid toegepast met de toevoeging in 1981 van tientallen dekwoningen voor kleinere gezinnen, bovenop de twee lagen parkeren. Ook kwam er een horecapaviljoen op het dak (tegenwoordig restaurant Nieuw China). Het dekniveau was toegankelijk via ramps en trappen en met luchtbruggen verbonden met de omliggende bebouwing.

In de jaren daarna volgden de gebouwen die de Gordiaan de kenmerkende winkelstraten met arcades en passages opleverden. Deze gebouwen rond de Neringhof, Dukaathof en Neringpassage werden tussen 1979 en 1983 gebouwd. Vooral het bouwblok rond het Neringhof was van grote betekenis. Door de bouwhoogte, het programma en het ontwerp gaf het centraal gelegen winkel- en wooncomplex de Gordiaan de stedelijke allure die paste bij een provinciehoofdstad en het gewenste karakter van functie-knooppunt. Ook fungeerde het als belangrijkste verbindende element in het stadshart. Op de eerste verdieping, boven de winkelplint, lag namelijk een verhoogde voetgangers- en fietspassage die deel uitmaakte van de doorgaande fiets- en voetgangersroute door het centrum en de twee luchtbruggen naar de omliggende woonwijken met elkaar verbond. Ter hoogte van de Agorahof kon via een speciaal ontworpen trappenstelsel afgedaald worden naar het marktplein. Via de verhoogde passages konden ook de omliggende winkelcentra en de Agora bereikt worden. De appartementen in de Neringhof konden hun auto voor de deur parkeren op een verhoogd parkeerterrein



Supermarkt en winkelcentrum De Boer, 1976 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt). In 1978 is het gebouw afgebrand.



Winkelcentrum, ontworpen door Zanstra, De Clercq Zubli, Van den Oever en Partners, 1976 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)



Hotel en congrescentrum, ontworpen door Zanstra, De Clercq Zubli, Van den Oever en Partners, 1978 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)



Sociaal-Cultureel en Recreatief Gemeenschapscentrum Agora, ontworpen door bureau Van Klingeren, 1978 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)

dat over de winkelpassage uitkeek. Het stelsel van verhoogde passages was volledig in lijn met het ontwerp van Vink Van de Kuilen Klein, dat zowel op maaiveldniveau als in de verticaliteit een verwevenheid van functies voorzag.

Een tweede belangrijk winkelcomplex in het centrum betrof het ABC-warenhuis tussen de Neringpassage en de Zuigerplasdreef. Het complex, met zijn kenmerkende gevelopeningen in de vorm van halfronde bogen, bracht de populaire ketens Albert Heijn, Blokker en C&A onder één dak. Elk van de vestigingen had een eigen ingang, maar was ook verbonden met de rest door een grote rechthoekige centrale hal. Het ABC-concept was destijds een noviteit, maar werd vanwege succes in verschillende andere steden herhaald. Het winkelparadijs bevestigde de status van Lelystad als regionaal centrum, omdat nu ook bezoekers vanuit Zwolle, Enkhuizen en Harderwijk de Gordiaan wisten te vinden.



Winkelpassage De Wissel met links het gebouw rond de Neringhof en rechts Dukaathof, 1980 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)

Winkelpassage De Wissel, met links het gebouw rond de Neringhof, 1983 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)





Ben pleintje in de Gordiaan, 1980 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)

Het ABC-warenhuis aan de Neringpassage, 1985 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)



Combinatiegebouw, architect Ben Loerakker, 1985 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)

Tweede bouwfase, jaren tachtig

In de jaren tachtig werd de Gordiaan gecombineerd, maar volgens een geheel andere gedachte dan de eerste fase. In plaats van de ingewikkelde stapelingen met verknoppingen van programma's op verschillende niveaus werd het stedelijk weefsel volgens de traditionele regels vormgegeven met straten, pleinen en gesloten bouwblokken. Deze omslag in het denken werd in de architectuur zichtbaar in het op geometrische vormen gebaseerde neorationalisme en in de stedenbouw in de toepassing van het grid. Men stapte af van het ingewikkelde stratenplan met vernauwingen, verbredingen en 45 graden hoeken en de verhoogde fiets- en voetgangersroute werd nooit uitgevoerd.

De belangrijkste gebouwen van deze fase waren het Combinatiegebouw (1983), het stadhuis (1984) en het NS-station (1988). Met de bouw van het stadhuis van Jan Hoogstad en het Combinatiegebouw van Ben Loerakker ontstond een tweede plein in de Gordiaan, ten zuiden van het eerder gerealiseerde centrumdeel. Dit plein had als bestuurlijk stadshart een symbolische functie. Ben Loerakker ontwierp een gecombineerd parkeer-, woon- en winkelcomplex met een jongerencomplex, waarvan de overzichtelijke rechte winkelstraten gewoon op maaiveldniveau lagen. De wijzigingen in het ontwerp en het concept van het centrum kwamen niet alleen voort uit nieuwe professionele inzichten, maar hadden alles



Stadhuis, architect Jan Hoogstad, 1985 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)

De Gordiaan met rechts van het midden het pas opgeleverde stadhuis en er tegenover het postkantoor. Op de voorgrond de luchtbrug naar het station met rechts ervan het busstation, jarenlang de enige verbinding met de rest van Nederland, 1984 (A.J. Geurts, Lelystad. Stedebouwkundige ontwikkeling en vormgeving, 1995)



Agorahof met betonnen trappen en verhoogde passages, al vroeg na de oplevering stenig, verwaarloosd en unheimisch, 1986 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)

te maken met de problemen waarmee Lelystad vanaf de jaren tachtig geconfronteerd werd. De groeiverwachtingen van Lelystad werden langzamerhand naar beneden bijgesteld, waardoor de polderhoofdstad zich met de geplande uitwerking van de Gordiaan een te grote jas dreigde aan te meten. Na de realisatie van de drie bouwvolumes van het Combinatiegebouw stokte de bouwproductie centrum en bleef de zuidwestelijke hoek van het centrum lange tijd onbebouwd.

Sociale problemen

Medio jaren tachtig was het centrum zo goed als af, maar bleef van de hoge verwachtingen van de gordiaanse voorzieningsknoop maar weinig over. Veel van de sociale problematiek van Lelystad concentreerde zich in het centrum. De ruim 160 winkels van de Gordiaan werden geteisterd door een onophoudelijke reeks van overvallen en diefstallen, wat Lelystad de eerste plaats in de landelijke criminaliteitsindex opleverde. Graffiti ontsierde de gevels, betonnen trappen, fonteinen en arcades. De verschillende fiets- en voetgangersniveaus bleken behalve interessante zichtlijnen en beschutte passages ook een veelheid aan donkere hoeken, steegjes en onderdoorgangen op te leveren, die volgens passanten unheimisch aandedden. Vooral na sluitingstijd van de winkels regeerde de naargeestigheid in de Gordiaan. In 1984 becijferde de Erasmus Universiteit dat maar liefst twee-derde van de bezoekers van de Gordiaan zich op straat onveilig voelde.⁶ Ook het Combinatiegebouw werd door de vrij toegankelijke binnenplaatsen en hoge concentratie jongerenwoningen

⁶ Hans Peys, 'Lelystad: mislukt of alleen maar behoorlijk ziek?', *Het Parool*, 28 september 1985, 25.

een brandpunt van criminaliteit. Nog voor de jaren tachtig voorbij waren werd het complex verbouwd tot ouderenhuisvesting, werden de binnenplaatsen afgesloten en kreeg de omgeving 24-uursbewaking. Ook in het noorden van de Gordiaan werden vanaf de jaren negentig verschillende projecten opgetuigd om de criminaliteitscijfers terug te dringen en het aanzicht van de gevels te verbeteren, bijvoorbeeld door het installeren van bewakingssystemen en doorzichtige rolluiken. Ondanks deze pogingen bleek het concept van Vink Van de Kuilen Klein met verschillende passageniveaus onhoudbaar; medio jaren '00 werden de fietsbruggen en de verhoogde fiets- en voetgangersroute gesloopt. De hoger gelegen passages werden met stalen hekken afgesloten en zijn sindsdien alleen nog toegankelijk voor bewoners.

De sloop heeft sterke afbreuk gedaan aan het masterplan van Vink Van de Kuilen Klein en het concept van de gestapelde maaivelden en gescheiden verkeerstromen. Sindsdien moeten fietsers en voetgangers richting het centrum de drukke dreven passeren, in plaats van de

gebruikelijke ongehinderde overgang via een luchtbrug. Naast de luchtbruggen zijn ook enkele oorspronkelijke gebouwen inmiddels verdwenen. De belangrijkste is het gemeenschapscentrum Agora, dat in 2004 werd gesloopt omdat het niet meer aan de normen voldeed. Daarnaast werden ten behoeve van de verdichting van het centrum ook het busstation en het naastgelegen zeshoekige winkelgebouw gesloopt. Het afbreken van de verhoogde routes en gebouwen was overigens niet de enige aanpassing aan het oorspronkelijke plan. Zo heeft het centrum een veel steniger karakter gekregen dan de bedoeling was. De

vele groene binnenplaatsen en pleintjes die Vink en compagnons in het stadshart intekenden zijn veelal vervangen voor nog meer parkeerplaatsen of lege pleintjes. Pas in de jaren negentig kwam er wat meer aandacht voor het groen in de Gordiaan, met de aanleg van het Zilverpark. In 2001 is een masterplan opgesteld om het stadshart een verdere kwaliteitsimpuls te geven. Dat betekende vooral dat er flink verdicht werd en dat de openbare ruimte opknopbeurten kreeg. Onderdeel van dit plan was de invulling van de lang onbebouwd gebleven zuidoostelijke hoek van de Gordiaan en de bouw van het Theaterkwartier in de noordoostelijke uithoek, met onder meer woningen en een bioscoop. In de toekomst moet het centrum rond het station nog verder verdichten met woningen, kantoren, winkels en recreatieve voorzieningen.

Noordelijke centrumzone

Ten noorden van de Agorabaan hield de Gordiaan op begon het plangebied van de noordelijke centrumtak. Hier is maar gedeeltelijk het oorspronkelijke Plan voor de noordelijke centrumzone gevolgd. Dat plan



Busstation (fotos.secc.nl)

voorzag in een centrale zone met woningen, aan weerskanten geflankeerd door een strook met kantoren en bedrijvengebouwen die als geluidsbarrière zouden fungeren. In de westelijke bedrijvenstrook verrees pas rond de eeuwwisseling een reeks kantoorvilla's. De oostelijke strook die de twee centrumknopen, Lelycentre en Gordiaan met elkaar moest verbinden is ook nooit helemaal uit de verf gekomen. Het gebied is uiteindelijk maar schaars bebouwd met een allegaartje aan verschillende functies, van kantoren tot een partycentrum en van kleine bedrijfspanden tot woningen. Het manifestatieterrein was feitelijk niet meer dan een parkeerplaats, maar er worden hier wel geregeld festivals georganiseerd.

Blikvanger van het gebied was het Centrum voor Kunstzinnige Vorming 'De Kubus' van architect Wim Davidse (zie p. ...). Hoewel de woningen in de centrumzone bedoeld waren voor kleine huishoudens zijn er voornamelijk de voor Lelystad kenmerkende rijtjes gezinswoningen gerealiseerd. Alleen de lage galerijflats aan de Stelling waren bedoeld voor alleenstaanden en kleine gezinsvormen. Verder zijn de rijtjeswoningen gegroepeerd in gesloten woonblokken. Vooral het buurtje De Veste, waar de straten opnieuw onder een hoek van 45 graden zijn ontworpen, is opvallend door de gesloten buitenrand, vormgegeven met meergezinswoningen. Door de trappenhuisen onder te brengen in vrijstaande torentjes heeft de architect het idee van een vesting willen oproepen. Centraal in de buurt ligt de basisschool aan een pleintje.

Zuidelijke centrumzone

Voor de zuidelijke centrumzone was geen overkoepelend masterplan opgesteld. Het uitgestrekte gebied werd achter de hand gehouden als reservegebied voor grotere publieke voorzieningen. Het eerste gerealiseerde gebouw was het in 1983 geopende regionale Zuiderzeeziekenhuis (thans Sint-Jansdal) naar ontwerp van het Eindhovense architectenbureau Werkgroep 4. Het ziekenhuis met 300 bedden zou volgens



De Kubus, architect Wim Davidse, 1986 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Huizinga)



Rijtjeswoningen in de Veste, langs de centrale fietsroute richting Wijk I, 1985 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Huizinga)



Woningen voor kleine gezinsvormen in de Stelling, 1985 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)



Hoofdingang van het Zuiderzeeziekenhuis, circa 1990 (Het Flevolands Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)

de oorspronkelijke plannen Wijk I komen, maar later werd bepaald dat de centrumzone een logischere plaats zou zijn voor deze centrale stedelijke voorziening.

Ten zuiden van het ziekenhuis komt men andere openbare voorzieningen tegen die bij een stadscentrum horen, zoals een brandweerkazerne, politiebureau en een scholengemeenschap. De scholengemeenschap De Rietlanden was na de SG Lelystad en Christelijke Scholengemeenschap Arcus de derde middelbare school van Lelystad. Inmiddels zijn alle drie de scholen opgeheven; ze worden vervangen door de scholencampus Porteuum, dat in de zuidelijke punt van de centrumstrook een nieuw gebouw betreft. De voormalige schoollocaties zullen worden benut voor woningbouw.

Hoewel de centrumzone ten zuiden van de Larserdreef door de stagnerende ontwikkeling van Lelystad lange tijd niet meer dan een reservegebied bleef, krijgt het met de huidige uitbreidingsopgave van de stad weer volop aandacht.

In het *Structuurplan* was voorgesteld dat in deze zone, tussen de woonwijken III en V, een derde centrumknoop zou worden ontwikkeld. Nu met de nieuwbouwwijk Warande de ooit op de lange baan geschoven groei van Lelystad-Zuid opnieuw op de agenda staat, krijgt de Lelystadse wortelstok wellicht toch deze derde centrumknoop.

Bijzondere structuren en karakteristieken

Een meegroeïend centrum

In 1974 werd het wortelstok-principe geïntroduceerd, een revolutionair centrumconcept dat bestond uit een dynamische lineaire centrumzone, een langgerekt gebied dat zou meegroeien met de geleidelijke uitbreiding van de stad. Op enkele plaatsen in de centrumzone zou de wortelstok uitgroeien tot 'centrumknoop'. De eerste knoop betrof het gebied rond het Lelycentre in Wijk I. De tweede knoop werd de Gordiaan, het stadshart van de polderhoofdstad. In het Structuurplan was oorspronkelijk nog een derde centrumknoop voorzien in Lelystad-Zuid, tussen de wijken III en V. Omdat deze laatste twee wijken nooit zijn gerealiseerd stakte de ontwikkeling van de centrumzone ongeveer bij het Zuiderzeeziekenhuis. Door de stagnerende groei van Lelystad vanaf de jaren tachtig kreeg ook de centrumzone tussen de eerste twee centrumknopen een bescheidener vorm en programma dan eerder gedacht. De bedrijvenstroken bleven leger dan bedoeld en de woonbebouwing bestond voornamelijk uit rijtjeswoningen in plaats van de beoogde woningen voor kleine gezinsvormen.

De Gordiaan (-se centrumknoop)

De ontwikkeling van de Gordiaan was van grote betekenis voor Lelystad. Het was niet alleen de schakel tussen de verschillende woonwijken, maar ook een infrastructureel knooppunt, het belangrijkste regionale voorzieningencentrum en bovendien: het was het symbolische stadshart. Deze functies werden in het ontwerp van bureau Vink Van de Kuilen Klein ruimtelijk verweven tot een gordiaanse knoop in 3D. De ontwerpers tekenden een moderne vertaling van een historische binnenstad, met een autovrij gebied waar rechte hoeken en lange straten vermeden werden, waar pleintjes, straten, binnenplaatsen en steegjes elkaar opvolgden en de bebouwing een gevarieerde korrelgrootte bezat. Daaraan werd ook nog een netwerk van verhoogde fiets- en voetgangerspassages toegevoegd, dat toegang gaf tot woningen, winkels en kantoren, en de luchtbruggen aan weerszijden van de centrumknoop met elkaar verbond. Door deze horizontale en verticale verwevenheid was het gordiaanse spanningsveld compleet, maar het netwerk van passages, bruggetjes en onderdoorgangen bleek in de jaren tachtig ook een aantrekkelijk decor voor criminaliteit en vandalisme. Na de eeuwwisseling is een deel van de verhoogde passages gesloopt en de rest afgesloten voor het publiek, waarmee de knoop gedeeltelijk werd ontward en het gebruiksniveau tot het maaiveld beperkt bleef. Alleen de passages aan de buitenzijde van het complex rond de Neringhof herinneren nog aan het oorspronkelijk ontwerp. Met de sloop verdwenen ook de voor Lelystad zo kenmerkende fiets- en voetgangersbruggen, waarmee de Gordiaan -samen met Waterwijk- het enige stadsdeel is dat niet op het kruisingsvrije fietsnetwerk is aangesloten.

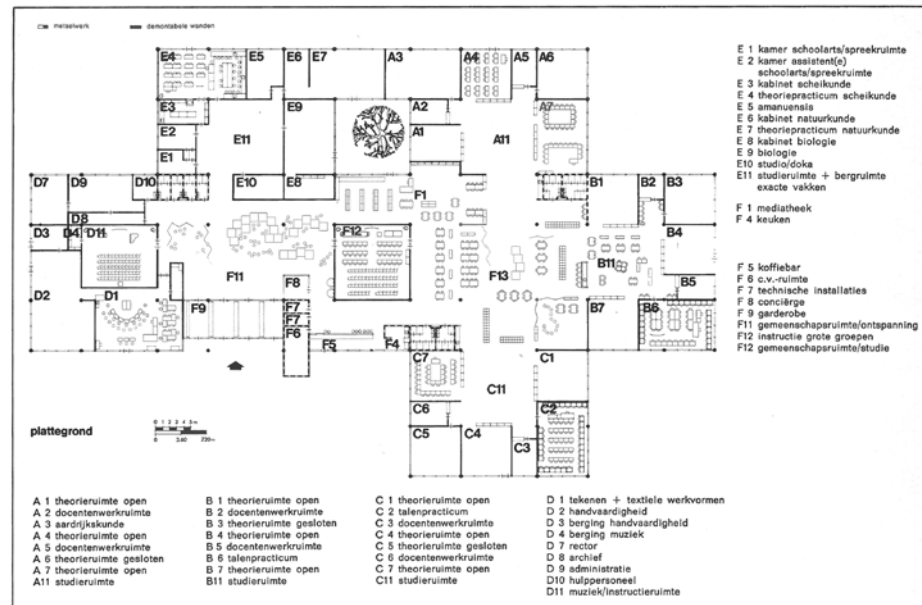


Centrum, ca. 1985 (Will Marie Otto. Projectmanager van Lelystad, 1963-1976)

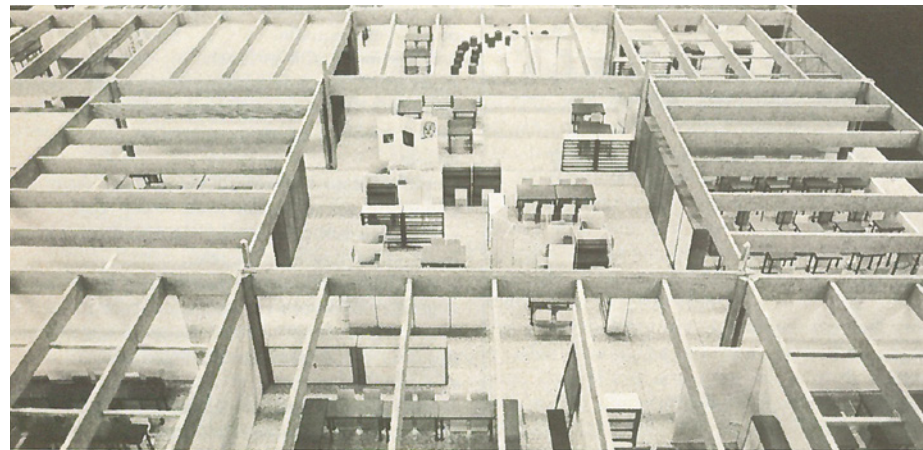
Spiegel van de stad

Het centrum van een stad weerspiegelt vaak zowel succes als problematiek. Toen de groei van Lelystad in de jaren tachtig stagneerde en de sociale problemen zich opstapelden werd dat goed zichtbaar in de straten en op de pleinen van de Gordiaan. Gesloten rolluiken, graffiti en lege straten symboliseerden de gemankeerde ontwikkeling van de polderhoofdstad. Lelystad voerde medio jaren tachtig de nationale criminaliteitslijst aan en veel van de overvallen en winkeldiefstallen vonden plaats in het centrum. Daar kwam nog bij dat veel centrumvoorzieningen waren gebouwd voor een stad van 100.000 inwoners, een aantal dat bij lange na niet werd gehaald. Nu Lelystad weer groeit en een enorme woningbouwopgave heeft geformuleerd, bloeit ook het centrum weer op met verdichtingen en nieuwe uitbreidingen.





Plattegrond van het 'schoollandschap', 1973 (BOUW, nr. 19, 12-05-1973)



Maquette en interieurfoto van de SGL. Het interieur was open, met alleen kastenwanden als afscheiding tussen de lokalen, 1973 (BOUW, nr. 19, 12-05-1973)

Beeldbepalende objecten en ensembles

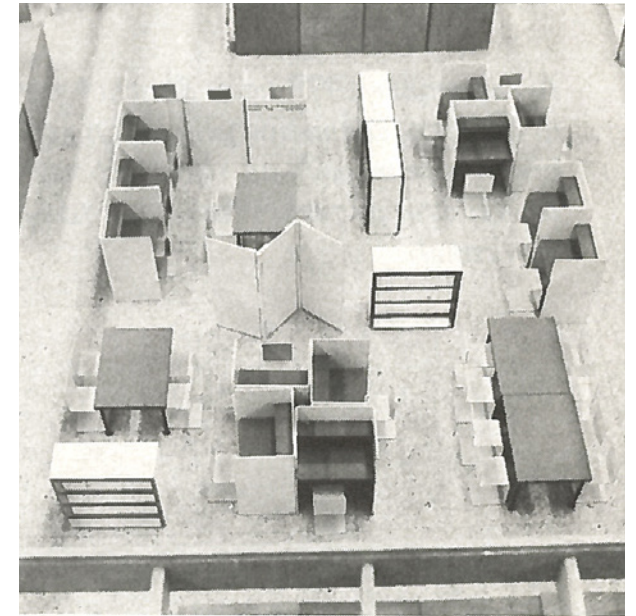
Scholengemeenschap Lelystad

1972

P. Jellema en E.H. de Boer

Kofschip I

Oorspronkelijk was het de bedoeling om het voortgezet onderwijs in Lelystad onder te brengen in een simpele semipermanente gangenschool. Later werd in overleg met het Ministerie van Onderwijs en Wetenschappen besloten toch te experimenteren met de schooltypologie. De architecten Jellema en De Boer van de afdeling Publieke Werken van het Openbaar Lichaam ZIJP werkten daarbij samen met de Rotterdamse Stichting Informatiecentrum voor Scholenbouw. Het doel was om met beperkte middelen de gebruiksoppervlakte per leerling aanzienlijk te vergroten. Het programma voorzag in eerste instantie in ruimte voor 500 leerlingen, met de optie tot uitbreiding voor 1.500 leerlingen. Naast een nieuwe typologie werd ook geëxperimenteerd met de onderwijsvorm van de Middenschool, waarbij het traditionele klassenonderscheid werd losgelaten en leerlingen in de eerste drie jaar hetzelfde onderwijsprogramma zouden krijgen, ongeacht hun verschillende capaciteit. De eerste leerlingen werden bovendien actief betrokken bij het ontwerp van hun nieuwe school. Uit inspraakmomenten bleek vooral behoefte aan gezellige, gemeenschappelijke ruimtes en plekken voor ontplooiing van eigen interesses. Door het oog voor experiment en inspraak is de Scholengemeenschap Lelystad bij uitstek een exponent van de democratiseringsbeweging.



Maquette van de SGL. Het interieur was open, met alleen kastenwanden als afscheiding tussen de lokalen, 1973 (BOUW, nr. 19, 12-05-1973)

Om aan de vraag van leerlingen en de opdracht voor een Middenschool met een groot gebruiksoppervlakte te voldoen, kwamen de ontwerpers met het ingenieuze idee om de gangen en vaste vaklokalen in het gebouw weg te laten. In plaats daarvan werd een flexibel, gelijkvloers 'scholenlandschap' uitgetekend, met verschillende open en gesloten ruimtes voor multifunctioneel gebruik, gesitueerd rond een open centrale hal die functioneerde als gemeenschapsruimte, mediatheek, studieruimte, instructielokaal voor grote groepen en een koffiebar. Door deze ontwerpkeuze bedroeg de netto gebruiksoppervlakte per leerling maar liefst twee keer zoveel als in de traditionele semipermanente scholenbouw.



De SGL, 1973 (HFA, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)

De SGL, 2022 (INTI, Maarten Laupman)



Vanuit het eerste basisontwerp is het 'scholenlandschap' later uitgebreid met nog twee vleugels, uiteindelijk voor 2.000 scholieren. Uitbreiding was gemakkelijk door het simpele bouwsysteem, gebaseerd op een stalen constructie. Die constructie bleef in het exterieur zichtbaar en werd gevuld met puin. Ook in het interieur was de staalconstructie belangrijk omdat het een flexibele compartimentering van de ruimte toeliet. Het interieur valt verder op door het houten cassettenplafond. De door Jellema en De Boer ontwikkelde principes werden later opnieuw toegepast bij de bouw van een aantal lagere scholen in Lelystad, zoals de Regenboog in de Atolwijk.

Het exterieur van het schoolgebouw is ondanks de leegstand in tamelijk gave staat, hoewel de hekken die het terrein tegenwoordig begrenzen, het open en inspirerende karakter van het gebouw tenietdoen. De Scholengemeenschap Lelystad is een duidelijk voorbeeld van experimentele scholenbouw uit de jaren zeventig, die voortkwam uit de democratiseringsbeweging en de vernieuwende onderwijsvorm van de Middenschool. De stedenbouwkundige waarde van het complex wordt bepaald door de paviljoenachtige opzet in een 'eiland' tussen de verkeersdriegen. Het onopvallende exterieur verschilt verhoudt de architectonische betekenis van de SGL, die voornamelijk schuilt in de plattegrond en het flexibel in te delen en aan te passen scholenlandschap. Deze vernieuwende scholenbouw is kenmerkend voor Lelystad en de IJsselmeerpolders, waar volop ruimte werd geboden aan het experiment. Bovendien zijn de ontwerpprincipes van de SGL later toegepast in de bouw van lagere scholen in Lelystad, waarmee deze onmiskenbaar een familie vormen.



Eerste openbare scholengemeenschap, 1979 (Lelystad Compleet Anders)



Het naastgelegen vormingscentrum De Kuil, 1979 (Lelystad Compleet Anders)





Het Agorahof met fontein, Lely-standbeeld en Spaanse trappen tegen de achtergrond van de Neringpassage, jaren tachtig (fotograaf Dirk Jan Huizinga).

Agoradek, 2022 (INTI)



Het oude centrum / eerste fase

De Gordiaan (ensemble)

1974-1984

Masterplan Vink Van de Kuilen Klein, verschillende architecten, waaronder J. Nicolai, architectenbureau Zanstra, De Clercq Zubli, Van den Oever en Partners, Abma Hazewinkel Dirks, en J. Hoogstad

Waagpassage, Agorahof, Neringpassage, Dukaatpassage, De Wissel

De centrumknoop Gordiaan is op te splitsen in twee delen: het oudste gedeelte, waar nauwkeurig het plan van Vink Van de Kuilen Klein is gevolgd en een later gedeelte, waar is afgestapt van het oorspronkelijke plan. De grens tussen de twee gebieden ligt ongeveer bij het Stadhuisplein. Het oude stadscentrum bestaat uit de voormalige supermarkt en winkelcentrum De Boer van architect J. Nicolai, het winkelcentrum en hotel van Zanstra, De Clercq Zubli, Van den Oever en Partners, de parkeerdekken aan weerszijden van het centrum en de latere gebouwen rond De Wissel, de Neringpassage en Dukaatpassage. Ook het inmiddels gesloopte gemeenschapscentrum Agora behoort tot deze fase.

Al deze gebouwen werden gerealiseerd volgens het oorspronkelijke ontwerp voor de Gordiaan. Dat betekende dat ze in verbinding stonden met het verhoogde fiets- en voetgangersnetwerk dat het centrum verbond met de wijken aan weerszijden. Daarnaast waren ze ingepast in een stratenplan met 45 graden hoeken, waardoor korte zichtlijnen ontstonden en verschillende groene pleintjes en binnenplaatsen. Deze principes waren bedoeld om het centrum een grootstedelijk statuut te geven, terwijl tegelijkertijd de publieke ruimte een zekere beschutte kleinschaligheid behield. Bij het ontwerp dienden de gezellige rommeligheid en fijnkorreligheid van de historische binnenstad als inspiratiebron. Dergelijke ontwerpprincipes waren kenmerkend voor de jaren zeventig, toen stedenbouwkundigen en architecten alternatieven zochten voor de winkelcentra uit de jaren vijftig en zestig, die waren gestoeld op een strikte ruimtelijke ordening van functies.



De Gordiaan (fotos.serc.nl)

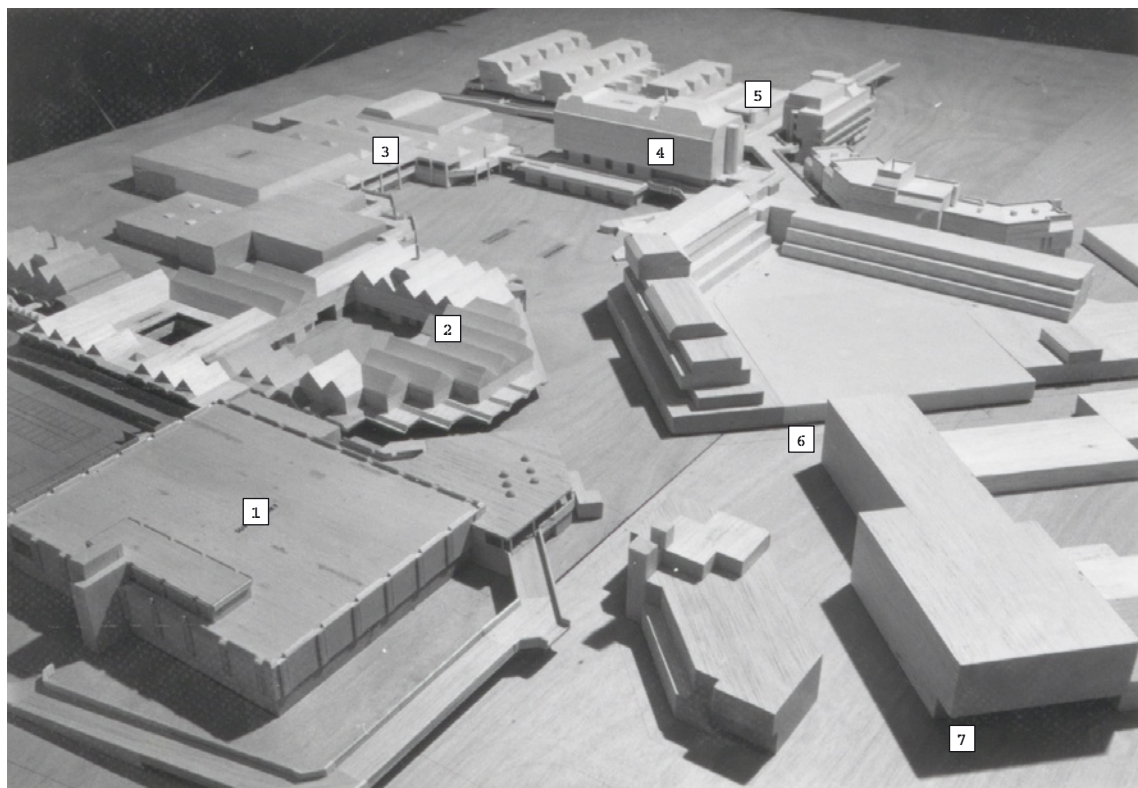


De Gordiaan (fotos.serc.nl)



De Gordiaan (fotos.serc.nl)





Maquette eerste fase van de Gordiaan, 1979 (HFA, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Potuyt)
 (1)supermarkt en winkelcentrum De Boer, architect J. Nicolai (2) winkelcentrum, Zanstra, De Clercq Zubli, Van den Oever en Partners (3) Agora, bureau Van Klingeren (4) Hotel, Zanstra, De Clercq Zubli, Van den Oever en Partners (5) Agoradek (6) Neringpassage (7) Winkelpassage de Wissel

Het standbeeld van Cornelis Lely op de Agorahof, 1986 (Lelystad Hoofdstad)



Met het ontwerp van de Gordiaan(se knoop) van Vink Van de Kuilen Klein moest juist weer een sterke integratie van verschillende functies ontstaan.

Rond een wirwar van verhoogde passages, arcades, pleintjes en winkelstraten werden de gebouwen van het oude centrum met elkaar samengebracht. Op verschillende niveaus vond men verschillende functies, zoals winkelpromenades op de begane grond en woningen en andere bedrijvigheid op de hogere bouwlagen. Een ander voorbeeld van deze functiemenging is het Agoradek, een parkeergarage met daarboven woningen voor kleine gezinsvormen. Net als het stedenbouwkundig plan verwijst ook de architectuur duidelijk naar de historische binnenstad. Een voorbeeld is het exterieur van het winkelcentrum tussen de Waagpassage en de Agorahof (Zanstra, De Clercq Zubli, Van den Oever en Partners), waarin de geveltjes van een oud-Hollands stadje zijn te herkennen. Ook de arcades van het bouwblok rond de Neringhof en het ABC-warenhuis aan de Neringpassage refereren aan een herkenbaar architectonisch type, de arcades van Zuid-Europese steden.

In de loop van de tijd is er veel veranderd in het centrum en veel van de elementen die kenmerkend waren voor de toenmalige stedelijke visie zijn inmiddels verdwenen. Zo zijn de verhoogde fiets- en voetgangersroutes door het centrum in 2000 gesloopt, omdat zij een decor waren geworden voor vandalisme en criminaliteit. Ook de sloop van de Agora in 2004 heeft het oorspronkelijk idee van het centrum sterk aangetast. Op de plaats van het gemeenschapscentrum Van Klingeren, dat in samenhang was ontworpen met de omliggende bebouwing en de publieke ruimte, werd vanaf 2005 het oranje theater naar ontwerp van Ben van Berkel gebouwd. Dat gebouw ligt met zijn achterkant aan het plein en vormt een gesloten wand.



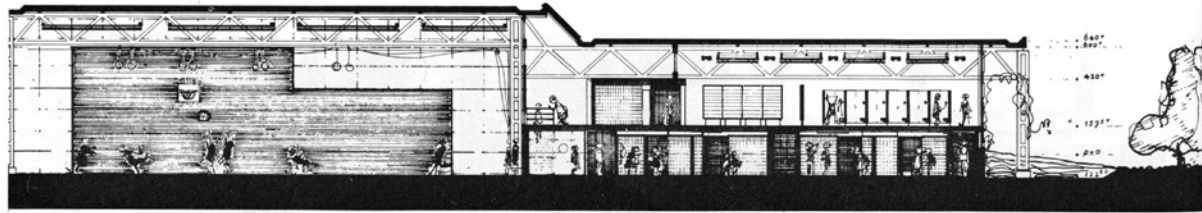
De Agora, 1986 (Flevoland Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Huizinga)



Bibliotheek in de Agora, 1979 (Lelystad Compleet Anders)

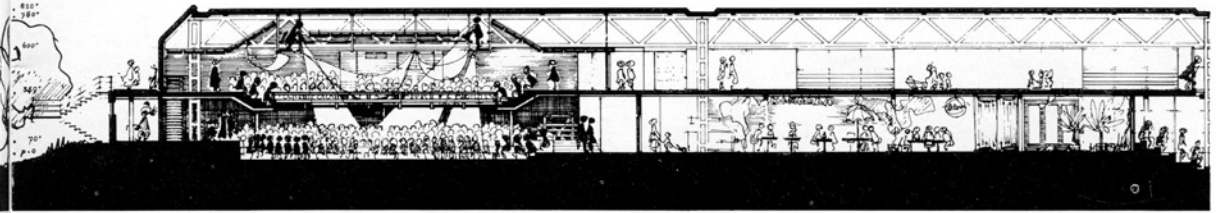


Markt in de Gordiaan, 1979 (Lelystad Compleet Anders)



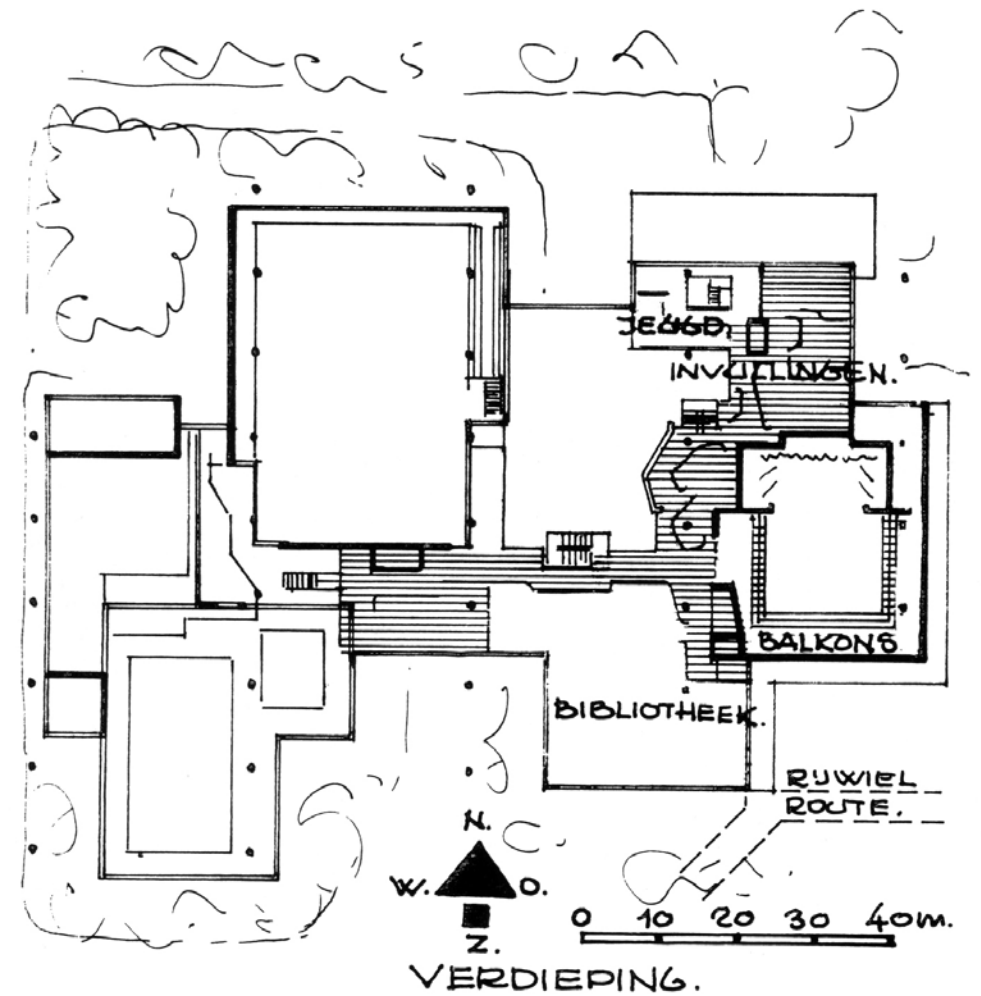
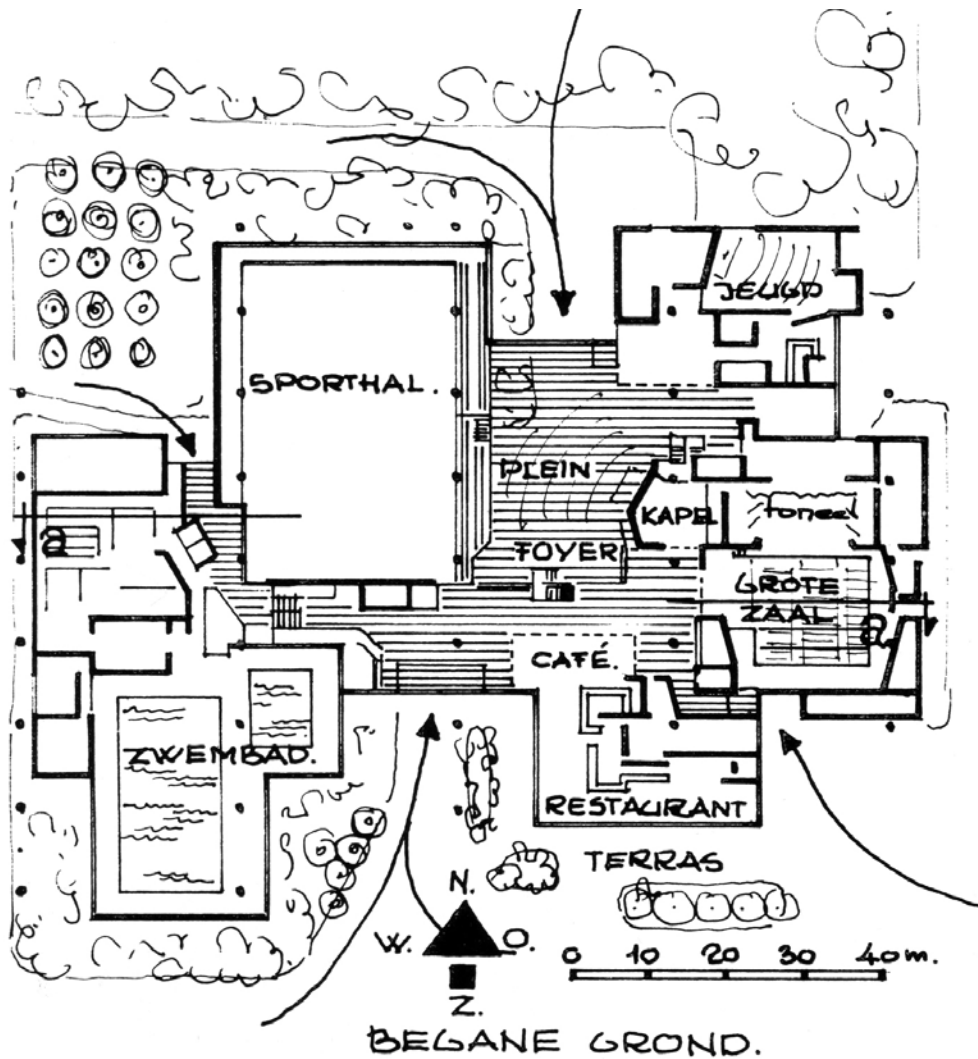
SPORTHAL

KLEED RUIMTEN SPORTHAL/ZWEMBAD.



GROTE ZAAL

BIBLIOTHEEK CAFÉ-RESTAURANT.





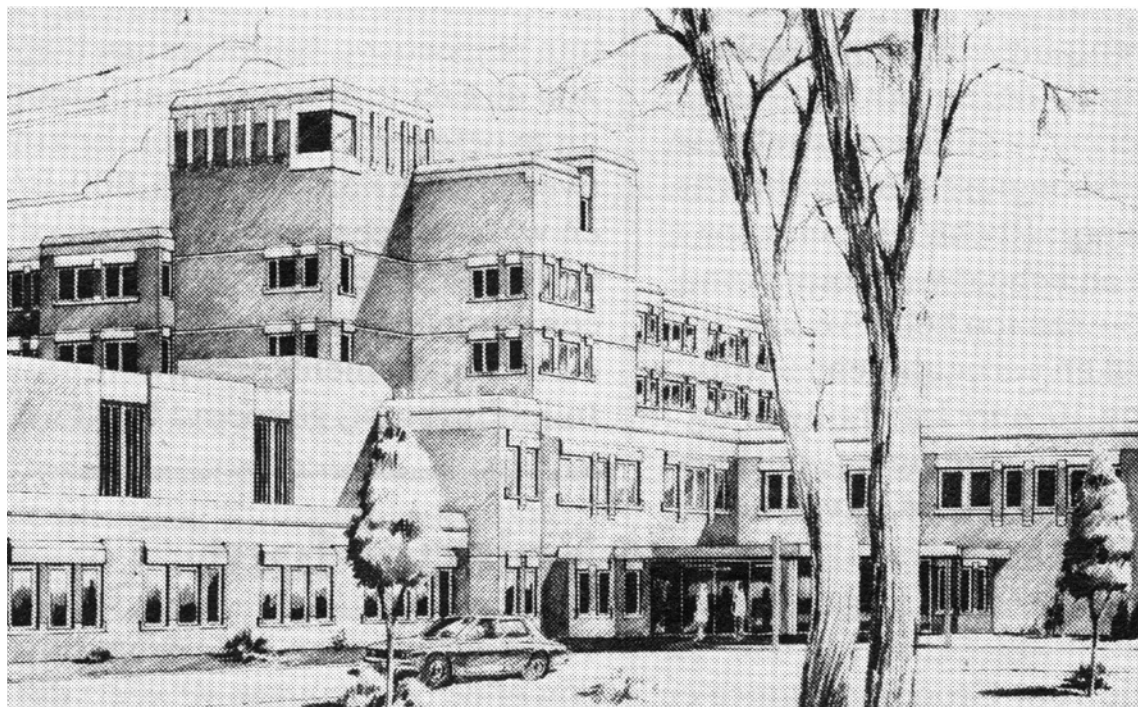
Zwembad in de Agora, 1979
(Lelystad Compleet Anders)



Agorahof, 2022 (INTI)

Ondanks deze ingrepen is de oorspronkelijke stedelijke visie nog goed afleesbaar. Het doordachte samenspel van grootschalige gebouwvolumes en kleinschalige winkelstraten, arcades en pleintjes is goed ervaarbaar. Ook zijn de meeste gebouwen nog intact.

Uit het oudste stadsdeel spreekt nog sterk de bedoeling van de RIJP en de ontwerpers Vink Van de Kuilen Klein om een modern en compleet stadshart te creëren, passend bij de statuur van polderhoofdstad, met een stedelijk profiel en levendigheid op elk niveau. De cultuurhistorische waarde van het oude centrum wordt voornamelijk bepaald door het voor de periode typerende stedenbouwkundige plan, geïnspireerd door de karakteristieken van de historische binnenstad en gekenmerkt door verticale en horizontale functiemenging. Daarnaast is ook de gevarieerde architectuur met verschillende verwijzingen naar historische stadsgezichten betekenisvol.



Schets Zuiderzeeziekenhuis, 1979 (BOUW, 1979, nr. 24, p. 28)



Zuiderzeeziekenhuis, 2022 (INTI)

Zuiderzeeziekenhuis (thans Sint-Jansdalziekenhuis)

1979-1983

Werkgroep 4

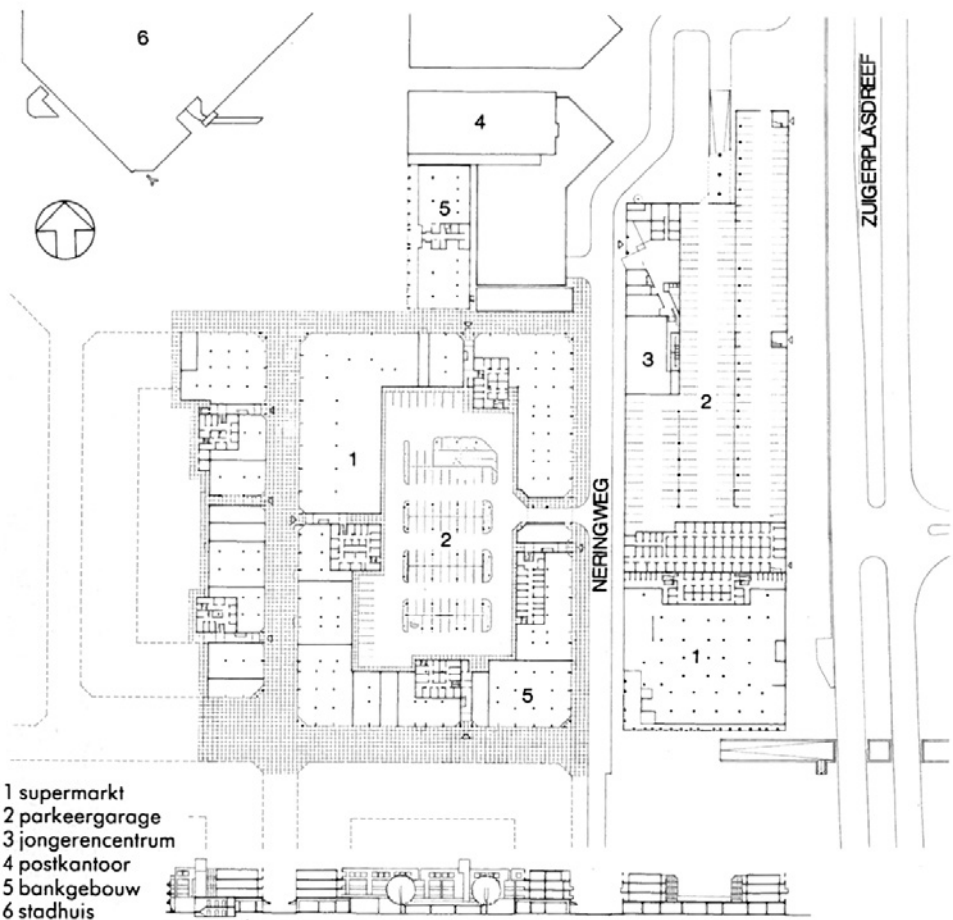
Ziekenhuisweg 100

Als belangrijkste regionale centrum op het nieuwe land zou Lelystad natuurlijk een eigen ziekenhuis krijgen. Oorspronkelijk was het de bedoeling dat het gebouw gesitueerd zou worden in Wijk I, maar later bleek de centrale centrumzone een veel logischer plaats. Een ligging nabij het stadshart benadrukte de belangrijke maatschappelijke functie, terwijl de centrumzone tegelijkertijd een rustige omgeving bood en goed bereikbaar was. Zo werd de uiteindelijke locatie gekozen, iets ten zuiden van de Gordiaan, in de zone die was gereserveerd voor dergelijke terrein-extensieve voorzieningen.

Door de stagnerende groei van Lelystad bleek het Zuiderzeeziekenhuis echter te groot voor de stad. Het ziekenhuis, met ruimte voor 300 patiënten, kampte met leegstand en een van de lege etages deed jarenlang dienst als decor voor de populaire dramaserie *Medisch Centrum West*.

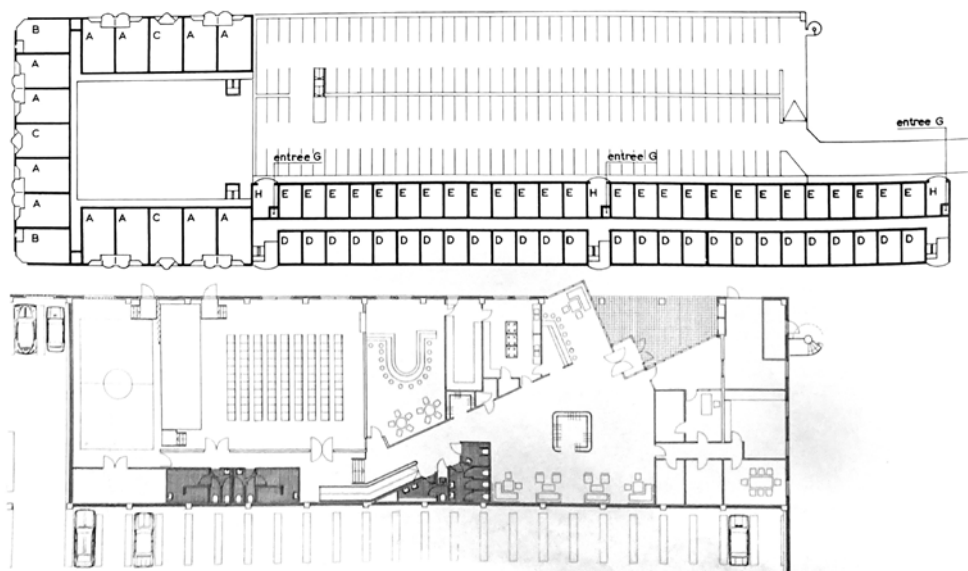
Het gebouw is vormgegeven als burcht met verschillende L-vormige vleugels, samengebracht rond een centrale entreehal. Het was de bedoeling dat de hal een voortzetting zou vormen van de stedelijke ruimte, maar het ziekenhuis heeft eigenlijk pas met de aanleg van het Zilverpark een aansluiting gekregen met de Gordiaan. De verschillende bouwvolumes hebben een afwisselende bouwhoogte, waardoor een getrapt effect is ontstaan, eindigend in een toren die het gebouw bekroont. De gevels van het gebouw zijn opgetrokken uit rood baksteen, met verschillende ornamenten in het metselwerk, zoals pilastertjes tussen de vensters en in de dakrand van het hoogste bouwdeel. Verder is de gevel verbijzonderd door met het rode metselwerk contrasterende gevelbanden, daklijsten en uitspringende lateien en dorpels. De vele decoratieve elementen benadrukken de representatieve functie van het gebouw als regionaal zorgcentrum.

Het gebouw kent een waarde als belangrijk onderdeel van het Lelystadse regionale voorzieningspakket. Als afsluiting van de centrumknoop de Gordiaan heeft het complex daarnaast een belangrijke functie binnen de stedenbouwkundige context. De grote schaal en de zorgvuldige, representatieve architectuur met veel ornamenten draagt de Lelystadse statuur van provinciehoofdstad uit.



Situatie Combinatiegebouw (rechts) en uitbreiding, 1984 (BOUW, nr. 14/15, 5-07-1986)

Plattegronden parkeerdek en jongeren centrum, 1984 (BOUW, nr. 3, 31-03-1984)



Het Combinatiegebouw en winkelcentrum met woningen (ensemble)

1982-1986

Architectengroep Loerakker Rijnboutt
Ruijssemaars, ontworpen door Ben Loerakker
Omgeving Neringweg en Stadhuisstraat

Het Combinatiegebouw is gebaseerd op een stedelijke typologie die sterk verschilt van de eerste fase van de Gordiaan. Loerakker gebruikte geen opgetild maaiveld of activiteiten op verschillende niveaus, maar een functiemix die gestalte krijgt in de meer traditionele architectonische typologie van het gesloten stedelijke bouwblok.

De bijdrage van Ben Loerakker aan de Gordiaan kwam gefaseerd tot stand. Eerst ontwierp de architect het Combinatiegebouw, een parkeergarage, jongeren centrum, winkelpand en woningbouwcomplex op de plek waar in het masterplan van Vink Van de Kuilen Klein alleen een parkeerdek was ingetekend. Twee jaar later werden naast het Combinatiegebouw nog twee gebouwen opgeleverd naar ontwerp van Loerakker. Deze gebouwen hadden in de plint winkels, een supermarkt en bankgebouw, op de verdiepingen woningen en op de binnenplaats een parkeerplaats.

De architect koos ervoor de gevraagde functies intensief te combineren en de gebouwen zo te verkavelen dat een simpel de orthogonale gridstructuur ontstond. Het rechtlijnige stratenplan betekende een breuk met de oorspronkelijke structuur die Vink Van de Kuilen Klein hadden bedacht voor het stadshart. Loerakker besloot ook nog eens om het principe van verhoogde fiets- en voetpaden niet toe te passen. Hierdoor heeft de Gordiaan-zuid een sterk afwijkend karakter ten opzichte van het oudste centrumgedeelte. Ook de architectuur week af, alleen al door de lange zichtlijnen van de rechte winkelstraten. Loerakker onderstreepte die horizontale lijn door aan de Zuigerplasdreef een lange ononderbroken straatwand te realiseren. Met de latere gebouwen, die zijn vormgegeven als grote rechthoekige bouwblokken, benadrukte Loerakker nog eens het 'stedelijk profiel'.



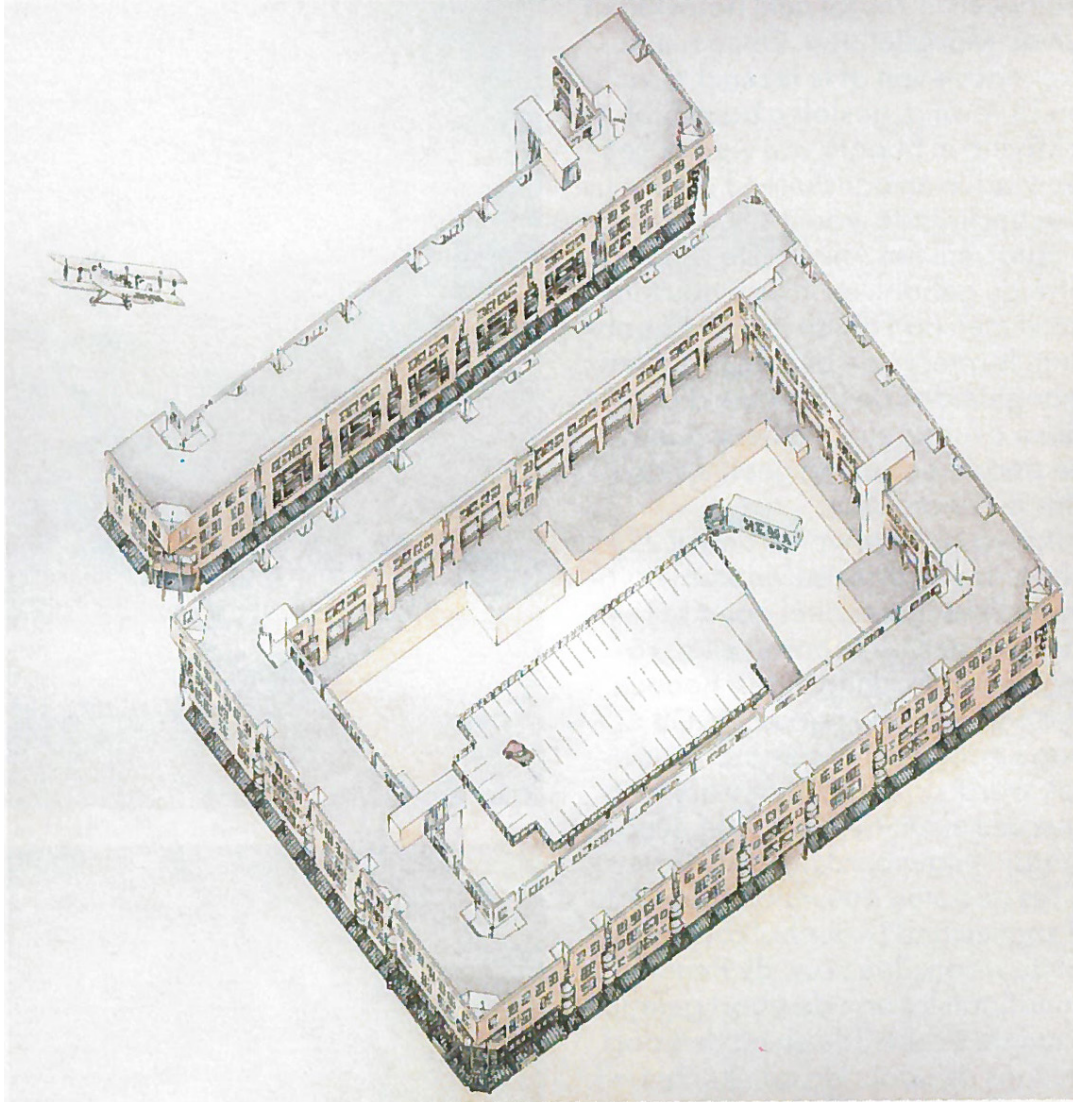
Lange continue straatwand aan de Zuigerplasdreef, 1984 (BOUW, nr. 3, 31-03-1984)



De twee bouwblokken van de uitbreiding van het complex, 1986 (BOUW, nr. 14/15, 5-07-1986)



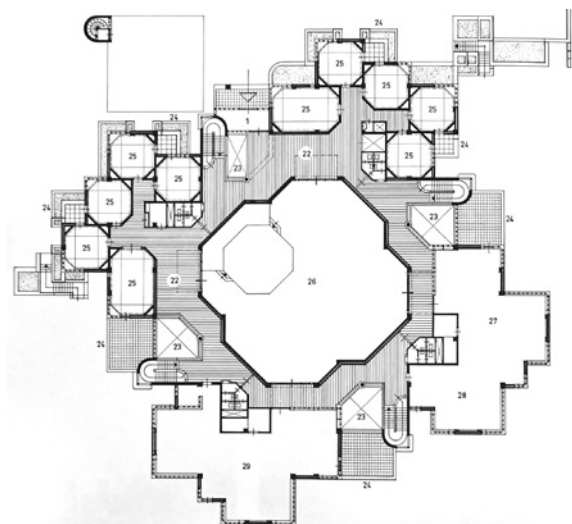
Het Combinatiegebouw en winkelcentrum met woningen, 2022 (INTI)



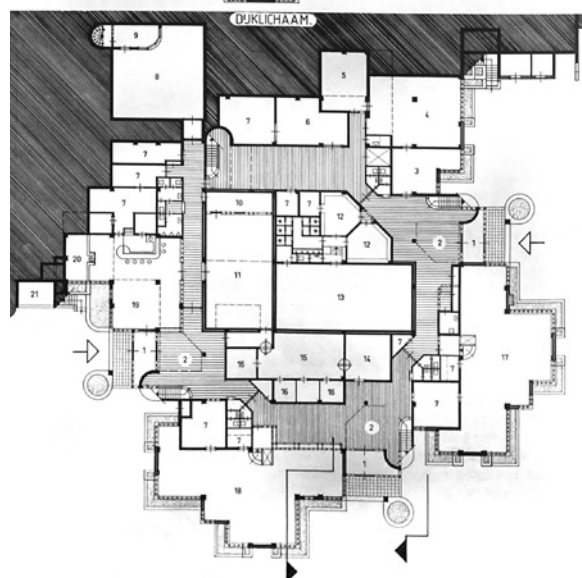
Schets van de uitbreiding van het complex, 1986 (BOUW, nr. 14/15, 5-07-1986)

De lange, vlakke gevels met ritmische uitsparingen boden een rustig tegenwicht aan de chaotische begane grond met winkels en reclame.

Het Combinatiegebouw en de latere uitbreiding zijn een paar jaar na de oplevering verbouwd, maar het oorspronkelijke ontwerp is daarbij grotendeels onaangetast. Het complex is van waarde door de eigen, doordachte stedenbouwkundige structuur die het centrumgebied afronding bood. Ook is de intensieve programmamix van betekenis. De ritmische architectuur is zorgvuldig vormgegeven en biedt daarmee enig tegenwicht aan de tamelijk chaotische en verbrokkelde straatwanden van het oudere gedeelte van de Gordiaan.



De entree van de Kubus aan de oostkant, 1984 (BOUW, nr. 12, 9-6-1984)



Plattegronden van de begane grond en eerste verdieping, 1984 (BOUW, nr. 12, 9-6-1984)

Centrum voor Kunstzinnige Vormgeving 'De Kubus'

1983

Wim Davidse

Agorabaan 3

In het stedenbouwkundig plan was vastgelegd dat op deze prominente plek het Centrum voor Kunstzinnige Vormgeving moest komen, waar les wordt gegeven in muziek, ballet, kunst en theater. Een van de enige randvoorwaarden was dat het een vierkant gebouw moest zijn dat zowel een entree had aan de verhoogde fiets- en voetgangersroute als aan het lagere niveau aan de Agorabaan.

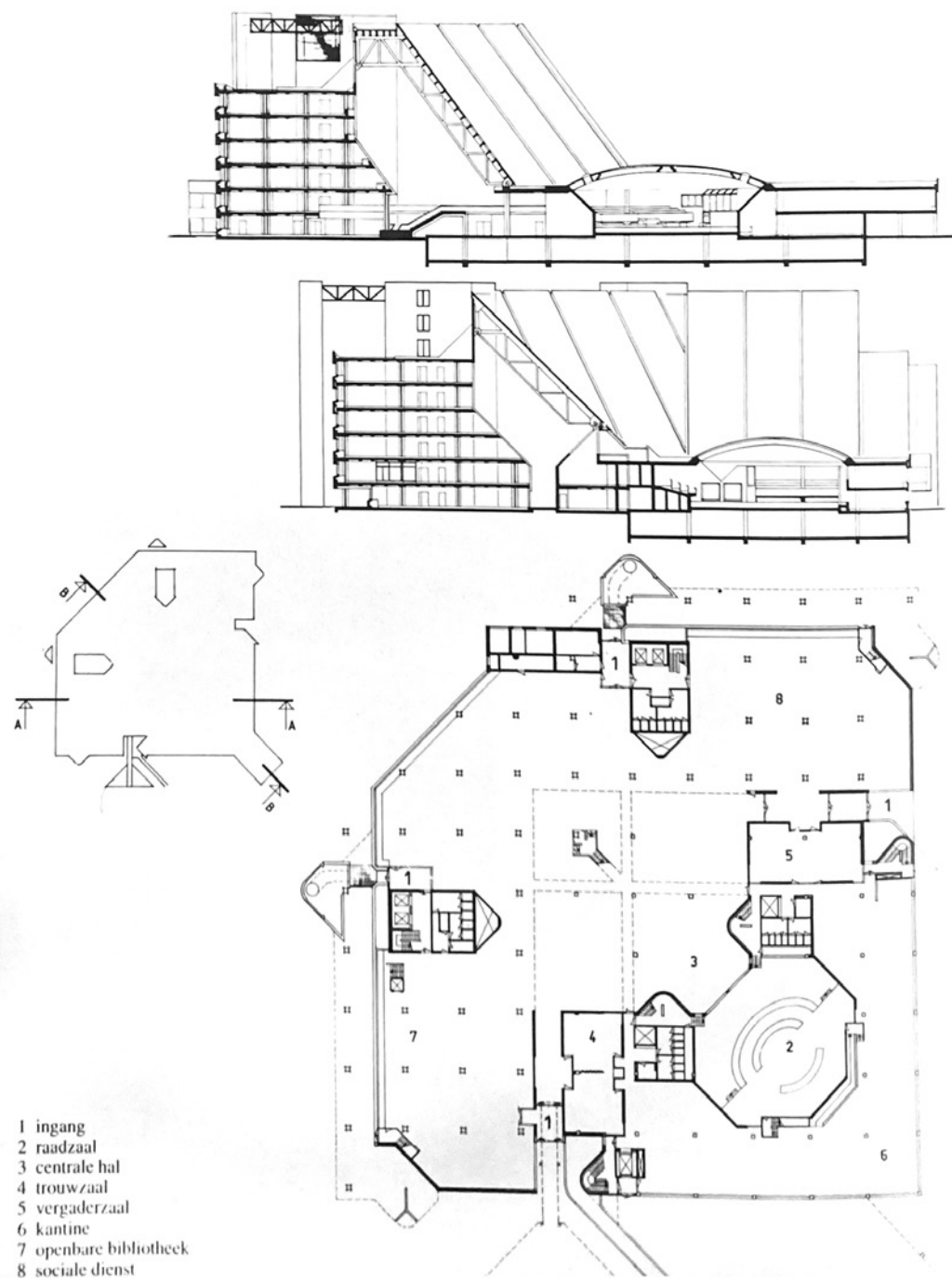


Zowel in de plattegrond als in de gevels is te zien dat Davidse, een leerling van Herman Hertzberger, een bekende structuralistische architect was. Hij koos ervoor het gebouw te ontwerpen op een kleinschalig raster van 2,40 x 2,40 vierkante meter. Centraal in het gebouw ligt de concertzaal, omringd door een brede gang, waaraan vier vergelijkbare gebouwdelen liggen met ieder een eigen entree en een half rond trappenhuis. Er is veel aandacht besteed aan de vloeiende overgang tussen de verschillende ruimtes, door het weglaten van gemeenschappelijke wanden en met ateliers die door glazen wanden in contact staan met de gangen. Ook is er veel oog geweest voor de detaillering en inrichting van het interieur, met plantenbakken, donker hout en een heldere kleurencomposities. De gevels van het gebouw hebben een in het zicht gelaten betonconstructie die ingevuld is met lichtgekleurde betonsteen. Daarnaast vallen de ronde trappenhuisen op die contrast bieden met de vierkante vormen van de rest van het gebouw. Net als in het interieur is ook in de gevels oog voor details, te zien aan de felgekleurde balustrades, regenpijpen en andere geveldelen.



De Kubus vanaf de fiets- en voetgangersroute en vanaf de Agorabaan, 1984 (BOUW, nr. 12, 9-6-1984)

Het gebouw is in gave staat en het is niet verwonderlijk dat het tot gemeentelijk monument is benoemd. De cultuurhistorische waarde is groot vanwege de functie van cultureel centrum, waarmee het gebouw bijdroeg aan het grootstedelijk karakter van het centrumgebied. Bovendien is het in samenhang met de directe omgeving en de verkeersroutes ontworpen. Door de gestructureerde hoofdropzet van een raster en het materiaal- en kleurgebruik is het gebouw bij uitstek een exponent van het structuralisme. De hoge esthetische kwaliteit maakt het een bijzonder voorbeeld van deze architectuurstroming.



Begane grond en doorsneden, 1985 (BOUW, nr. 7, 30-03-1985)

Stadhuis

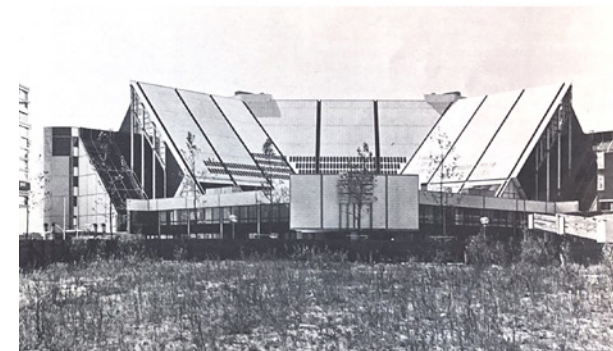
1984

Jan Hoogstad

Stadhuisplein 2

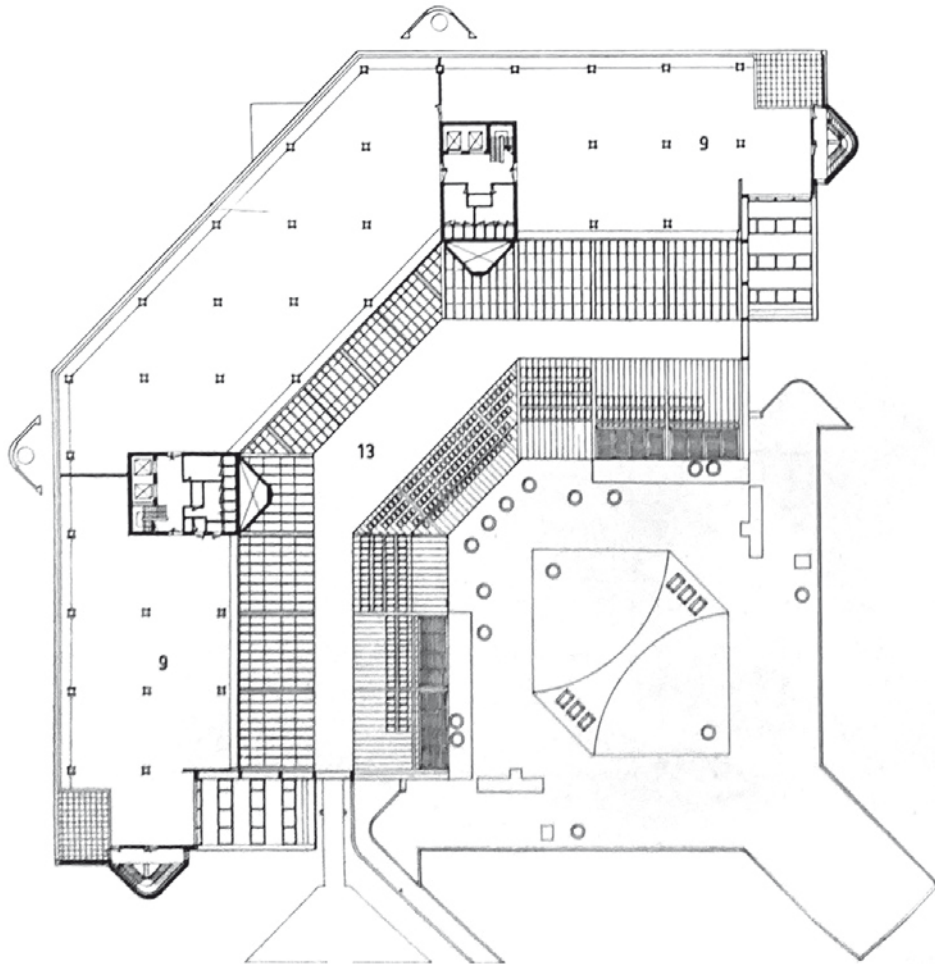
In 1977 werd een prijsvraag uitgeschreven voor het ontwerp van het Lelystadse stadhuis, wat maar liefst 84 inzendingen opleverde. Na een eerste selectie bleven drie kandidaten over: Environmental Design, Jón Kristinsson en de Rotterdamse neorationalistische architect Jan Hoogstad en deze laatste kreeg de opdracht.

Hoogstad ontwierp met het stadhuis een schakelstuk in het stadshart. Tussen het noordelijk en zuidelijk deel van de Gordiaan, maar ook tussen de Gordiaan en het destijds nog te bebouwen stationsgebied. Het gebouw heeft entrees aan zowel het Stadhuisplein als aan de stationskant. Deze entrees worden opgevolgd door een interne pleinruimte, een openbare binnenruimte die als ontmoetingsplaats moest fungeren tussen overheid en publiek. De publieke hal wordt overdekt door een enorm hellend dak met een houten spantconstructie, zodat een vide is ontstaan, doorkruist door luchtbruggen. Rond de hoge en lichte binnenruimte liggen twee L-vormige gebouwdelen, met de bestuurs- en kantoorafdeling. Aan de kant van het Stadhuisplein ligt een tweelaags bestuursvleugel met een bolvormig dak, waar men de raadszaal, trouwzaal, een kantine en de vergaderruimtes van het stadsbestuur vindt. Aan de stationskant ligt een vleugel van zes bouwlagen die het bestuursgedeelte omarmd. Op (een deel van) de eerste drie bouwlagen is de openbare bibliotheek gevestigd, de rest van het gebouw huisvest de gemeentelijke diensten. De gevels van de witte kolos midden in het Lelystadse centrum zijn opgebouwd uit prefab betonelementen met ingestorte witte tegeltjes. Het hellende dak boven de publieksruimte bestaat uit witte gemoffelde staalplaten en lange ononderbroken stroken klimaatglas. Het ontwerp was zeer vooruitstrevend door de toepassing van vele vernieuwende ingrepen om tot energiebesparing te komen, bijvoorbeeld door klimaatramen en passieve zonne-energie.



Het stadhuis vanuit drie kanten bezien, steeds met een sterk verschillend aanzicht, 1985 (BOUW, nr. 7, 30-03-1985)

Het enorme stadhuis met een moderne, bijna futuristische uitstraling representeert overduidelijk het ambitieuze doel die de RIJP en de jonge gemeente Lelystad zichzelf hadden opgedragen: het ontwikkelen van



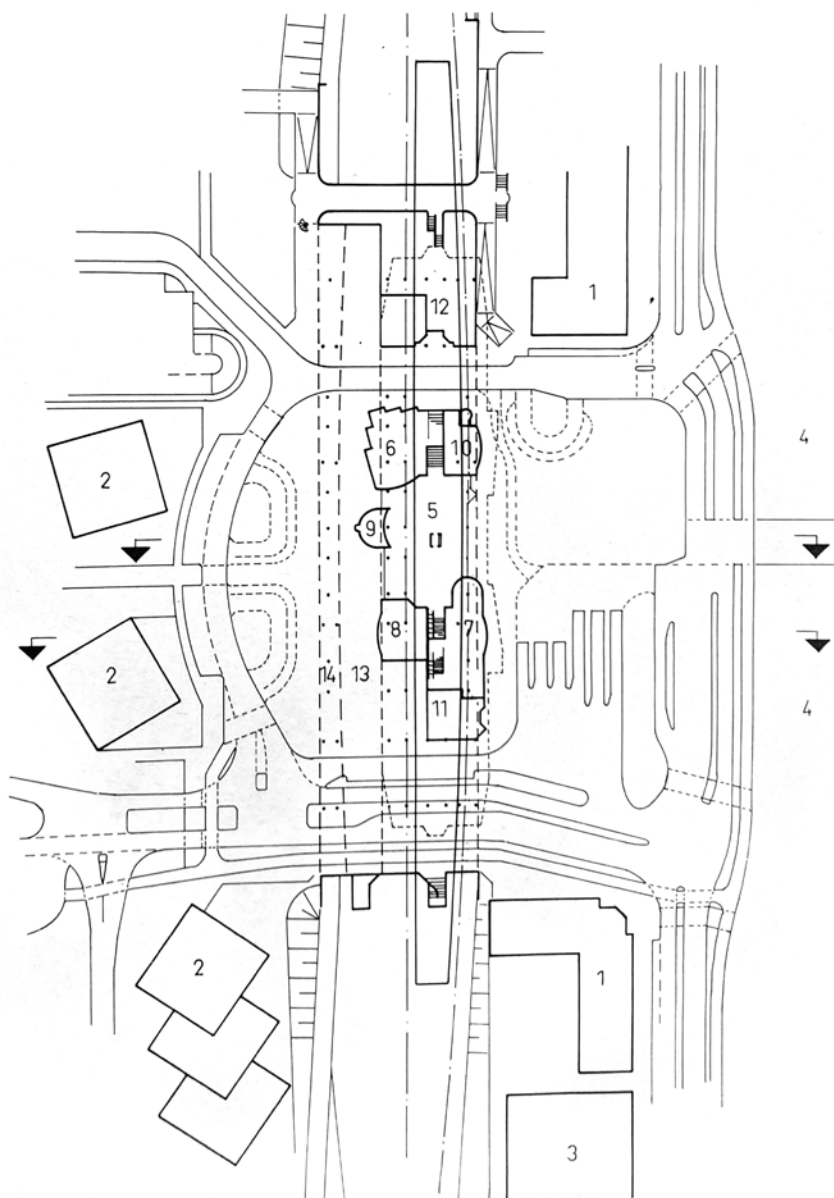
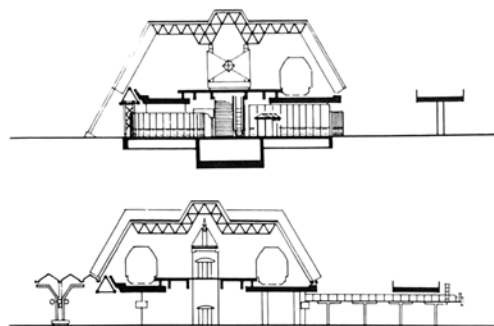
Vijfde verdieping, 1985 (BOUW, nr. 7, 30-03-1985)



Het stadhuis, 1986 (Flevoland Archief, Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Huizinga)

een moderne, grootstedelijke polderhoofdstad voor minstens 100.000 inwoners. De stedenbouwkunde waarde van het gebouw wordt bepaald door de belangrijke rol als scharnier tussen de verschillende delen van het centrum. Het vormt daarmee een ideaal middelpunt. De architectuur past bij een moderne zelfverzekerde stad op het nieuwe Nederlandse polderland, door de bijzondere aandacht voor klimaatbeheersing, opvallende bouwvorm, heldere kleurstelling en onconventionele materiaalkeuzes. Met de alzijdige oriëntatie en variatie in de gevels verrast het gebouw de aanschouwer vanuit verschillende aanzichtpunten. Het gebouw werd door Ector Hoogstad architecten ingrijpend verbouwd in 2011.

- 1 geplande kantoorbebouwing
- 2 woontorens
- 3 parkeergarage
- 4 in ontwikkeling
- 5 stationshal
- 6 kaartverkoop
- 7 restauratie
- 8 bankzaken
- 9 bloemen
- 10 boekwinkel
- 11 busmaatschappij VAD
- 12 rijwielstalling
- 13 toekomstig 2de perron
- 14 toekomstig 4de perron (nu fietspad)



Plattegrond van de stationshal, 1989 (BOUW, nr. 13, 19-06-1989)

NS-station Lelystad

1988

Peter Kilsdonk, met constructief ontwerper László Vákár

Rijkelijk laat kreeg Lelystad met de Flevolijn eind jaren tachtig dan eindelijk een spoorontsluiting. Door het op de lange baan schuiven van de bouw van Wijk III in Lelystad-zuid kreeg de lijn in de polderhoofdstad maar één station, centraal gelegen tegen het stadshart aan. In 1988 werd het station opgeleverd naar ontwerp van de NS-architect Kilsdonk, die samen met de architecten Harry Reijnders en Rob Steenhuis en de constructief ontwerper László Vákár in de jaren tachtig verantwoordelijk was voor een nieuwe generatie NS-stations. Deze stations laten zich gemakkelijk herkennen door de enorme glazen overkappingen met ruimtevakwerk in expressief kleurgebruik. Naast Lelystad Centrum was Kilsdonk ook verantwoordelijk voor de rest van de stations op de Flevolijn en de stations van Zaandam, Oss en Doetinchem.

Het station is een van de eerste 'viaductstations', een type waarbij de sporen en perrons op een verhoogd viaduct liggen en het verkeer en de stationshal op maaiveldniveau. Het hoge spoor heeft in de langsrichting een enorme overkapping met een plat dak en glazen hellende vlakken. De in het oog springende constructie is opgebouwd uit het kenmerkende rode ruimtevakwerk en wordt gedragen door blauwe spanten en markante vlinderdas-vormige betonnen kolommen. De open structuur van het station diende om de sociale veiligheid te garanderen en om de relatie tussen de twee stationsniveaus versterken. Het gebouw was, net zoals het gehele centrum van Lelystad, ontworpen op de groei: het ontwerp hield rekening met een uitbreiding in de toekomst. Het gebouw werd destijds overal gepubliceerd en ontving een internationale architectuurprijs.

Het stationsgebouw van Lelystad representeert door de schaal en het ontwerp net als andere grote publieke gebouwen in het centrum als het stadhuis, De Kubus en het ziekenhuis de grootstedelijke ambities van de polderhoofdstad Lelystad. De cultuurhistorische waarde wordt daarnaast bepaald door de functie als belangrijk verkeersknooppunt. De positie van Lelystad als belangrijke forenzenstad van de Randstad werd met de bouw van het station eindelijk bevestigd. Stedenbouwkundig is het station van grote betekenis door de samenhang met het stationsplein en het stadhuis, en als schakel tussen het door het spoor gescheiden oostelijke



Rood ruimtevakwerk, gedragen door vlinderdas-vormige kolommen, 1989 (BOUW, nr. 13, 19-06-1989)



Aanzichten en
perrons, 1989 (BOUW,
nr. 13, 19-06-1989)



NS-station Lelystad, 2022
(INTI, Maarten Laupman)

en westelijke deel van Lelystad. Het stationsgebouw maakt bovendien deel uit van de reeks stations die Kilsdonk en consorten in de jaren tachtig voor de NS bouwden. Het is met de overkapping, de grote glazen vlakken en de heldere kleurcompositie een onmiskenbare vertegenwoordiger van de High-Tech-architectuur die deze gebouwen kenmerkt en daarmee van groot architectuurhistorisch belang. Die waarde werd erkend bij de uitbreiding van het gebouw: toen in 2012 de Hanzelijn werd aangelegd, de verlenging van de Flevolijn naar Zwolle, was een uitbreiding van het station met twee nieuwe sporen nodig. De bijbehorende stationskap werd uitgevoerd met een identieke vormgeving als de bestaande kap.



Bronnen

literatuur

- Architecten- en ingenieursgebouw Van Klingereren, *een agora voor Lelystad* (1968)
- Petra Brouwer, *Van stad naar stedelijkheid. Planning en planconceptie van Lelystad en Almere, 1959-1974* (Rotterdam 1997)
- Joris van Casteren, Stofnesten. De resten van de woongroepbeweging, *De Groene* 12 april 2000
- Joris van Casteren, *Lelystad* (Prometheus 2008)
- A.K. Constandse en J. Nicolai, *Flevobericht* 91. Het centrumgebied van Lelystad, 1974, 9
- Arjan Dekking e.a., *Biologische landbouw in Flevoland* (WUR 2020)
- R. Dufour (red.), *De Recreatieve stad* (CRM 1979), met medewerking van bureau Goudappel en Coffeng, Bureau voor stedenbouw F.J. Zandvoort en Adviesbureau Arnhem
- Jan van Galen, 'Sidhi's worden in Lelystad als Italiaanse peetvaders behandeld', *De Volkskrant*, 19 april 1985, 8
- Gemeente Lelystad, *Lelystad Hoofdstad* (1986)
- A.J. Geurts, *Woningbouw in Flevoland. Rijkswoningbouwstichtingen in Lelystad, Almere en Zeewolde 1972-1992* (Lelystad 1993)
- A.J. Geurts, *Lelystad. Stedenbouwkundige ontwikkeling en vormgeving* (Lelystad 1995)
- André Geurts, Jan Schilder, *Veranderende ruimte. Kaarten van het Zuiderzeeproject en Flevoland* (Provincie Flevoland 2008)
- Zef Hemel, *Het landschap van de IJsselmeerpolders. Planning, inrichting en vormgeving* (Rotterdam 1994)
- Marijke Hulzer, 'Geslaagd experiment. Bewoners razend enthousiast over hun houten huizen', *De Telegraaf*, 23 oktober 1976
- 'Kerk zonder grens', *De Tijd*, 11 september 1971, 6
- Michiel Kruidenier, *Architect Jan Sterenberg en het wonen in de jaren '70. Groeikernen en woonmilieus* (Rotterdam 2021)
- Alexandros-Andreas Kyrtsis, *Constantinos A. Doxiadis. Texts, Design Drawings, Settlements* (Athens 2006)
- Rudy Ligtenberg, 'Licht in seculier Lelystad', *Reformatorisch Dagblad*, 13 januari 2022
- Hans Peys, 'Lelystad: mislukt of alleen maar behoorlijk ziek?', *Het Parool*, 28 september 1985, 25
- Henk Pruntel, *Will Marie Otto. Projectmanager van Lelystad, 1963-1976* (2013)
- Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, *Structuurschema voor de ontwikkeling van Lelystad* (1969)
- Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, *Lelystad, nieuwe stad; ruimte voor 100.000 mensen* (1974)
- Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, *Flevobericht* 118. Structuurnota wijk 4 Lelystad (Lelystad 1976)

- Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, *Structuurplan Lelystad 1975-2000. II Structuurnota* (1978)
- Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, *Lelystad uit de kluiten* (Lelystad 1980)
- Rijksplanologische Dienst, *Stedebouw in de jaren '80, 10 plananalyses* (Rotterdam 1989)
- RIJP, *Toelichting bij Plan voor de Eerste Groeifase*, 1965, Flevolands Archief, Archief Rijksdienst voor IJsselmeerpolders 0726, inventarisnummer 5110
- RIJP, *Stedenbouwkundig plan voor circa 900 woningen ten zuiden van het centrum*, 1968, Flevolands Archief, Archief Rijksdienst voor IJsselmeerpolders 0726, 5138
- RIJP, *Groennota Lelystad. Een aanzet tot de ontwikkeling van een gedetailleerde visie op het groen in Lelystad* (1973)
- RIJP, *De noordelijke tak van de centrumzone*, 1976, HFA, 0726 Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, inv. nr. 5259
- Henk Schutten, 'Transcendentale Meditatie voor het welzijn van de wereld', *Het Parool*, 13 januari 1990, 11
- Charles Takes, *Bevolkingscentra in het oude en nieuwe land* (Alphen a/d Rijn 1948)
- Ed Taverne, *Carel Weeber* (Rotterdam 1998)
- Pieter Terpstra, Paul Vogt, *Lelystad Compleet Anders* (Leeuwarden 1979)
- Martijn Ubink en Thijs van der Steeg, *Bloemkoolwijken: analyse en perspectief* (Amsterdam 2011)
- Marcel Vijn, Maureen Schoutsen, *Naar een BioValley in Nederland, Ekoland nr.2*, 2012
- Vink, Van de Kuilen, Klein, *Centrumzone Lelystad* (Amsterdam 1975)
- A. de Vreeze, *Woningbouw, inspiratie en ambities. Kwalitatieve grondslagen van de sociale woningbouw in Nederland* (Delft 1993)
- Werkgroep Coördinatie Lelystad, *Nota betreffende de ontwikkeling van Lelystad*, 1966, Flevolands Archief, Archief Rijksdienst voor IJsselmeerpolders 0726, 5136
- F. Witbraad, 'Toelichting bij Structuurschets 4.1.1-zuid', *HFA*, 0726 Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, inv. nr. 5268. 'Wonen op een kustrif', *NRC Handelsblad*, 25 mei 1979

websites

- www.nz27.nl/over-ons/
- www.sntp.nl/heimtuinen/heimtuin-in-het-stadspark-lelystad/
- www.boekenbestellen.nl/boek/de-opdracht-een-goed-rentmeester-te-zijn-bb/9789464065237

Colofon

Deze Cultuurhistorische Verkenning van Lelystad werd gemaakt door het International New Town Institute.

Opzet, teksten, eindredactie:

Michelle Provoost

Onderzoek, teksten:

Daan Veelers

Vormgeving, cartografie:

Ewout Dorman

In opdracht van de gemeente Lelystad.

Begeleiding:

Natascha Krömer

Met speciale dank aan:

Marjolein Zeilstra (Het Flevolands Archief)

Erwin Luitwieler (gemeente Lelystad)

Rotterdam, Juli 2022

www.newtowninstitute.org



**INTER-
NATIONAL
NEW TOWN
INSTITUTE**