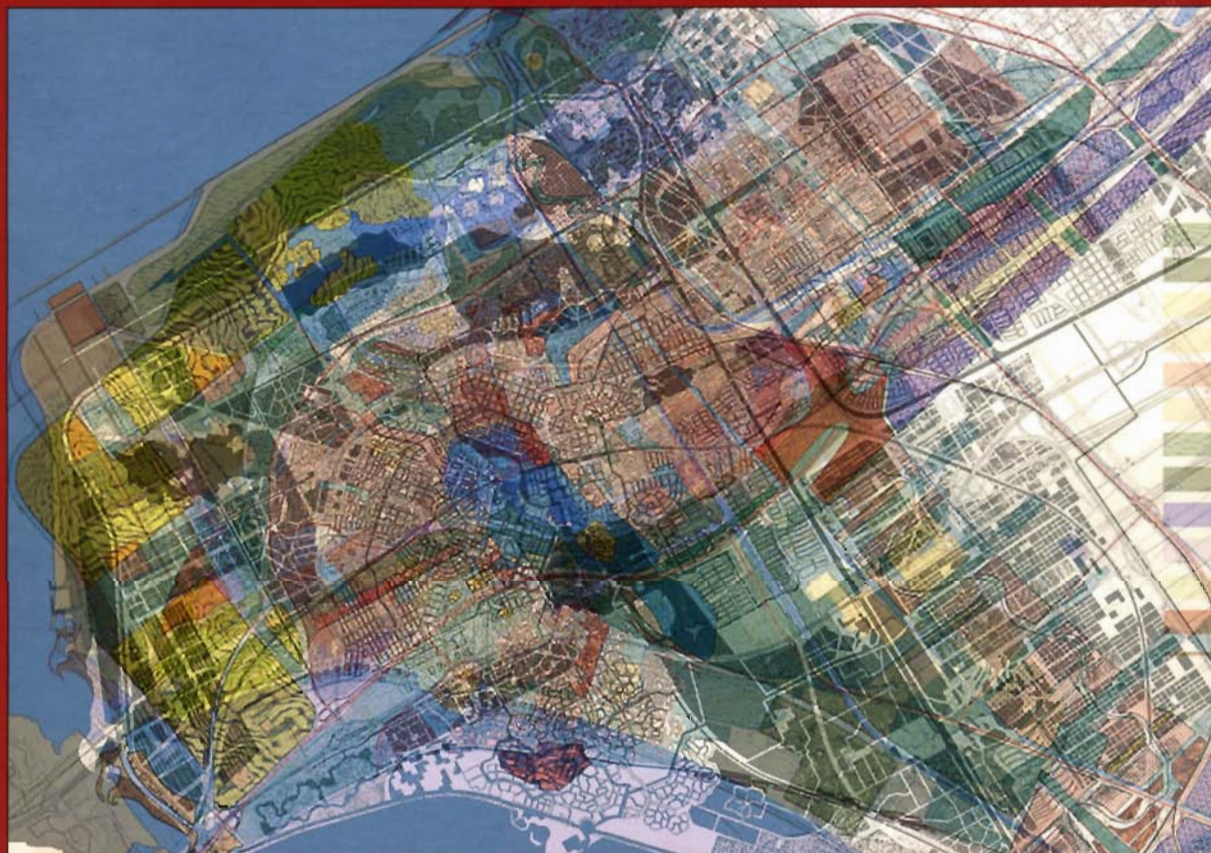


Ruimtelijke ontwikkelingsstrategie Almere 2015



prijs f15,- / f40,- inclusief bijlagen

BVR
adviseurs stedelijke ontwikkeling en management bv

Bijlagen bij: Ruimtelijke ontwikkelingsstrategie Almere 2015

- [Nota van Toelichting](#)
- [Raadsbesluit](#)
- [Advies Amsterdamse Raad Stadsontwikkeling](#)

Klik op één van de titels om de link te activeren

Ruimtelijke ontwikkelingsstrategie Almere 2015



BVR

adviseurs stedelijke ontwikkeling en management bv

Niets uit deze uitgave mag worden overgenomen zonder uitdrukkelijke toestemming van de uitgever.

Aan de inhoud van deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend.

Inhoudsopgave

Leeswijzer	5
Ten geleide, wethouder Sietske van Oogen	7
Voorwoord, Riek Bakker	9
 ± Doelstelling en achtergrond	
11 Inleiding	11
12 Probleemstelling en context	
1.2.1 Uitgangspunten.....	12
1.2.2 Horizon 2005-2015	13
1.2.3 Zoeken naar evenwicht	13
1.2.4 Ruimtelijke kwaliteit.....	14
1.2.5 Adequaat voorzieningenpakket	15
1.2.6 Werkgelegenheid stimuleren	16
1.2.7 Noodzakelijke infrastructuur	17
1.2.8 Sluitende grondexploitatie	18
1.2.9 Zuinig beheer	18
1.2.10 Duurzame ontwikkeling	19
 2 Bestuurlijke context	
2.1 Ontstaan van Almere	21
2.2 Structuurplan.....	23
2.3 Stadsplan Almere 2005	23
2.4 Scenariostudie 1995-2020.....	23
2.5 PKB Nationaal ruimtelijk beleid	24
 3 Almere in 2005.....	
25	
 4 Regionale oriëntatie	
29	
 5 Trendanalyse	
34	
 6 Scenario's en ontwerpen	
6.1 Inleiding	37
6.2 1000 woningen per jaar	37
6.3 2000 woningen per jaar	40
6.4 3000 woningen per jaar	44
6.5 Nieuwe inzichten	46

7 Van scenario naar strategie	
7.1 Inleiding	49
7.2 Almere kiest voor groei	49
7.3 Stedelijke structuur.....	50
7.4 Alzijdige oriëntatie	51
8 Strategische projecten	
8.1 Inleiding	53
8.2 Aan de A6: Stadscorridor met o.a. het stadspark Almerebos	55
8.3 Noordflank: Groene band en settlements	58
8.4 Westflank: Almere-Strandpoort	58
8.5 Oostflank: Almere-Hout, Commerciële zone, Centre of excellence, Overgooi, N3O	60
8.6 Zorg voor de bestaande stad.....	64
9 Toetsing en nadere uitwerking	
9.1 Verantwoording en conclusie	66
9.2 Natuuren milieu	66
9.3 Verkeer en vervoer	68
9.4 Marktaspecten	71
9.4.1 Concept	71
9.4.2 Projecten	71
9.4.3 Wonen	73
9.4.4 Werken	74
9.5 Financiële aspecten	75
9.5.1 Grondexploitatie	75
9.5.2 Beheer openbare ruimte	76
9.6 Voorzieningen	77
9.7 Sterkten en zwakten	78
10 Maatregelen vóór 2000.....	80
Literatuurlijst	83
Medewerkers project Almere 201.5	86
Colofon	88
Bijlagen	

Leeswijzer

De hoofdstukken 1 tot en met 6 bevatten de stappen en elementen die hebben geleid tot de uiteindelijke ruimtelijke ontwikkelingsstrategie, die wordt weergegeven en besproken in de hoofdstukken 7 tot en met 10. In hoofdstuk 8 worden de concrete strategische projecten beschreven, die in feite het hart van de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie vormen.

In *hoofdstuk 1* worden het doel en de probleemstelling van de studie besproken, waarbij wordt ingegaan op de door het gemeentebestuur aan de studie meegegeven voorwaarden en uitgangspunten. In enkele gevallen wordt reeds een oplossingsrichting aangestipt. Het betreft aspecten als ruimtelijke kwaliteit, voorzieningen, werkgelegenheid, grondexploitatie en beheer.

In *hoofdstuk 2* wordt deze studie in haar bestuurlijke context geplaatst: het ontstaan van Almere in het begin van de zeventiger jaren, het Structuurplan uit 1983, het Stadsplan Almere 2005 en de in 1995 door de gemeente verrichte scenariostudie 1995-2005. Het proces van de nu voorliggende ruimtelijke ontwikkelingsstrategie staat ten dienste van de onderhandelingen met het Rijk in het kader van het nationale ruimtelijke beleid (Vinex).

In *hoofdstuk 3* wordt de uitgangssituatie voor deze studie weergegeven: Almere in 2005.

In *hoofdstuk 4* wordt aangegeven dat Almere meer en meer een eigenstandige positie inneemt in het krachtenveld van verschillende regio's. Op welke ontwikkelingen en regio('s) richt Almere zich: een westelijke oriëntatie (Amsterdam, Noordvleugel van de Randstad), oostelijke oriëntatie (Utrecht/Amersfoort, Oostflank van de Randstad), noordelijke oriëntatie (corridor Amsterdam-Lelystad) en oriëntatie op natuur- en landschappelijke ontwikkelingen.

In hoofdstuk 5 wordt de uitvoerige trendanalyse die aan het opstellen van de scenario's is voorafgegaan, beknopt samengevat.

In *hoofdstuk 6* worden de scenario's, ontwerpen en toetsing beknopt samengevat. In de bijlagen volgt een meer uitvoerige presentatie in tekst en beeld. De groeiscenario's (1000, 2000 of 3000 woningen per jaar in 2005-2015) zijn het voertuig geweest om te komen tot de strategie. Het gaat er dus niet om te kiezen voor één van de scenario's.

In *hoofdstuk 7* worden, voorafgaand aan de concrete projecten, de meer 'abstracte' aspecten besproken die van belang zijn voor de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie: Almere kiest voor groei, de stedelijke structuur van Almere wordt verder ingevuld tot een samenhangend geheel en Almere krijgt een meer eigenstandige positie in de regionale netwerken (alzijdige oriëntatie).

In *hoofdstuk 8* worden de concrete strategische projecten beschreven; het hart van de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie.

In *hoofdstuk 9* wordt de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie globaal getoetst op de criteria natuur en milieu, verkeer en vervoer, marktaspecten (waaronder wonen en werken) en financiële

Leeswijzer

aspecten (grondexploitatie en beheer); vervolgens wordt ingegaan op de voorzieningen. Tenslotte worden de sterkten en zwakten kort samengevat.

In *hoofdstuk 10* worden enkele maatregelen en effecten genoemd die voor de periode tot 2005 van belang zijn en waarmee als het ware wordt voorgesorteerd op de gewenste ontwikkelingen na 2005.

Bijlagen

De bijlagen vormen de weerslag van de scenariostudie die heeft geleid tot de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie. Door de scenariobenadering is tussen de aangegeven uitersten een nieuwe zoekruimte ontdekt. Op deze manier zijn onhaalbare uitersten vastgesteld en nieuwe, veelbelovende en tot nu toe onderschatte ruimtelijke formules op kaart gezet. Op basis daarvan en binnen deze zoekruimte is de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie ontwikkeld. Het gaat er dus niet om te kiezen voor één van deze scenario's/ontwerpen. De scenario's en ontwerpen zijn een voertuig geweest om te komen tot de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie en spelen als zodanig *geen* rol in de besluitvorming en de vaststelling van het ruimtelijk beleid.

Voor een goed begrip is het van belang de vaste indeling van de bijlagen voor ogen te houden, gebaseerd op de driedeling: *scenario - ontwerp - toetsen*.

Scenario

Er zijn drie scenario's ontwikkeld, gebaseerd op een groei van 1000, 2000 en 3000 woningen per jaar. De scenario's zijn aan het begin van de studie opgesteld en vormen de *input* voor het verdere werkproces. De beschrijving van de scenario's is te vinden in de eerste paragraaf (.1), op het voorblad van elke bijlage.

Ontwerp

Elk scenario is vervolgens uitgewerkt in een ruimtelijk ontwerp. Tijdens het werkproces ontstond de behoefte om voor het 2000-woningen-scenario twee varianten te ontwikkelen, een oost-west-gerichte 'A6-variant' en een noord-zuid-gerichte 'Hoge-Vaart-variant'. Er zijn derhalve *vier* ontwerpen. De ontwerpen zijn opgesteld in een samenwerkingsverband van de disciplines stedenbouw en landschapsarchitectuur. De presentaties van de diverse ontwerp bureaus zijn letterlijk overgenomen in de tweede paragraaf (.2) van elke bijlage.

Toetsen

Elk ruimtelijk ontwerp is getoetst op relevante aspecten en criteria: wonen (.3), werken (.4), niet-commerciële voorzieningen (.5), detailhandel en horeca (.6), natuur en milieu (.7), verkeer en vervoer (.8), planexploitatie (.9), beheer (.10), regionale context (.11) en faseerbaarheid en doorgroei (.12). Op basis van deze toetsen worden de sterkten en zwakten van elk ontwerp nog eens kort samengevat in de laatste paragraaf van elke bijlage (.13 Resumé). De verschillende 'handschriften' van de diverse disciplines die aan de toetsing hebben meegewerkt, zijn in de paragrafen nog terug te vinden. Indien men geïnteresseerd is in één specifiek aspect, bijvoorbeeld detailhandel, kan men snel een 'dwarsdoorsnede' op dit aspect verkrijgen door het lezen van de desbetreffende paragrafen (in dit voorbeeld 1.6, 2.6, 3.6 en 4.6),

Spelling

Het opstellen van de scenario's, ontwerpen en toetsen (bijlagen) heeft vóór de zomer plaatsgevonden. Aan het begin van het werkproces is besloten om niet vooruit te lopen op de nieuwe spelling en daarom de 'oude' voorkeurspelling te hanteren. Uit het oogpunt van consistentie is vervolgens ook de tekst van het hoofdrapport, dat in de loop van de zomer en nazomer is opgesteld, de oude spelling gehanteerd.

Ten geleide

Bij de behandeling van de begroting voor 1995 heeft de gemeenteraad van Almere vastgesteld dat de Vinex-opdracht (30.000 woningen in de periode 1995-2005) in de drie bestaande stadsdelen, Almere-Stad, -Buiten en -Haven, kan worden gerealiseerd. Deze constatering was vooral ingegeven door de wens ook op langere termijn de financiële positie van onze gemeente gezond te houden.

Bij de voorbereiding van de begroting 1996 heeft het gemeentebestuur zich de vraag gesteld: Wat gebeurt er na de Vinex-periode? Blijft Almere doorbouwen en zo ja, in welke omvang? Hierop is een zogenaamde scenariostudie gevolgd, waarin allereerst Almere in het jaar 2005 in beeld is gebracht. Verder is nader gestudeerd op drie mogelijkheden: stoppen met het bouwen van woningen, bouwen voor alleen de eigen woningbehoefte (1.000 woningen per jaar) en doorgaan met het bouwen van 3.000 woningen per jaar en dus de opdracht voortzetten, zoals die in het begin van de jaren zeventig voor Almere werd geformuleerd. Op 7 december 1996 heeft de gemeenteraad besloten om, onder een aantal randvoorwaarden, na 2005 door te gaan met het bouwen van woningen ten behoeve van de Noordvleugel van de Randstad.

Voor de verdere groei van Almere is een aantal zaken essentieel. Dat zijn de ruimtelijke kwaliteit, het voorzieningenniveau, het groen in de woonomgeving, voldoende werkgelegenheid in relatie tot de beroepsbevolking, bereikbaarheid in de regio en niet in de laatste plaats de financiële kant, namelijk de kosten voor beheer en onderhoud. Daarover wilde het gemeentebestuur medio 1996 graag duidelijkheid hebben, zodat de gegevens tijdig kunnen worden ingebracht bij de herziening van de PKB-Vinex dan wel in een (nieuwe) Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening van het ministerie van VROM.

Voor u ligt het resultaat van een half jaar hard werken door verschillende specialisten vanuit de gemeente en extern, onder leiding van het bureau BVR. Naast het werk binnenskamers zijn in deze periode op drie momenten open huis-avonden voor de bevolking, persgesprekken, en bijeenkomsten met functionele en politieke klankbordgroepen gehouden.

Met deze Ruimtelijke ontwikkelingsstrategie Almere 2005-2015 menen wij de argumenten in handen te hebben om Almere welbewust een goede toekomst tegemoet te laten gaan. Hartelijk dank aan allen, die daartoe hun steentje hebben bijgedragen.

Sietske van Oogen,
wethouder voor onder meer ruimtelijke ordening
Almere, november 1996.

Ten geleide

Voorwoord

Almere staat voor een strategische keuze

Op 7 december 1995 heeft de Gemeenteraad in principe ingestemd met het voorstel om, als het Rijk daarom verzoekt, onder voorwaarden, de taak die de Gemeente heeft in het kader van het nationale verstedelijkingsbeleid ook na 2005 voort te zetten.

Aan BVR is gevraagd deze nadere voorwaarden te onderzoeken en de grenzen van de groei te verkennen. Dat is in meerdere opzichten een bijzondere opdracht. In de eerste plaats omdat Almere een bijzondere positie inneemt in Nederland. De stad is nog maar 20 jaar oud. In de afgelopen 20 jaar is uit het niets een stad opgebouwd, waar de meeste inwoners met zeer veel plezier wonen. De stad staat nu voor de keuze of en op welke wijze zij verder zal groeien. Je zou kunnen zeggen dat de stad uit de puberteit is en stevig op weg is naar volwassenheid. Daar horen zelfgemaakte keuzen en weloverwogen beslissingen bij.

Wat de studie eveneens bijzonder maakt is de uitgangspositie. Startpunt is de situatie in 2005. Stelt u zich even voor: vanaf 1995 tot 2005 zijn er jaarlijks 3000 woningen gebouwd. Almere heeft dan ongeveer 170.000 inwoners en de realisering van het nieuwe stadscentrum van Rem Koolhaas is grotendeels gereed. Vanuit die situatie hebben wij de mogelijkheden van Almere verder verkend. Wij hebben daarbij gekeken naar de ruimtelijke en bestuurlijke context waar Almere deel van uitmaakt. En naar de trends zoals die nu voorspeld worden en naar veranderingen in die trends. In dit verband is het aardig te vermelden dat ons tijdens de studie is gebleken dat Almere een zeer 'huwbare dochter' is. Verschillende regio's lonken naar Almere.

Om alle mogelijkheden en uitersten in beeld te krijgen is het 'voertuig' van de scenario's ontwikkeld. Daarbij is uitgegaan van groei met 1000, 2000 of 3000 woningen per jaar. Deze scenario's zijn uitgewerkt in een ruimtelijk ontwerp. Ook daarbij is getracht de ruimtelijke grenzen van de scenario's in beeld te brengen. Vervolgens zijn deze ontwerpen getoetst op het aspect groen en milieu, op verkeersaspecten, op de markttechnische haalbaarheid en op beheersaspecten. Door deze werkwijze is een schat aan informatie over Almere vergaard.

Op basis van die kennis komen wij vervolgens tot een ruimtelijke ontwikkelingsstrategie waarvan wij denken dat die het beste past bij het Almere van de 21^e eeuw.

BVR heeft niet alleen aan deze opdracht gewerkt. Dankzij de inspanning van een groot aantal ambtenaren van de gemeente en verscheidene adviseurs, op de diverse terreinen die zijn onderzocht en uitgewerkt of getoetst, kon in betrekkelijk korte tijd tot deze ontwikkelingsstrategie worden gekomen.

Bovendien hebben de Open Huis-avonden met de bevolking en de avonden met de thematisch georganiseerde klankbordgroepen, die op drie momenten in de studie zijn

voorwoord

gehouden, een belangrijke bijdrage geleverd aan de totstandkoming van de ontwikkelingsvisie. Tijdens die bijeenkomsten kwam duidelijk naar voren wat er leefde onder de bevolking en welke aspecten van belang werden geacht bij de diverse belangengroepen. Deze bijeenkomsten hebben een schat aan informatie opgeleverd die wij zoveel mogelijk hebben meegenomen in onze ruimtelijke ontwikkelingsstrategie.

Wij menen dat deze ruimtelijke ontwikkelingsstrategie een goede basis is voor de strategische keuze waar Almere voor staat.

Riek Bakker,
directeur BVR, adviseurs stedelijke ontwikkeling en management bv

Hoofdstuk 1

Doelstelling en achtergrond

1.1 Inleiding

Op 7 december 1995 heeft de Gemeenteraad van Almere ingestemd met het voorstel om, als het Rijk daarom verzoekt, onder voorwaarden de taak die de Gemeente heeft in het kader van het nationale verstedelijkingsbeleid ook na 2005 in principe voort te zetten. Dit zou een groei met circa 3000 woningen per jaar kunnen betekenen.

De Gemeente heeft BVR opdracht gegeven om in aansluiting op de in 1995 verrichte gemeentelijke scenariostudie een nadere studie te doen, die moet leiden tot een door het gemeentebestuur te hanteren ruimtelijke ontwikkelingsstrategie voor Almere. Dit proces staat ten dienste aan de inbreng van Almere in de onderhandelingen met het Rijk over de herijking van het nationale ruimtelijke beleid.

Teneinde een strategische keuze mogelijk te maken, zijn drie scenario's ontwikkeld, gebaseerd op een groei van 1000, 2000 en 3000 woningen per jaar in de periode na 2005. Elk scenario is uitgewerkt in een ruimtelijk ontwerp, waarbij voor het 2000-woningen-scenario twee varianten zijn ontwikkeld. Elk ruimtelijk ontwerp is getoetst aan relevante criteria. De scenario's, ontwerpen en toetsing worden in de bijlagen uitgebreid weergegeven en in hoofdstuk 6 beknopt samengevat.

Gedurende het werkproces van deze studie is een levendige en soms ook confronterende discussie gevoerd met bewoners, belangengroepen, raadsleden, vakspecialisten, marktpartijen en overheden. Bij alle betrokken partijen is gepeild in hoeverre er draagvlak is voor een nieuwe toekomstvisie op de ontwikkeling van Almere. De uitkomsten van het overleg en de presentaties zijn gedeeltelijk reeds gaandeweg in de scenariostudies en het ontwerpproces verwerkt.

De scenario's, ruimtelijke ontwerpen en toetsing vormen geen doel op zichzelf, maar zijn een middel om te komen tot nieuwe inzichten. Ze zijn het voertuig geweest om te komen tot een ruimtelijke ontwikkelingsstrategie voor Almere. Het gaat er dus niet om te kiezen uit één van deze scenario's. Ze hebben in de eerste plaats de bandbreedte en de speelruimte aangegeven. Deze scenariobenadering heeft in een zeer korte tijd veel aan het licht gebracht over zowel de *beperkingen* als de *mogelijkheden* van Almere's ruimtelijke ontwikkeling naar 2015.

Op grond van deze inzichten is een ruimtelijke ontwikkelingsstrategie opgesteld voor de ontwikkeling van Almere na 2005. De strategie is weergegeven en van commentaar voorzien in de hoofdstukken 7 tot en met 10. Het gaat om een actualisering van het bestaande en in gang gezette beleid. De strategie houdt onder meer een herpositionering in van Almere in het samenspel van regionale netwerken. Doel van de ont-

Doelstelling en achtergrond

wikkelingsstrategie is het zorgdragen voor een verantwoorde en evenwichtige groei van de stad.

1.2 Probleemstelling en context

1.2.1 Uitgangspunten

De opgave waar Almere voor staat, is verkend in de in 1995 door de Gemeente verrichte 'Scenariostudie Almere 1995-2020'. Op basis daarvan zijn door de Gemeenteraad de volgende conclusies geformuleerd: "Gelet op de rol van de gemeente Almere in het nationale verstedelijkingsbeleid, wordt in principe gekozen voor het scenario dat voorziet in de bouw van 3000 woningen per jaar na 2005. Almere kan echter alleen een substantiële bijdrage blijven leveren aan de opvang van de regionale woningbehoefte, als de geconstateerde consequenties binnen aanvaardbare grenzen blijven. Over die - nader uit te werken -voorwaarden moeten harde afspraken gemaakt kunnen worden met het Rijk en de Provincie."

Daarbij werd geconcludeerd dat de *meerkernige opzet* evaluatie behoeft, waarbij het onder meer gaat om de *verkeersafwikkeling*, maar ook om de *ruimtelijke capaciteit*, de *grondkosten* van de woongebieden en de *beheerskosten* van de openbare ruimte. Een nadere studie zou inzicht dienen te geven in de ruimtelijke consequenties van het doorgroeien van Almere.

Volgens de gemeentelijke scenariostudie, waarmee de Gemeenteraad op 7 december 1995 heeft ingestemd, is de voorgenomen groei alleen verantwoord, als wordt voldaan aan de voorwaarden dat:

- de ruimtelijke kwaliteit van Almere gewaarborgd blijft (zie 1.2.4);
- de bouwproductie wat de grondexploitatie betreft kostendekkend is (1.2.8);
- de kosten van het beheer van de openbare ruimte binnen de daarvoor gestelde normen blijven (1.2.9);
- de ontwikkeling van de werkgelegenheid krachtig wordt gestimuleerd (1.2.6);
- de noodzakelijke lokale en regionale openbaar-vervoersverbindingen en verkeersinfrastructuur worden aangelegd (1.2.7);
- er voldoende financiële middelen zijn om een volwaardig voorzieningenpakket te realiseren, dat op de grootte van de stad is afgestemd (1.2.5).

Deze geformuleerde voorwaarden hebben geleid tot de uitgangspunten die het gemeentebestuur op 1 februari 1996 heeft meegegeven aan de door BVR te verrichten studie, waarvan de resultaten nu voorliggen. Deze uitgangspunten voor deze studie zijn:

1. De groei van Almere na 2005 moet plaatsvinden op basis van de eigen opvattingen van Almere over ruimtelijke kwaliteit (zie 1.2.4).
2. Er dient een adequaat voorzieningenpakket aan de ontwikkelingsvisie ten grondslag te liggen (1.2.5).
3. De grondexploitatie dient minimaal sluitend te zijn (1.2.8).
4. Het beheer moet voldoen aan de daarvoor vastgestelde norm (gemiddeld f750 per woning) (1.2.9).
5. Zo mogelijk moet aangegeven worden, waarop tussen *nu en 2005* a's het ware moet worden 'voorgesorteerd' (zie hoofdstuk 10).
Een uitgangspunt dat in de opdracht niet expliciet is uitgesproken, maar als vanzelfsprekend aan de studie is meegegeven, is:
6. Almere moet natuur- en milieuvriendelijk en duurzaam worden ontworpen (1.2.10).

In de volgende paragrafen wordt de probleemstelling en context nader verkend, waarbij kort wordt ingegaan op de bovengenoemde voorwaarden en uitgangspunten en in enkele gevallen reeds een oplossingsrichting wordt aangestipt.

1.2.2 Horizon 2005-2015

De uitgangssituatie voor deze studie is *Almere in 2005*. Dat is het einde van de Vinex-periode en van het contract dat Rijk, Provincie en Regio hebben afgesloten om de Vinex, de Vierde nota over de ruimtelijke ordening Extra, uit te voeren. Daarin is vastgelegd, dat Almere in de periode 1995 tot 2005 per jaar 3000 woningen zal bouwen.

De planhorizon van deze ruimtelijk ontwikkelingsstrategie is 2015. Let wel, er wordt niet naar het Almere van 2015 gekeken vanuit het heden, maar vanuit een periode die nog bijna tien jaar van ons verwijderd is. Toch moet nu reeds op de gewenste ontwikkelingen worden 'voorgesorteerd' en moeten er nu keuzes worden gemaakt om de ontwikkelingen in de gewenste richting te sturen. Intussen staan de maatschappelijke ontwikkelingen niet stil. Alles is aan verandering onderhevig: de omgeving, de regio, de maatschappij, beleid en regelgeving, markt, opvattingen over wonen en over ruimtelijke ordening. Er moet rekening worden gehouden met allerlei trends, maar ook wat veel moeilijker is - met trendbreuken. Een aantal algemene trends en veranderingen op het gebied van onder meer wonen, werken, voorzieningen, verkeer en beheer van de openbare ruimte wordt weergegeven in hoofdstuk 5.

In deze veranderende wereld groeit de *newtown* Almere uit tot een stad van formaat. Soms wordt wel eens vergeten, dat het in Almere niet gaat om het bijbouwen van een aantal nieuwe grootschalige buitenwijken of het uitvoeren van een groeitaak rond een bestaande oude kern, maar om het realiseren van een *complete stad*. Dit betekent dat het groeitempo en het programma steeds zorgvuldig moeten worden afgestemd op het eindbeeld dat men voor ogen heeft en op de ontwikkelingsfase waarin de stad verkeert.

Elke stad kent in haar ontwikkeling een aantal bijzondere momenten. Almere is een jonge stad, die beschikt over een grote pioniersgeest en een organisatie die in staat is tot een enorme bouwproductie. In 2005 ligt hier in het zuidwesten van Flevoland een stedelijk gebied met ongeveer 170.000 inwoners - verspreid over verschillende kernen - met een geheel eigen dynamiek. Na tientallen jaren pionieren is Almere een volwassen stad geworden, die een eigenstandige positie in de regio inneemt en een eigen cultuur en karakter uitdraagt.

1.2.3 Zoeken naar evenwicht

De gemeente Almere streeft naar een zo evenwichtig mogelijke groei en uitbouw van haar bevolking, economie, werkgelegenheid, stedelijke structuur, infrastructuur en natuurlijke omgeving. Bij een te snelle groei van de stad blijven werkgelegenheid, voorzieningen en infrastructuur achter. De 'woon-werkbalans' is uit evenwicht. Een eenzijdige bevolkingsopbouw kan leiden tot verarming en sociale problemen. Sociale spanningen worden vergroot als de tijd ontbreekt om sociale verbanden te laten groeien of als er een tweedeling in de samenleving ontstaat tussen kansarmen en kansrijken.

Het is echter niet zo dat deze grootstedelijke problemen als vanzelf aan Almere voorbij gaan en dat er vanzelf een nieuw evenwicht ontstaat, als de groei van de woningbouw wordt afgeremd. Te vroeg remmen, betekent dat de kansen voor de nieuwe stad op voorhand worden verspeeld. Ook na voltooiing van de plannen die passen binnen

Doelstelling en achtergrond

het huidige Structuurplan en het Stadsplan zal de Gemeente nog een belangrijke slag moeten maken om de gewenste werkgelegenheid, voorzieningen en infrastructuur te realiseren. Als de Gemeente nu het sein geeft, dat het over enkele jaren wel genoeg is met de woningbouw en dat het tijd is om het eens rustig aan te gaan doen met de opbouw van de stad, dan dreigt Almere in een negatieve spiraal terecht te komen. Dit effect zal zich reeds vóór 2005 laten voelen en ook van invloed zijn op de in de jaren voor 2005 in uitvoering zijnde plannen. De investeringsbereidheid van zowel markt als overheden zal snel afnemen. Almere prijst zich uit de markt. Het draagvlak voor een volwaardig voorzieningenpakket komt in gevaar en er komen onvoldoende middelen beschikbaar om het beheer van de stad aan te pakken.

Zo wordt Almere heen en weer geslingerd tussen aan de ene kant de wens om een overzichtelijke, zeer ruim opgezette middelgrote stad te blijven en aan de andere kant de behoefte om een nieuwe groeifase in te gaan, waarmee bestaande problemen kunnen worden opgelost maar ook nieuwe problemen zich weer aandienen.

Bij bevolking en bestuur kan men deze begrijpelijke aarzeling duidelijk bespeuren. Deze studie toont Almere een zelfbewuste weg uit dit dilemma.

1.2.4 Ruimtelijke kwaliteit

Uitgangspunt (zie 1.2.1): "Groeï is alleen verantwoord als de ruimtelijke kwaliteit van Almere gewaarborgd blijft. De groei van Almere na 2005 moet plaatsvinden op basis van de eigen opvattingen van Almere over ruimtelijke kwaliteit."

Almere is in korte tijd uit het niets opgebouwd. Inmiddels heeft Almere een eigen bevolking en samenleving. De stad heeft een eigen cultuur en een eigen vorm van stedelijkheid ontwikkeld. De gemeente Almere heeft uitgesproken in principe bereid te zijn ook in de toekomst een bijdrage te leveren aan de opvang van de regionale woningbehoefte. Dit kan echter alleen als de consequenties voor Almere binnen aanvaardbare grenzen blijven en de groei plaatsvindt op basis van de eigen Almeerse ruimtelijke kwaliteiten.

De ruimtelijke kwaliteit van Almere wordt vooral gekenmerkt door de *nabijheid* en *bereikbaarheid* van de natuur en van de voorzieningen. In deze basiskwaliteiten is door de eerste generaties veel geïnvesteerd. Deze kwaliteit mag niet verloren gaan, maar moet worden benut en ingezet voor en door volgende generaties. Daarnaast moeten nieuwe potenties (o.a. op het gebied van ecologie en recreatie) worden gecreëerd. Met het stedelijk weefsel dat er in 2005 ligt, de sociale structuur, infrastructuur, groenstructuur en voorzieningenstructuur, kan Almere verschillende kanten op. Almere is zeer succesvol gebleken met het in grote aantallen bouwen van goede, toegankelijke grondgebonden woningen. De vraag naar deze categorie woningen zal naar verwachting ook in de toekomst groot blijven. Maar niet alle bewoners hebben dezelfde wensen. Inmiddels is er een tweede generatie Almeerders opgegroeid. Hun ouders zijn hier gekomen omdat ze in een tuinstad wilden wonen, maar jongeren vinden een tuinstad vaak niet compleet. Ze willen uitgaan in een bruisende stad. Als ze zelfstandig gaan wonen, hebben ze andere woonwensen. Maar ook de behoeften van de senioren veranderen. De opbouw van de gehele Almeerse bevolking, de culturele achtergronden en de inkomensgroepen wijzigen in de loop der jaren. Er ontstaat behoefte aan meer verschillen in woningtypologieën, prijksklassen en inrichting van de omgeving. Er is meer variatie mogelijk: hier huizen met tuin en veel groen, daar een wat meer grootstedelijk karakter.

Doelstelling en achtergrond

Cruciaal is voldoende woningdifferentiatie binnen een grote diversiteit aan woonmilieus welke de toegankelijkheid van de Almeerse woningvoorraad waarborgt en waarbij aandacht is voor de goedkope woningvoorraad. Vrijwel alle soorten woonmilieus moeten zo in principe voor alle doelgroepen bereikbaar en toegankelijk zijn.

1.2.5 Adequaate voorzieningenpakket

Uitgangspunt (zie 1.2.1): "Sterke groei is alleen verantwoord als er voldoende financiële middelen zijn om een volwaardig voorzieningenpakket te realiseren, dat op de grootte van de stad is afgestemd. Er dient een adequaat voorzieningenpakket aan de ontwikkelingsvisie ten grondslag liggen."

In het algemeen loopt bij een sterke bevolkingsgroei de ontwikkeling van het voorzieningenpakket achter. Immers, de meeste - en in elk geval de commerciële - voorzieningen hebben eerst voldoende draagvlak nodig, alvorens ze kunnen worden gerealiseerd. Wat betreft de voorzieningen speelt het reeds geschetste dilemma een grote rol: sterk groeien leidt tot achterblijven van het voorzieningenniveau, terwijl afremmen van de groei er toe kan leiden dat de gewenste voorzieningen er in het geheel niet komen. Een volwaardig voorzieningenpakket maakt bij een hoge groei de meeste kansen, doordat wordt geprofiteerd van een vliegwieleffect.

Naast de centrale voorzieningen moeten de wijk- en buurtvoorzieningen in zowel de uitbreidingsgebieden als in de bestaande stad niet uit het oog worden verloren. Wat dit laatste betreft is een uitgangspunt van de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie het vergroten van het draagvlak van de bestaande voorzieningenstructuur op buurt, wijk en lokaal niveau. Daarbij moet in beschouwing worden genomen dat de aard van deze voorzieningenstructuur kan wijzigen als gevolg van veranderende samenstelling van de bevolking. In een groeifase vraagt de financiering van de niet-commerciële voorzieningen nadrukkelijk de aandacht, met name ook in het overleg met hogere overheden. Hetzelfde geldt voor de aanleg en exploitatie van infrastructurele voorzieningen.

Vóór 2005 zal reeds een groot aantal stedelijke voorzieningen worden gerealiseerd. In het 'Stadsplan Almere 2005' is gekozen voor een hoog ambitieniveau in termen van inwoners, woningbouw, voorzieningen, werkgelegenheid en infrastructuur, zowel in kwantitatieve als in kwalitatieve zin. Het 'Centrum-plan' zorgt voor opwaardering van het centrum van Almere-Stad tot een winkelcentrum met culturele voorzieningen die passen bij een stad met een bevolkingsomvang van 170.000 inwoners.

In de vorige paragraaf is gesteld dat de ruimtelijke kwaliteit van Almere in belangrijke mate wordt bepaald door de nabijheid en de bereikbaarheid van de voorzieningen en de natuur. Dit geldt natuurlijk in de eerste plaats voor de voorzieningen in de directe woonomgeving en voor de lokale centrale voorzieningen, die van voldoende niveau moeten zijn. Maar dit principe is ook van toepassing op het regionale schaalniveau. Mensen functioneren meer en meer in een regionaal stedelijk netwerk. Bewoners maken over en weer gebruik van voorzieningen in andere plaatsen. Almeerders gaan naar Amsterdam, maar Amsterdammers en anderen komen ook naar Almere als deze gemeente aantrekkelijke, specifieke voorzieningen te bieden heeft. De steden in het regionale netwerk rond Amsterdam kunnen elk een uitgekiend voorzieningenpakket op grootstedelijk niveau bieden, goed bereikbaar voor de bewoners uit de regio. Daarom moeten de 'buitensteden' geen afspiegeling van de 'centrumstad' of elkaar proberen

Doelstelling en achtergrond

te vormen, maar hun lokale voorzieningenpakket aanvullen met één of meer specifieke voorzieningen voor de regio. De gemeente Almere moet dus niet alle mogelijke voorzieningen willen 'binnenhalen', maar zich positioneren in de regio. Almere moet het vooral zoeken in functies waarvan het eigenlijk vanzelfsprekend is dat men ervan heinde en verre voor naar Almere komt. Bij 'Almere' denkt men vooral aan ruimte, natuur, groen, water en recreatie. Wellicht kan Almere ook de ervaring die bij het ontwikkelen van deze *newtown* wordt opgedaan op het gebied van ruimtelijke ordening, bouwen en wonen uitbuiten. Immers, men komt nu al overal vandaan kijken hoe Almere dit presenteert.

1.2.6 Werkgelegenheid stimuleren

Uitgangspunt (zie 1.2.1): "Sterke groei is alleen verantwoord als de ontwikkeling van de werkgelegenheid krachtig wordt gestimuleerd."

Het dilemma dat hiervoor is geschetst bij de voorzieningen, speelt voor de werkgelegenheid een minstens zo grote rol. Bij een sterke bevolkingsgroei blijft de werkgelegenheid relatief achterlopen. Maar een stevige groei van de stad - met woningen, bedrijven en andere functies - kan ook het vliegwieleffect op gang brengen. Dat wil zeggen: bedrijvigheid trekt weer nieuwe bedrijvigheid aan; er wordt geprofiteerd van de dynamiek. Een dynamische stad met een geschikte beroepsbevolking, voorzieningen, bedrijven en werklocaties levert voorwaarden voor de vestiging en groei van bedrijven en van de werkgelegenheid.

In de jaren tot 2005 zal in Almere reeds een grote groei van de werkgelegenheid worden bewerkstelligd. Desondanks is er in 2005 nog steeds sprake van een grote discrepantie tussen de omvang van de lokale beroepsbevolking en de lokale werkgelegenheid. Er is opnieuw een inhaalslag nodig en de werkgelegenheid zal krachtig moet worden gestimuleerd. Er wordt gestreefd naar een betere woon-werkbalans, dat wil zeggen meer evenwicht tussen de omvang van de beroepsbevolking en het aantal arbeidsplaatsen. Daarvoor is een stevige banengroei nodig. Maar een volledig evenwicht zal niet worden bereikt. Het is heel normaal dat mensen werken in een andere stad dan waar zij wonen. Bij voorkeur gaat dat op in twee richtingen: een deel van de Almeerders werkt buiten de gemeente, en mensen van buiten werken in Almere. Op die manier wordt de infrastructuur evenwichtiger benut. Dit is vooral van belang voor een goede exploitatie van het openbaar vervoer, doordat treinen en bussen niet (bijna) leeg terug hoeven te rijden.

Almere neemt een gunstige en een steeds belangrijker positie in op de Noordvleugel van de Randstad, in aansluiting op de Amsterdamse Zuidas en de Mainport Schiphol. Almere kan bijdragen aan en meeprofiteren van de economische groei die in deze regio plaatsvindt. Almere moet zich profileren en positioneren, duidelijk laten zien wat de gemeente in huis heeft en de sterke kanten uitbuiten. Wat Almere vooral te bieden heeft, is *ruimte*. In de omgeving van Amsterdam en Schiphol wordt de ruimte steeds schaarser en bovendien legt het groeiende vliegverkeer hier nog extra beperkingen aan op. Voor conventionele, veel ruimtegebruikende bedrijven is daar, en elders in de Noordvleugel, weinig plaats. Almere kan ruimte bieden aan deze bedrijvigheid, zoals transport en distributie, toerisme en recreatie. Maar ook een deel van de hoogwaardige en vaak arbeidsintensieve bedrijvigheid in deze regio zal haar weg vinden naar Almere. Bij verdere groei van Almere zal het bedrijvenprofiel zich verbreden. Almere

krijgt een meer regionaal verzorgende functie en wordt een grotere speler in de regionale economie. Zo kan een nog grotere en efficiëntere acquisitiekracht worden gegeneerd.

Bij het zoeken naar kansen voor werkgelegenheid moet de Gemeente zich breed oriënteren en haar ligging temidden van een netwerk van verbindingen, waardoor het een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven is, uitbuiten.

Bij dit alles moet niet worden vergeten, dat de kracht van Almere in de eerste plaats in de woonfunctie ligt. Vooral door het bieden van aantrekkelijke woonlocaties voor mensen die in de regio werken, draagt Almere bij aan de economische groei in de Noordvleugel van De Randstad, waar Almere van meeprofiteert. Als Almere bovendien door het vergroten van de diversiteit aan woonmilieus bewoners weet te trekken die besluiten over de vestigingsplaats van bedrijven, kan dit een belangrijke impuls voor de lokale werkgelegenheid zijn.

De ruimtelijke ontwikkelingsstrategie moet derhalve voorwaarden scheppen voor het aantrekken van bedrijven, groei van de werkgelegenheid en het bereiken van een optimale woon-werkbalans. Zowel het bereiken van deze voorwaarden als het vervolgens goed benutten ervan vraagt een gezamenlijke inspanning.

1.2.7 Noodzakelijke infrastructuur

Uitgangspunt (zie 1.2.1): "Sterke groei is alleen verantwoord als de noodzakelijke lokale en regionale openbaar-vervoersverbindingen en verkeersinfrastructuur worden aangelegd."

Almere is gelegen aan de A6 die voor de mainport Schiphol en het stedelijk knooppunt Amsterdam een belangrijke verbinding met het achterland is. Almere is zo strategisch gepositioneerd als een 'poort' tot de Noordvleugel van de Randstad. Deze positie wordt versterkt door de inmiddels in gang gezette infrastructurele projecten zoals de A2y en de Hanzespoorlijn. Als gevolg van de ontwikkelingen tot 2005 zal de beschikbare capaciteit op de dan aanwezige infrastructuur maximaal zijn benut. Een spoedige uitvoering van de in de Craag-studie overeengekomen projecten is derhalve noodzakelijk.

Het is overigens niet zo dat de mobiliteit recht evenredig toeneemt met het aantal inwoners en dat er per zoveel inwoners een nieuwe strook asfalt zou moeten worden bijgelegd. De aandacht moet zich dan ook primair richten op 'bereikbaarheid' in plaats van op de 'infrastructuur'. Ook vanwege de grote politieke en maatschappelijke weerstand tegen uitbreiding van met name de weginfrastructuur, moet in de eerste plaats worden gekeken naar een goede en efficiënte benutting van de bestaande en reeds geplande infrastructuur. Vervolgens komt de vraag aan de orde, hoe en waar door aanleg van nieuwe wegen of spoor de bereikbaarheid kan worden vergroot. Nieuwe infrastructuur moet passen bij de positie die Almere inneemt in het regionale netwerk. Wat betreft het (hoogwaardig) openbaar vervoer moet worden bedacht dat het zich om redenen van exploitatie slecht laat gebruiken als ontwikkelingsinstrument, maar dat het pas volgt als er voldoende draagvlak voor is. Dit draagvlak kan worden ondersteund door de ruimtelijke ordening en de locatiekeuze. Een betere woon-werkbalans kan een belangrijke bijdrage leveren aan het oplossen van de congestie. Meer evenwichtige vervoersstromen vice versa verhogen de kansen op verantwoorde investeringen en exploitatie van de infrastructuur en optimaliseert zodoende de bereikbaarheid. De capaciteitsproblemen die zich bij het woon-werkverkeer voordoen, kunnen worden geredu-

Doelstelling en achtergrond

ceerd door waar nodig capaciteitsverhoging te realiseren en verder door spreiding van het verkeer in richting en tijd. Spreiding in richting: een meerzijdige oriëntatie draagt hier aan bij. Spreiding in tijd: er dient rekening gehouden te worden met de trend, dat de groei van de verkeersdruk in de spitsuren afvlakt en in de dalperiodes intensiever wordt. In de trendanalyse (hoofdstuk 5) is aangegeven, dat het klassieke 'tweemaal daagse' woon-werkverkeer in belang zal inboeten in verhouding tot het toenemende aantal korte trips naar verschillende privé- en werkafspraken. Andere trends in dit verband zijn het ontstaan van een 24-uurs-economie, telewerken en menging van wonen en werken.

1.2.8 Sluitende grondexploitatie

Uitgangspunt (zie 1.2.1): "Sterke groei is alleen verantwoord als de bouwproductie wat de grondexploitatie betreft kostendekkend is. De grondexploitatie dient minimaal sluitend te zijn."

Een kosten-baten-analyse en een risico-analyse maken deel uit van deze studie. De ruimtelijke ontwikkelingsstrategie is beoordeeld op financiële aspecten (zie hoofdstuk 9).

Hieronder wordt volstaan met enkele algemene opmerkingen. De *kosten* worden onder andere sterk bepaald door de mate waarin wordt aangehaakt op de aanwezige infrastructuur en gebruik gemaakt wordt van het aanwezige groen. De *opbrengsten* worden onder meer beïnvloed door de woningdifferentiatie en het stapelingspercentage. In de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie worden deze indicatief aangegeven.

Uitgangspunt voor de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie is het optimaal uitnutten van de mogelijkheden van kostenreductie en van opbrengstmaximalisatie.

1.2.9 Zuinig beheer

Uitgangspunt (zie 1.2.1): "Sterke groei is alleen verantwoord als de kosten van het beheer van de openbare ruimte binnen de daarvoor gestelde normen blijven. Het beheer moet voldoen aan de daarvoor vastgestelde norm (gemiddeld f750 per woning)."

In de gemeente Almere zijn de beheerskosten hoog door het grote areaal aan openbare ruimte (verharding en groen). Deze kosten drukken zwaar op de gemeentebegroting en zullen dat bij ongewijzigde voortzetting van het beleid in de toekomst nog veel meer gaan doen. Het streven is er op gericht de kosten van het beheer gemiddeld over de gehele stad op f750 per woning te doen uitkomen. Daarvoor zijn in elk geval ook maatregelen in het bestaand stedelijk gebied nodig. Het gaat er dan vooral om de openbare ruimte efficiënter in te richten.

Voor het beheersen van de kosten van beheer en onderhoud zijn er kortgezegd twee oplossingsrichtingen: het *areaal verkleinen* en het *draagvlak vergroten*.

'Areaal verkleinen' betekent: zorgen voor minder openbare ruimte en groen. Als oplossingen kan men dus denken aan: 'minder openbaar' (bijvoorbeeld door privatisering van eigendom en/of beheer of een hoger uitgiftepercentage in nieuwe wijken), 'minder ruimte' (bijvoorbeeld door de gemiddelde bebouwingsdichtheid te verhogen), of 'minder groen' (bijvoorbeeld door minder groenaanleg). Dit vraagt een zeer zorgvuldige afweging.

'Draagvlak vergroten' betekent, dat men zorgt voor meer opbrengsten. Groei van de bevolking en van het aantal woningen kan hieraan bijdragen. Van belang is vooral een

Doelstelling en achtergrond

goede verhouding tussen het aantal woningen en de hoeveelheid openbare ruimte.

De ruimtelijke ontwikkelingsstrategie moet voorwaarden scheppen om de beheersproblematiek op te lossen. Er is uiteraard een verband tussen de opzet van de ruimtelijke structuur en de beheerskosten. Toch dient het vraagstuk van optimalisatie van inrichting en beheer van de openbare ruimte niet direct gekoppeld te worden aan een bepaald conceptueel ruimtelijk model, aangezien 'optimaliseren' in principe in vrijwel elk model mogelijk is.

In hoofdstuk 9 wordt nader ingegaan op de financiële aspecten van de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie, zowel uit het oogpunt van grondexploitatie als van beheer.

1.2.10 Duurzame ontwikkeling

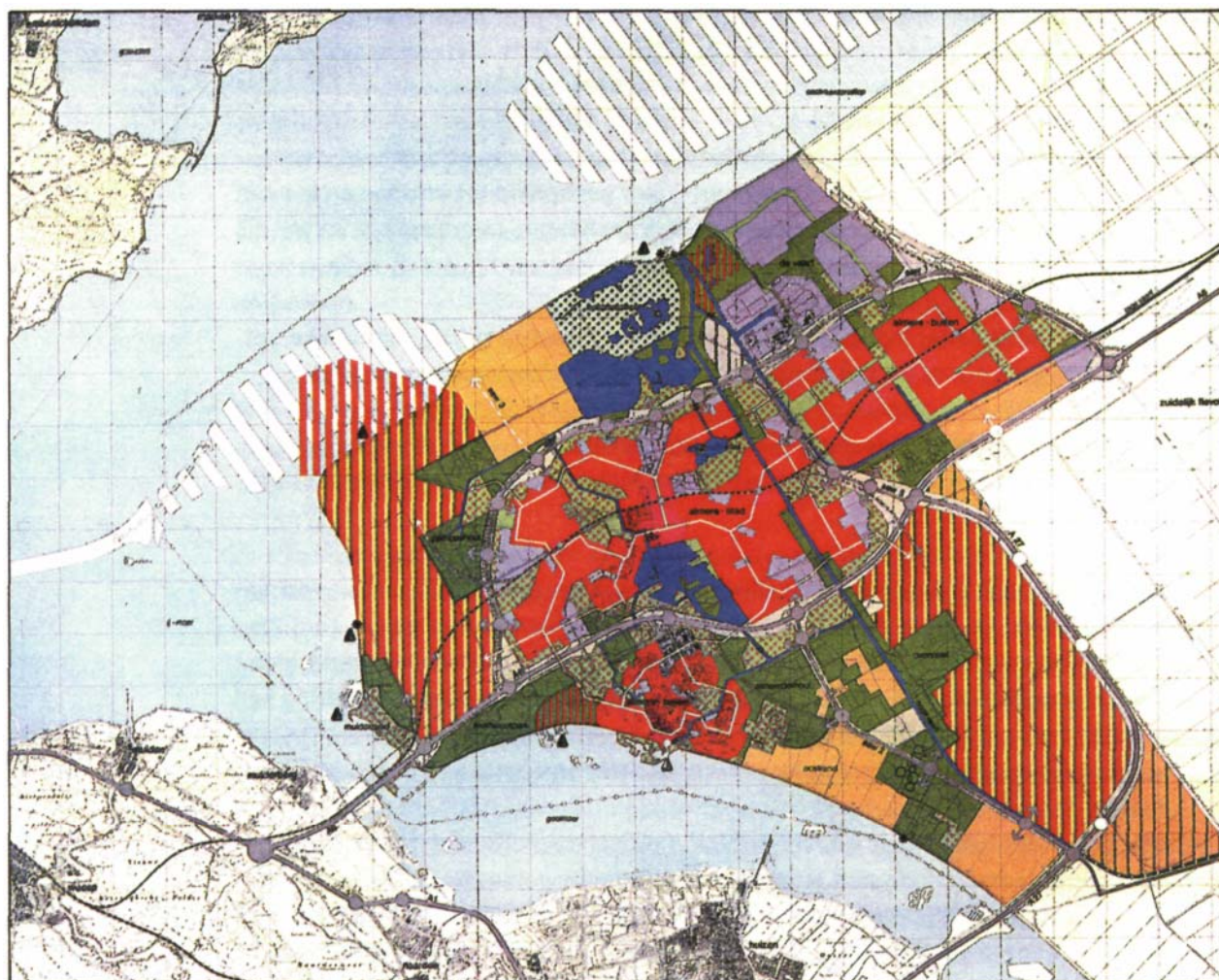
Uitgangspunt (zie 1.2.1): "Almere moet natuur- en milieuvriendelijk en duurzaam worden ontworpen."

Het streven naar een duurzame ruimtelijke ontwikkeling is altijd al kenmerkend geweest voor Almere. Deze lijn moet worden voortgezet en hieraan dient op eigentijdse wijze opnieuw inhoud te worden gegeven. Er zijn daarvoor verschillende benaderingen mogelijk. Zo kan de stad als een *eco-systeem* worden gezien. Aan deze benadering kan een aantal ontwerp-principes worden ontleend:

- voorkom *in- en uitgaande stromen* van water, verkeer, energie en grond- en afval stoffen;
- *benut de potenties van het gebied* (natuur, landschap, cultuurhistorie, leefomgeving) en voorkom onnodige milieubelastingen van die gebieden;
- *betrek de actoren bij de planvorming* (de 'actoren' zijn de inwoners van Almere, maar ook andere partijen, zoals het energiebedrijf, het vervoersbedrijf en markt partijen).

Ook kan de stad worden gezien vanuit het principe van twee netwerken, te weten het *openbaar-vervoersnetwerk* en het *ecologie- en waternetwerk*. Hoe beter een gebied ontsloten wordt met het openbaar vervoer, hoe *intensiever* het gebied gebruikt moet worden. Daarentegen, hoe hoger de ecologische waarde van een gebied hoe *extensiever* het gebruik.

Bestuurlijke context



verklaring

stedelijk gebied

- wonen
- werken
- centrum
- t.b.v. utilitaire werken (autowegen, leidingstraten, reinwaterkelder, vuilstort, enz.)

reserveringen

- landbouw, bos en reservering stedelijk gebied
- bijzondere bestemming

bos, beplantingen

- bos
- park (openbaar)
- moerasbos

- landbouw
- landbouw en bos
- utilitaire werken en bos (vloeivelden)
- bos en recreatie (sportvoorzieningen, volkstuinten, enz.)

infrastructuur

- autosnelweg met aansluiting /in studie
- aansluiting in studie
- stadsautoweg met aansluiting /in studie
- spoorweg met station
- spoorweg /station in studie
- openbaarvervoersbaan
- infrastructuur in studie

- water buitendijks
- water binnendijks

diversen

- hoogspanningsleiding
- leidingstraat nationaal
- grens plangebied
- jachthaven grootschalig / kleinschalig
- bijzondere recreatieve bestemming
- sluis



Hoofdstuk 2

Bestuurlijke context

2.1 Ontstaan van Almere

In 1971 werd door de rijksoverheid tot de bouw van Almere besloten, teneinde een bijdrage te leveren aan de oplossing van de ruimteproblematiek in het noordelijk deel van de Randstad. In 1976 kwamen de eerste bewoners. De gemeente Almere werd op 1 januari 1984 ingesteld. Vóór die tijd was het plaatselijk bestuur in handen van het openbaar lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders (ZIJP).

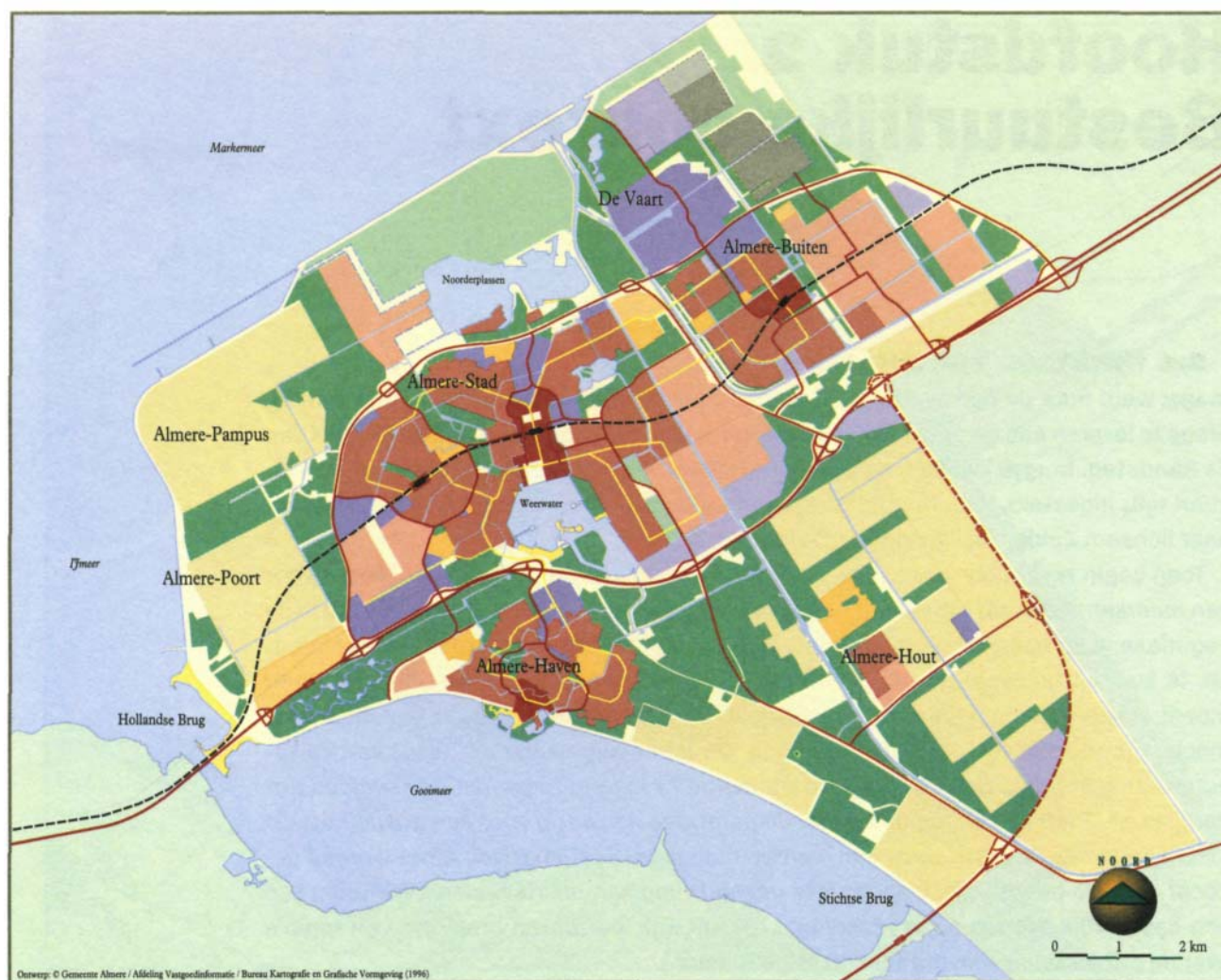
Toen begin zeventiger jaren werd besloten tot de bouw van Almere, is gekozen voor een *meerkernige opzet om* verschillende woonmilieus te kunnen realiseren en om in de beginfase in verband met het gewenste hoge bouwtempo aan meerdere kernen tegelijk te kunnen bouwen. Daarbij werd er voor gewaarschuwd dat de keuze die toen moest worden gemaakt voor de ontwikkelingen op de korte termijn, niet bepalend mocht zijn voor de verdere ontwikkelingen. De toenmalige minister Schut van Volkshuisvesting stelde: *"De polynucleaire conceptie (= meerdere kernen) is een goed uitgangspunt. Toch zijn er nog onvoldoende garanties aanwezig voor een goede ontwikkeling waarmee de 21ste eeuw kan worden ingegaan. Systematisch moet worden gezocht naar de beste vorm waarin deze ontwikkeling kan plaatsvinden."* (Notulen van een bestuurlijk overleg op 15 maart 1971 tussen Rijk, betrokken provincies en regio's over de ontwikkeling van het toekomstige Almere.)

Het nu voorliggende rapport kan gezien worden als een neerslag van zo'n systematische zoektocht. Aanleiding hiervoor was onder meer de eerdere scenariostudie van de gemeente Almere (Scenariostudie Almere 1995-2020, waarover straks meer), waarin werd geconcludeerd dat de meerkernige opzet evaluatie behoeft.

De eerste kern was Almere-Haven aan het Gooimeer. In 1976 kwamen hier de eerste bewoners van de ruim 22.000 die de kern nu telt. Inmiddels is de realisatie van dit stadsdeel vrijwel voltooid en dient zich een fase van onderhoud en vernieuwing aan. De twee stadsdelen Almere-Stad en Almere-Buiten zijn nog volop in ontwikkeling. Almere-Stad huisvest van alle kernen de meeste inwoners en daarnaast vinden hier tal van centrale voorzieningen voor de gehele gemeente een plaats. Almere-Buiten, waar aan het einde van deze eeuw zo'n 35.000 mensen zullen wonen, grenst aan het bekende natuurgebied de Oostvaardersplassen.

Almere heeft een gescheiden verkeerssysteem voor auto's, fietsers en voetgangers. De bus heeft een eigen baan, die niet voor ander verkeer toegankelijk is. De meeste mensen wonen binnen een afstand van vierhonderd meter van een bushalte. Parkeren is overal in Almere nog gratis. Almere oefent als woonplaats een grote aantrekkingskracht uit, niet in de laatste plaats vanwege de vele recreatiemogelijkheden, met stranden, plassen, parken en bossen. Op zich is dat niet eens zo bijzonder, maar Almere onderscheidt zich binnen de Noordvleugel van de Randstad zeer nadrukkelijk door het op grote schaal bereikbaar en toegankelijk zijn van deze voorzieningen.

Bestuurlijke context



- stedelijk gebied / in voorbereiding
- centrumgebied
- bedrijventerrein / in voorbereiding
- natuur / bos / park / in voorbereiding
- glastuinbouw / in voorbereiding
- sport / recreatie / in voorbereiding
- water / waterrecreatie
- landbouw
- spoorlijn met station
- rijksweg
- rijksweg in ontwikkeling
- lokaal wegenstructuur
- busbaan

Almere in 1995

Dit kaartbeeld illustreert de stand van zaken in 1995 en de ontwikkelingen die in de periode tot 2005 zijn te verwachten.

2.2 Structuurplan

Het Structuurplan Almere is in 1983 vastgesteld door de minister van Verkeer en Waterstaat, verantwoordelijk voor het openbaar lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders (ZIJP). Dit structuurplan gaat uit van de meerkernige structuur. De kernen Almere-Haven, Almere-Stad en Almere-Buiten zijn in het Structuurplan vastgelegd. Voor de rest van het grondgebied van de gemeente moeten de gewenste stedelijke ontwikkelingen op structuurplan-niveau nog worden vastgesteld. Wel zijn in het Structuurplan stedelijke reserveringen in west en oost aangegeven, maar de kernen Poort, Pampus en Hout zijn in het Structuurplan niet benoemd.

De planperiode waar het geldende Structuurplan hoofdzakelijk betrekking op heeft, loopt ten einde en de tijd is daar om opnieuw na te denken over een visie op de structuur en de verdere ontwikkeling van de gemeente. Sinds 1983 is de maatschappelijke context immers sterk gewijzigd en met de verdere uitgroei van Almere en de uitvoering van de Vinex-woningbouwopgave komen ook de grenzen van het huidige structuurplan in zicht. Na 2005 ontbreekt binnen de *huidige* structuur de ruimte voor verdere grootschalige stedelijke uitbreiding en bij ongewijzigde voortzetting van het beleid zal het beheer van de enorme hoeveelheid openbare ruimte de Gemeente grote financiële tekorten opleveren.

2.3 Stadsplan Almere 2005

In het Stadsplan Almere 2005 is door de Gemeente het lange-termijnbeleid geschetst voor de periode tot 2005 en verder. De nota diende onder meer als kader voor de onderhandelingen met het Rijk over de Vinex-opgave, in de periode dat de gemeente Almere voornemens was deel te nemen aan het Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA). Deze bestuurlijke context is inmiddels gewijzigd.

Het Stadsplan is gericht op de completering van de huidige structuur en op de verdere inrichting van het stadscentrum. De uitvoering hiervan wordt nu en de komende jaren voortvarend ter hand genomen. Het in de nota gekozen ambitieniveau is hoog in termen van inwoners, woningbouw, voorzieningen, werkgelegenheid en infrastructuur, zowel in kwantitatieve als in kwalitatieve zin. Het Stadsplan voorziet in een belangrijke schaal- en kwaliteitssprong naar een stad van circa 170.000 inwoners. De besluitvorming was gericht op een in hoog tempo verder ontwikkelen van de stad, hetgeen tot voor kort min of meer een vanzelfsprekendheid was. Onder invloed van de toenemende complexiteit van de opgave is er echter van een automatisme geen sprake meer. De Gemeenteraad (7-12-1995, 1-2-1996, zie paragraaf 1.2.1) heeft daarom gevraagd om een kritische bezinning op de verdere groei en ontwikkeling van Almere na 2005. De opgave waar de stad in de periode na 2005 voor staat, vraagt om verdere doordenking en visie-ontwikkeling. Daarbij komen vraagstukken aan de orde als: ruimtelijke kwaliteit, kostendekkende bouwproductie, beperking van de beheerskosten, stimulering van de werkgelegenheid, voldoende infrastructuur en openbaar vervoer en een volwaardig voorzieningenniveau.

2.4 Scenariostudie Almere 1995-2020

De complexiteit van de opgave waar Almere voor staat, is nader verkend in de scenariostudie Almere 1995-2020. De Gemeenteraad (7-12-1995) heeft op basis van deze studie geconcludeerd: *"Gelet op de rol van de gemeente Almere in het nationale verstedelijkingsbeleid, wordt in principe gekozen voor het scenario dat voorziet in de bouw van 3000 woningen per jaar na 2005. Almere kan echter alleen een substantiële bijdrage blijven leveren aan de opvang van de regionale woningbehoefte, als de gecon-*

Bestuurlijke context

stateerde consequenties binnen aanvaardbare grenzen blijven. Dat vereist dat aan de gestelde voorwaarden wordt voldaan. Over die - nader uit te werken - voorwaarden moeten harde afspraken gemaakt kunnen worden met het Rijk en de Provincie."

In de gemeentelijke scenariostudie werd geconcludeerd, dat de meerkernige opzet evaluatie behoeft, waarbij het onder meer gaat om de verkeersafwikkeling, maar ook om de ruimtelijke capaciteit, de grondkosten van de woongebieden en de beheerskosten van de openbare ruimte.

2.5 PKB Nationaal ruimtelijk beleid

Het ruimtelijk beleid van de nationale overheid is begin jaren '90 weergegeven in de Vierde nota over de ruimtelijke ordening Extra, de zogeheten Vinex. De kern daarvan is in de Vinex vastgelegd onder de titel 'PKB Nationaal ruimtelijk beleid'. Een 'PKB' is een *planologische kernbeslissing*, waarvoor een procedure wordt doorlopen die in de Wet en het Besluit op de Ruimtelijke Ordening (WRO en BRO) is vastgelegd. In de Vinex wordt voor de periode 1995-2005 voorzien in de bouw van 30.000 woningen. Het gaat daarbij om de locaties Almere-Stad, -Buiten en -Poort. Volgens de Vinex blijft voor de periode na 2005 (post-Vinex) de mogelijkheid van een verdere ontwikkeling van Almere open.

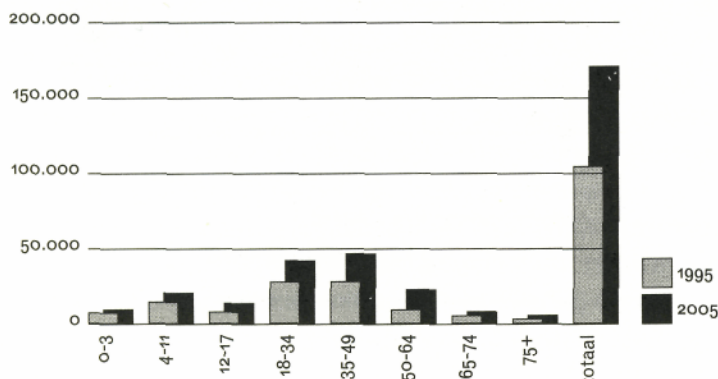
De uitvoering van dit beleid is voor wat Almere betreft vastgelegd in het '*Vinex-convenant*', waarin met het Rijk is overeengekomen dat Almere in de periode 1995-2005 jaarlijks 3.000 woningen bouwt. Omdat de Vinex-bouwopgave in de bestaande drie kernen van Almere kan worden gerealiseerd, heeft het gemeentebestuur van Almere besloten in afwachting van de uitkomsten van deze studie Almere-Poort vooralsnog niet in ontwikkeling te nemen.

Nu de uitvoering van de Vinex-taak ter hand is genomen, wordt een begin gemaakt met actualisering van de Vinex. In het kader daarvan vindt in de loop van 1996 bestuurlijk overleg plaats tussen rijksoverheid, provincies en gemeenten over de omvang van en de locaties voor de woningbouw in de periode 2005 tot 2010, met een doorkijk naar de periode tot 2015. Vanwege de continue grote vraag naar nieuwe woningen en de onverminderd grote druk op de schaarse ruimte in de Noordvleugel, ligt het in de lijn der rede te verwachten dat Almere ook na 2005 een forse bijdrage zal moeten leveren aan het oplossen van deze problematiek. Dit zou een continuering van de jaarlijkse bouwproductie van enkele duizenden woningen kunnen betekenen. Het gemeentebestuur van Almere is bereid onder voorwaarden deze taak ten behoeve van het nationale verstedelijkingsbeleid te vervullen. Het gehele proces van de nu voorliggende Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie staat dan ook ten dienste van de inbreng van Almere in de onderhandelingen met het Rijk in het kader van de actualisering van de Vinex.

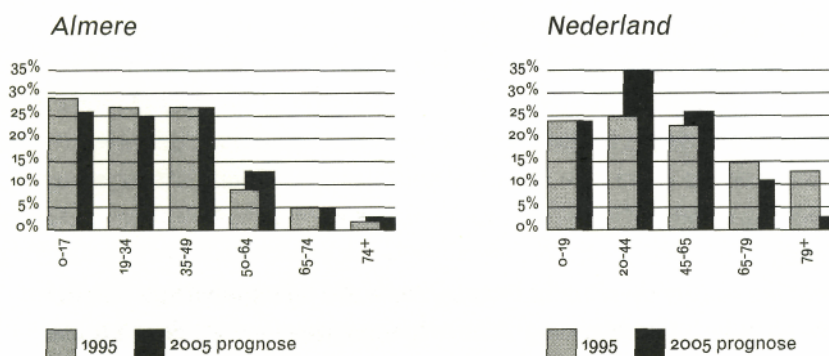
Hoofdstuk 3 Almere in 2005

De uitgangssituatie voor deze studie is *Almere in 2005*. Dat is het einde van de Vinex-periode en van het uitvoeringsconvenant dat Rijk en Regio hebben afgesloten om de Vinex-plannen uit te voeren. De gemeente Almere heeft voor de Vinex-periode de beleidslijnen geschetst, die moeten leiden tot de situatie in 2005. Tussen nu en 2005 is het beleid er op gericht om de stad Almere nog aantrekkelijker te maken om te wonen, te werken en te verblijven. Daarbij gaat het er niet alleen om nieuwe bewoners te huisvesten, maar bovenal om het creëren van werkgelegenheid en het aanbieden van een compleet voorzieningenpakket. Met name op het gebied van het voorzieningenniveau wordt het komende decennium een grote stap gemaakt. Het Centrumplan van Rem Koolhaas beoogt van het centrum van Almere-Stad een compleet winkelcentrum te maken met culturele voorzieningen die passen bij een stad met een bevolkingsomvang van 170.000 inwoners, zoals bijvoorbeeld een nieuwe bioscoop en een schouwburg. Ook streeft de Gemeente naar vestiging van hoger onderwijs binnen haar grenzen.

De leeftijdsopbouw van Almere in 1995 en 2005 in absolute aantallen.



De leeftijdsopbouw van Almere en Nederland in 1995 en 2005 in procenten.



Almere in 2005



Ontwerp: C. Gemeente Almere / A. J. J. B. V. K. G. o. d. i. n. f. e. r. n. i. t. K. J. B. w. u. K. M. U. f. r. a. t. i. e. n. G. n. f. i. t. c. h. e. V. o. l. e. r. t. w. e. (I. W. 6)

- | | | | |
|--|---|--|---------------------------------|
| | stedelijk gebied | | spoorlijn met station / halte |
| | landbouw / reservering stedelijk gebied | | ontwikkelingsrichting spoorlijn |
| | centrumgebied | | rijksweg |
| | bedrijventerrein | | lokaal wegenstructuur |
| | natuur / bos / park | | reservering wegenstructuur |
| | glastuinbouw | | busbaan |
| | water / waterrecreatie | | ontwikkelingsrichting busbaan |
| | sport / recreatie | | |
| | landbouw | | |

Almere in 2005

Dit kaartbeeld illustreert de situatie in 2005 zoals die bij ongewijzigd beleid zal ontstaan, en schetst de planologische uitgangssituatie voor deze studie.

In 2005 is het aandeel kinderen jonger dan 12 jaar in de totale leeftijdsopbouw van Almere afgenomen van 21% naar 18% en het aandeel volwassenen ouder dan 50 jaar toegenomen van 16% naar 21%. Onder andere door deze - met de landelijke trend overeenkomende - 'ontgroening' zal het gemiddelde aantal inwoners per woning afnemen van ruim 2,5 naar 2,4 (ongeveer gelijk aan het landelijke gemiddelde). De bevolkingstoename tussen 1995 en 2005 komt voor het grootste deel voor rekening van Almere-Stad (+37.000) en Almere-Buiten (+29.000). Tegen die tijd zullen steeds meer nieuwe inwoners afkomstig zijn uit de provincies Utrecht en Flevoland.

Binnen de Noordvleugel van de Randstad blijft Almere zich onderscheiden door het in grote aantallen bouwen van goede, toegankelijke grondgebonden woningen. Hier is sprake van de 'succesvolle Almere-formule'. Daarnaast zal echter de vraag naar andere typen woningen toenemen.

In de periode 1995-2005 vindt, zowel absoluut als relatief, de grootste toename van het aantal arbeidsplaatsen in de nog jonge geschiedenis van Almere plaats. Desondanks blijft de werkgelegenheid sterk achter bij de groei van de beroepsbevolking. Het aantal arbeidsplaatsen in Almere stijgt naar een kleine 42.000 (+80%). In 2005 omvat de beroepsbevolking van Almere ruim 82.000 personen.

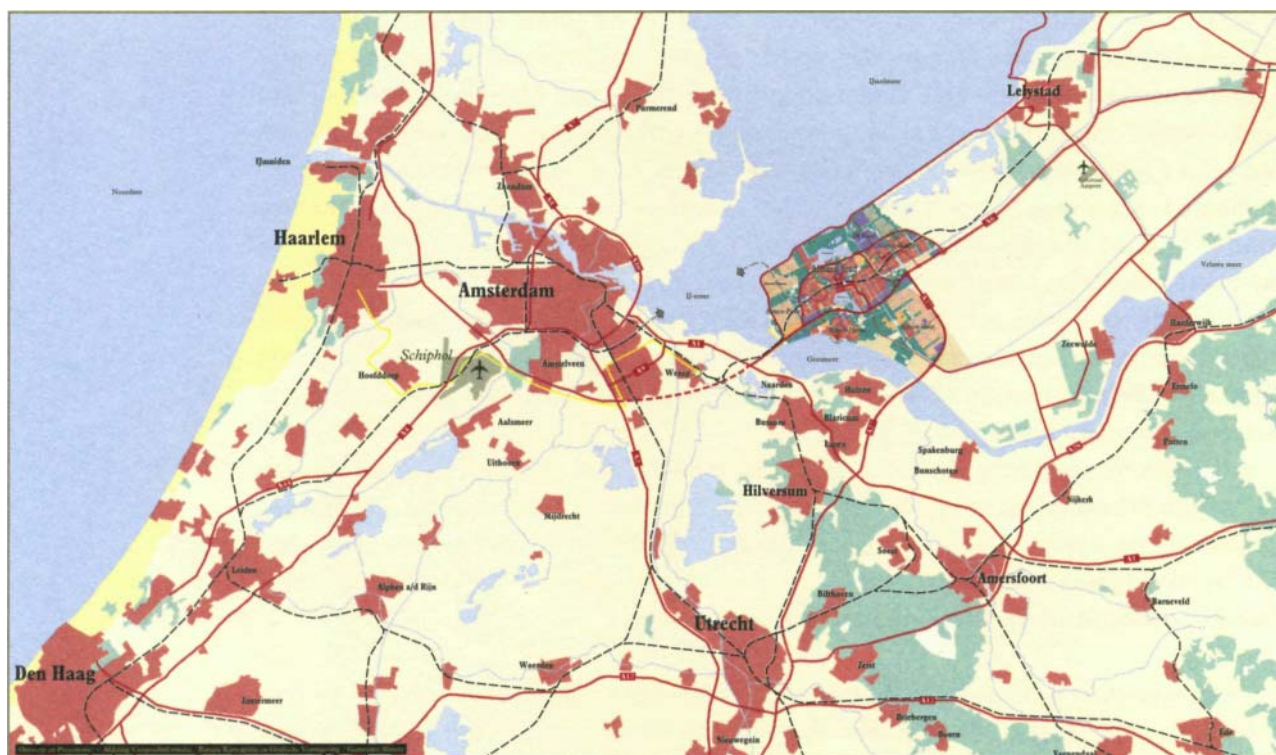
Door de wijze van inrichten van nieuwe uitleggebieden tussen nu en 2005 zal de omvang van de openbare ruimte per woning geleidelijk afnemen. Nu is dat 508 m² per woning, in 2005 zal dit gedaald zijn tot 446 m². Met zijn meerkernigheid is Almere opgezet als een eigenstandig stedelijk complex met een groenstructuur die een (boven)regionale functie vervult. Mede daarom zal het ruimtebeslag van stedelijke en bovenwijkse voorzieningen in 2005 nog altijd hoog zijn. De beheerskosten zullen geleidelijk gaan dalen, maar zullen bij ongewijzigd beleid nog altijd aanzienlijk hoger zijn dan het streefniveau van gemiddeld f750,00 per woning. Dit vraagt om een oplossing.

In de komende tien jaren zullen de verschillende bos- en natuurgebieden in de gemeente verder tot ontwikkeling gekomen zijn. De groengebieden raken geleidelijk volgroeid. Daardoor zijn de recreatiemogelijkheden en natuurwaarden sterk toegenomen, evenals de regionale betekenis van deze voorzieningen.

Naar verwachting zal de komende jaren het bedrijventerrein Stichtse Poort, nabij de Stichtse Brug, in ontwikkeling worden genomen. Hoewel dit geen onderdeel is van operationeel ruimtelijk-economisch beleid, is er bij deze studie wel rekening mee gehouden, omdat nu reeds de druk uit de regio Utrecht voelbaar is.

De infrastructuur heeft in 2005 duidelijke veranderingen ondergaan. De A27 is dan verbreed en doorgetrokken naar de A6. Op de A6 zijn mogelijk reeds één of meer wisselstroken gerealiseerd. In het kader van de Craag-studie zullen projecten in uitvoering zijn genomen die de capaciteit op de A1 moeten vergroten. Het functioneren van de belangrijke achterlandverbinding van Mainport Schiphol via de A6-corridor wordt steeds meer bemoeilijkt door het ontbreken van een aansluiting van de A6 op de A9.

Wat het spoor betreft zijn er plannen voor *Regiorail* en is in 2005 het *Sternet* rond Amsterdam in uitvoering genomen. De treinen van het Sternet zullen, met name na de voorziene spoorwegverdubbeling, Almere frequenter en met meer stops aandoen dan nu gebruikelijk is. Inmiddels is dan ook de Gooiboog - de spoorlijn die na de Hollandse Brug afbuigt richting Hilversum en Utrecht - aangelegd. Richting Zwolle wordt de 'Hanzelijn' gerealiseerd. Als deze lijn gereed is, zullen van de tien treinen per uur in beide richtingen die Almere dan aandoen, er twee als *Intercity* via Lelystad richting Zwolle gaan.



Inf rastructuur Almere 2005

Dit kaartbeeld schetst de positie van Almere in zijn regionale context met inbegrip van het rond 2005 gerealiseerde netwerk aan infrastructuur.

Hoofdstuk 4 Regionale oriëntatie

In 2005 zal Almere minder 'eenzijdig' maar altijd nog in belangrijke mate georiënteerd zijn op Amsterdam. Almere heeft dan nog steeds vooral het karakter van een woonplaats voor forensen die ergens anders werken. Door het ingezette beleid zal Almere dan als eigenstandig stedelijk complex binnen de Noordvleugel van de Randstad opereren. Dit biedt de Gemeente de kans te kiezen voor nieuwe accenten in de regionale oriëntatie en om daaraan door middel van het ruimtelijk beleid invulling te geven. Overigens zijn de functionele relaties met de regio in toenemende mate niet primair afhankelijk van de ruimtelijke structuren; voor een groot deel ontwikkelen zij zich autonoom.



Almere in groter ruimtelijk verband.

De afbeelding geeft de regionale positie van Almere weer. Het kaartje is overgenomen uit de concept *Tweede Benelux Structuurschets* en geeft een beeld van de zogenoemde *Mainport Benelux*. Rond de deltamonding bevindt zich het grootste havengebied ter wereld: Rotterdam/Antwerpen. Aan de noordzijde maakt ook de haven van Amsterdam maar vooral de luchthaven Amsterdam-Schiphol deel uit van dit mainport-complex. Daar omheen is een uitgestrekte zone ontstaan met hoge bevolkingsdichtheden, als een onderdeel van het banaanvormige economische kerngebied van Europa. De Mainport Benelux heeft een aantal belangrijke achterlandverbindingen, die essentieel zijn

Regionale oriëntatie

voor het functioneren van de zee- en luchthavens. Almere is op de afbeelding een 'poort' naar het mainportgebied; door de stad loopt de hoofdtransportas naar het noordoosten van Europa.

Almere maakt dus onderdeel uit van verschillende krachtenvelden. Het gemeentebestuur moet nadenken over de vraag hoe op de ontwikkelingen die zich in de wijde omgeving van Almere afspelen, zal worden aangehaakt en op welke regio('s) de stad zich voornamelijk wil richten.

Het gaat in grote lijnen om de volgende oriëntatie-richtingen:

1. *Westelijke* oriëntatie: de Noordvleugel van de Randstad, met name de regio Amsterdam;
2. *Oostelijke* oriëntatie. de Oostflank van de Randstad, Utrecht, Amersfoort en verder;
3. *Noordelijke* oriëntatie: de corridor Amsterdam-Almere-Lelystad en verder (as A6/Hanzelijn);
4. Oriëntatie op *natuur- en landschappelijke ontwikkelingen*.

1. *Westelijke oriëntatie*

De Randstad heeft twee vleugels: de Zuidvleugel rond o.a. Den Haag en Rotterdam en de Noordvleugel rond o.a. Haarlem, Schiphol en Amsterdam. De beide vleugels bestaan uit gebieden die via netwerken van woon-werkrelaties, zakelijke verbanden en vrijetijdsbesteding intensief met elkaar verbonden zijn. Het traditionele centrum van de Noordvleugel is de binnenstad van Amsterdam. Er is echter steeds minder sprake van één enkel centrum. Nieuwe werkgelegenheidsconcentraties ontstaan in bijvoorbeeld Amsterdam-Zuidoost en -Zuid en in de Haarlemmermeer. Schiphol heeft als *mainport* een bijzondere centrumfunctie en zo zijn er meer voorbeelden te noemen. Deelgebieden binnen de Noordvleugel zullen zich gaan specialiseren in één of hooguit enkele specifieke functies, die dan ook van regionale betekenis zullen zijn. In plaats van een concentratie van verkeersstromen met één bestemming ontstaat steeds meer een beeld van kris-kras door elkaar lopende mobiliteitspatronen.

Binnen de Noordvleugel worden de ontwikkelingen de komende decennia in toenemende mate gekenmerkt door economische expansie en werkgelegenheidsontwikkeling aan de west- en zuidzijde, de zogenoemde Zuidas, van Amsterdam, terwijl de woonfunctie zich vooral in oostelijke richting ontwikkelt.

Almere, dat oorspronkelijk is opgezet als overloopgebied voor Amsterdam en het Gooi, maakt integraal deel uit van de Noordvleugel van de Randstad. Almere kan zich binnen de Noordvleugel profileren door bewust aansluiting te zoeken bij de ontwikkelingen die hier plaatsvinden. Almere 'doet' nu vooral de woningbouw, met name de huisvesting van economische middengroepen, een rol die door andere partijen in de Noordvleugel ondersteund wordt. Immers, Schiphol mag niet belemmerd worden in zijn groei en daarom moet de woningbouw zoveel mogelijk buiten de directe invloedssfeer van Schiphol gesitueerd worden. Almere voorziet in die behoefte. Daarnaast biedt Almere met de ontwikkeling van het stadscentrum ook na 2005 volop ruimte om eventuele overloop in hoogwaardige werkgelegenheid te accommoderen. De functie van Almere beperkt zich anno 2005 niet langer tot het voorkomen dat bevolking en werkgelegenheid uit de Noordvleugel wegtrekken, Almere zal dan zoveel momentum genereren en aantrekkingskracht uitoefenen dat het additionele impulsen kan geven

aan de Noordvleugel. Almere kan zich binnen de Noordvleugel dan profileren met een breder assortiment aan functies.

Een positionering in de Noordvleugel brengt verkeersstromen richting Amsterdam met zich mee. Tot nu toe zijn daarvoor twee mogelijkheden geformuleerd: de bestaande verbindingen over de uit te breiden Hollandse Brug of een aansluiting op het openbaar vervoer naar IJburg, via een verstedelijkingsas IJburg-Almere-Pampus. Hierdoor zou een rechtstreekse rail-verbinding tussen Almere en de Zuidas van Amsterdam ontstaan via de zogeheten Diemertak.

2. Oostelijke oriëntatie

Recente provinciale studies geven aan hoe de relaties met het Gooi en de provincie Utrecht (Utrecht en Amersfoort) kunnen worden geïntensiveerd. Dit heeft verschillende verstedelijkingsmodellen opgeleverd. In een aantal van deze modellen is de groei van Almere zowel sterk naar het westen (Pampus) als naar het oosten gericht. Het model waarin deze dubbelzijdige oriëntatie het verste is uitgewerkt, bevat uiteindelijk circa 80.000 *nieuwe* woningen in Almere.

Op dit moment zijn de relaties met Utrecht nog niet bijzonder intensief, maar ze nemen wel toe. De A27 wordt verlengd over de Stichtse Brug naar de A6 en met de aanleg van de Gooiboog rond 2002 ontstaat ook een directe spoorverbinding. De voorgenomen nieuwbouwlocatie Almere-Hout betekent een begin van uitbreiding van Almere in oostelijke richting. In omgekeerde richting zal Amersfoort met de locatie Vathorst de sprong over de A1 maken. Utrecht kan voorlopig vooruit met Leidsche Rijn. Wel is op bestuurlijk niveau een convenant gesloten met de provincie Utrecht om na het jaar 2000 in het zuidelijk gedeelte van Flevoland (dus niet per se in Almere) jaarlijks 600 woningen te bouwen voor de Utrechtse woningbehoefte. Bovendien zal in totaal 20 à 30 hectare aan terreinen ten behoeve van de werkgelegenheid worden gereserveerd.

Voordeel van een oostelijke oriëntatie is dat de 'voeding' voor regionale voorzieningen in Almere groter wordt en Almere de ruimtenood in de Utrechtse stadsgewesten kan helpen lenigen. Almere verwerft zich met andere woorden een positie in de Oostflank van de Randstad respectievelijk in de Stedenring Centraal-Nederland, de zone waar toe ook grote delen van Gelderland en Noord-Brabant behoren (o.a. Arnhem-Nijmegen-Den Bosch-Eindhoven) en waar de stedelijke groei zich na 2005 zal voortzetten. Door een oostelijke oriëntatie kan Almere aansluiten bij deze ontwikkeling.

3. Noordelijke oriëntatie

De A6, die voor de ontsluiting van Almere van groot belang is, is primair een verbinding met het achterland voor de *mainport* Schiphol. Als bovendien in 2007 de Hanzelijn operationeel is, zal dit de ontwikkeling van een economische corridor langs deze bundeling van infrastructuur nog verder stimuleren. Naarmate het beleid van de rijksoverheid meer en meer gericht is op het concentreren van ruimtelijk-economische ontwikkelingen binnen dergelijke corridors, zal de noodzaak van het optimaal functioneren van deze achterlandverbinding zich steeds duidelijker laten voelen. Almere ligt ideaal om van deze corridorontwikkeling te profiteren. Het meest directe effect van de ligging aan een belangrijke transportcorridor is bedrijvigheid in de transport- en distributiesfeer. Het belangrijker worden van de A6 zal ook de behoefte oproepen aan een duidelijkere stedenbouwkundige manifestatie van Almere aan de

Regionale oriëntatie

rijksweg. De gemeente Almere moet er in haar ruimtelijk beleid voor oppassen dat de functie van de A6 als verbinding van Schiphol met het achterland niet onnodig onder druk komt te staan.

4. Oriëntatie op natuur- en landschappelijke ontwikkeling

De grote diversiteit aan verschillende landschappelijke types op een betrekkelijk klein grondgebied is kenmerkend voor Nederland. Deze onderscheiden kwaliteiten worden geaccentueerd door de schaal van de verschillende elementen en worden al sinds jaar en dag beleidsmatig ondersteund door het nastreven van compacte verstedelijking als contrast met het omringende landschap.

Een horizontale doorsnede van de Noordvleugel van de Randstad is een goede illustratie hiervan. Centraal in de Noordvleugel liggen Amsterdam en Schiphol, in de terminologie van het actuele ruimtelijke beleid: een 'stedelijk knooppunt met internationale allure' en een 'mainport'. Het betreft een zeer intensief stedelijk gebied, dat als één van de pijlers van de nationale economie geldt als speerpunt van het nationaal ruimtelijk-economisch beleid.

De Noordvleugel wordt aan beide zijden geflankeerd door landschappelijke elementen van grote schaal. In het westen is dat de zee met het aanliggende duingebied, in het oosten is dat het Markermeer. De open ruimte van het Markermeer heeft door de openheid van Zuidelijk Flevoland uitlopers in de Utrechtse Heuvelrug en de Veluwe.

Tegen beide flanken aan liggen op afstand van Amsterdam verschillende stedelijke complexen. In het westen is dat het stadsgewest Haarlem, dat zich uitstrekt van Uitgeest in het noorden tot Heemstede in het zuiden. In het oosten zijn het de rondom het Gooimeer geclusterde stadsgewesten van Hilversum en Almere. Het karakter van deze stedelijke complexen is sterk ingegeven door de ligging in de Noordvleugel, met een aflopende stedelijke intensiteit naarmate men dichterbij de flanken komt.

Om verschillende redenen staat er grote druk op de interstedelijke ruimtes tussen Amsterdam/Schiphol en de stedelijke complexen aan weerszijden daarvan. Er is specifiek beleid ontwikkeld om hier mee om te gaan en de kwaliteiten van de interstedelijke ruimtes te vergroten. Aan de interstedelijke ruimte Amsterdam-Almere is het bijzondere, dat deze een schakel voor de pleziervaart en vogels vormt tussen het Markermeer en het Groene Hart, dat aan het Umeer grenst. In het bijzonder gaat het hier om de verbinding met het in het Groene Hart gelegen Utrechtse plassengebied, inclusief het belangrijke natuurgebied Naarderplassen met het Markermeer. Omdat aan beide zijden van het Markermeer nog eens twee natuurgebieden van internationaal belang zijn gelegen, te weten Waterland en Oostvaardersplassen/Lepelaarsplassen, gelden voor deze schakel bijzondere randvoorwaarden.

Markermeer

Binnen het scala van regionale aanknopingspunten neemt het Markermeer en omgeving, als grote buitenruimte van de Randstad, een aparte plaats in. Het Markermeer vervult een belangrijke recreatieve functie, maar ook is eventuele drooglegging van delen van het Markermeer nog niet volledig van de baan. De provincie Flevoland houdt de in het Streekplan gereserveerde infrastructuurlijnen in elk geval voor dat doel vrij. Van recente datum zijn de ideeën om in het Markermeer aanvullende luchthavencapaciteit te realiseren. Gezien de groei van Schiphol, die sneller verloopt dan enkele jaren geleden werd voorzien, zou de besluitvorming hierover in 2005 in een beslissende fase kunnen komen. Eventuele aanleg van deze luchthaven zou vergaande consequenties hebben voor de regionale positionering van Almere. Er zouden vervoersstromen ont-

staan in noordwest-zuidoost richting, naar het Ruhrgebied. Behalve zorg voor natuur en milieu, is een voorwaarde voor een keuze voor het Markermeer als luchthavenlocatie een uitstekende verbinding tussen de oude en de nieuwe luchthaven. In een ruimtelijke ontwikkelingsstrategie voor het jaar 2015 dient Almere te anticiperen op dergelijke ontwikkelingen opdat het maximaal profiteert als een luchthavenontwikkeling in het Markermeer werkelijkheid wordt.

Hoofdstuk 5

Trendanalyse

Een visie op de toekomst van Almere moet steunen op cijfermatige onderbouwing, namelijk prognoses op basis van onderzoek. Bij prognoses kunnen twee methoden worden gehanteerd: *extrapoleren*, dat wil zeggen doortrekken van historische *trends*, of *inschatten* van de gevolgen van verwachte maatschappelijke veranderingen en *trendbreuken*. Hier zijn beide methodes gecombineerd. Nadat de historische gegevens zijn geëxtrapoleerd, heeft een correctie plaatsgevonden aan de hand van inschattingen over belangrijke trendverschuivingen in de samenleving.

Tussen 1990 en 2015 komen er in Nederland bijna 2 miljoen mensen bij. De culturele verscheidenheid neemt toe, evenals de gemiddelde leeftijd. Het gemiddelde welvaartsniveau zal zich stabiliseren.

Bij het inschatten van *trendbreuken* en de gevolgen daarvan moet rekening worden gehouden met de schommelingen van de conjunctuur. Ook in de ontwikkeling van het aantal vierkante meters woonoppervlakte per aantal bewoners is een conjuncturele cyclus te ontdekken, alhoewel structureel een vergroting van het aantal vierkante meters per bewoner is te constateren. Bij de maatvoering van de stad van de toekomst moet daarop gelet worden.

Kenmerkend voor de samenleving van de toekomst is, dat de traditionele trouw van de mens - of dat nu aan partner, werkgever, kerk, partij, winkel of automerk is - stelselmatig afneemt. Deze 'ontrouw', of neutraler geformuleerd 'individualisering', leidt tot risicomijding. In tijden dat het goed gaat, wordt het liefst niet te veel uitgegeven, er worden reserves opgebouwd voor de tijden dat het minder goed gaat. Deze ontwikkelingen brengen risico's met zich mee voor de vastgoedsector door kortere huur- en eigendomstermijnen. De stad van de toekomst moet leren omgaan met sterke fluctuaties in de bezettingsgraad van commercieel vastgoed, zoals kantoren en winkels, als gevolg van de complexiteit van het maken van juiste inschattingen in een sterk concurrerende markt. Men kan niet meer uitgaan van rechtlijnige lange-termijnontwikkelingen, maar moet flexibel inspelen op de veranderlijkheid die de samenleving kenmerkt. Ook zal de vastgoedsector zich in de toekomst meer dan nu moeten richten op een optimale *exploitatie* van het vastgoed, waarbij binnen de gebouwde structuren aanpassingen mogelijk moeten zijn aan nieuwe wensen.

Door de moderne informatie-technologie worden vormen van ruimtegebruik overigens steeds meer vervangen door 'onstoffelijke', digitale informatie-uitwisseling.

Hierna worden de trends besproken per sector: wonen, werken, voorzieningen, verkeer, openbare ruimte en beheer.

Wonen

De woonplaatskeuze wordt bepaald door de woonvoorkeur, niet door de plaats waar men werkt. Er vindt namelijk een frequente wisseling van werkgever plaats en ook is er een groeiende wens tot meer thuiswerken. De individualisering van de huishoudens leidt er toe, dat de woning in compartimenten wordt onderverdeeld. Een eventuele werkruimte in huis zou bij voorkeur op de begane grond bij de woning-entree moeten liggen, maar gescheiden van de woonkamer en keuken. Het hart van het huis zou een soort 'controlecentrum' kunnen zijn, maar hoe dat er precies uit komt te zien, is nog niet te zeggen. De keuken wordt groter, de woonkeuken is weer terug in de particuliere woningbouw. Diensten zijn vanuit huis met de computer oproepbaar. Er komen weer meer gespecialiseerde diensten aan huis. Dichtbij de woning is een basispakket aan voorzieningen beschikbaar. Het woonhuis blijft een belangrijke plek voor vrijetijdsbesteding.

De woonwijken krijgen meer verschillende functies, maar worden sociaal eentoniger. De diverse bevolkingsgroepen leiden toch min of meer een eigen leven in verschillende buurten. Ouderen willen graag blijven wonen in de omgeving van de vertrouwde woonplaats of de woonplaats waar men is opgegroeid. De kinderen wonen inmiddels verspreid. Het 'urbane dualisme' neemt af. Urbaan dualisme wil zeggen, dat mensen met een laag inkomen wonen in de stad en werken buiten de stad, terwijl daarentegen mensen met een hoog inkomen wonen buiten de stad en werken in de stad.

Trends in de woningbouwmarkt zijn verder: de gemiddelde woninggrootte in de marktsector neemt toe, de gemiddelde woninggrootte in de sociale sector blijft gelijk, terwijl het gemiddelde woonoppervlak per bewoner blijft stijgen; de gemiddelde bouwkosten, verkoop- en huurprijzen zijn stabiel.

Werken

Het verschil tussen arbeidstijd en vrije tijd vervaagt. Vaste arbeidsbetrekkingen worden omgezet in 'intern ondernemerschap'. Er is een forse toename van arbeidsloze inkomens (uitkeringen, pensioenen e.d.), maar ook van het aantal huishoudens met meerdere inkomens uit arbeid.

Er is een gestage groei van arbeidsplaatsen. De ruimte wordt intensiever gebruikt, onder andere door de 24-uurs economie. Daardoor is minder vierkante meter per werknemer nodig. De consequenties van de 24-uurs economie dringen veel sneller door in de marktsector dan in de collectieve sector. De werklocaties worden kleiner en meer verspreid. Er is behoefte aan meer kleine, herkenbare werkeenheden, die met netwerken verbonden zijn met de grotere kantoren en er is een grotere behoefte aan vergaderlocaties.

De fabricage vindt vooral plaats in gespecialiseerde, kleinschalig inzetbare units, de massaproductie meer en meer buiten Nederland, de invoer via *mainports*. De vestigingsplaats van productiebedrijven en kantoren wordt zowel bepaald door de woonplaats van de directieleden als door de woonplaats van de werknemers. *Front-offices*, kantoren met veel bezoekers en die een 'etalage' naar het publiek nodig hebben, worden geïntegreerd met commerciële voorzieningen; *back-offices*, waar nauwelijks publiek komt, gaan naar goedkope locaties.

De werkgelegenheid in zorg aan huis en huishoudelijke technologie groeit.

De vrije tijds-sector wordt een grote werkgever. Vanuit deze sector ontstaat interesse voor bedrijfsterreinen en herontwikkeling van bedrijfsgebouwen.

Trends in de bedrijfshuisvesting: het aantal vierkante meters per werknemer kantoorruimte en het aantal hectares per werknemer bedrijfsruimte neemt na 2005 af; distributiebedrijven hebben steeds vaker twee verdiepingen.

Trendanalyse

Voorzieningen

De intensieve vrijetijdsbesteding - denk aan squash, sauna en fitness - is in opmars. Er is een inhaalgolf te verwachten van nieuwe commerciële vrije tijds-ondernemingen, in voorzieningencentra en langs de invalswegen. In de binnensteden worden gespecialiseerde, kleinschalige vrije tijds-formules toegevoegd.

Bezoekersgerichte non-profit instellingen worden geïntegreerd in winkelcentra.

Non-profit instellingen schakelen over naar een 'profit regime'. *Franchising* wordt ook in de non-profit-sector overheersend.

In de grotere woongebieden doen zorgvoorzieningen-op-maat en kleinschalig verzorgd wonen hun intrede, zoals woon-zorg-complexen.

Verkeer

De mensen worden steeds mobieler. De arbeidsplek als vaste standplaats doet er minder toe. Bij de woonplaatskeuze wordt niet gestreefd naar nabijheid van de werkgeverslocatie, maar naar een vlotte bereikbaarheid van de werkplek per auto of het openbaar vervoer. Het klassieke 'tweemaal daagse' woon-werkverkeer boet in verhouding tot de toename van het aantal vele korte trips naar verschillende privé- en werkafspraken aan belang in. De toename van de verkeersdruk in de spitsuren vlak daardoor af en het verkeer in de dalperiodes wordt intensiever.

Het aantal autokilometers en vliegbewegingen neemt toe. Voor de vakantie speelt afstand geen rol. Voor de korte afstand blijft de fiets een aantrekkelijk vervoersalternatief.

Vanuit politiek en bestuur komt er een opwaartse druk op de kosten van het particulier vervoer (*road pricing*). De meerkosten worden door hoger personeel afgewenteld op de werkgevers, hun autokilometers blijven toenemen; het lager personeel zal meer van het openbaar vervoer gebruik gaan maken.

Trends in aantal en lengte van verplaatsingen: het aantal verplaatsingen per persoon voor zakelijk verkeer, bezoeken en recreatie neemt toe; het aantal verplaatsingen per persoon voor winkelen blijft gelijk; het aantal verplaatsingen per persoon voor woon-werkverkeer en onderwijs neemt af. De *lengte* van de verplaatsingen per persoon neemt toe.

Openbare ruimte en beheer

De hoeveelheid 'buurtgroen' vermindert, 'wijkgroen' blijft stabiel, 'bovenwijks groen' blijft stabiel, maar zal intensiever worden gebruikt. Stedelijk verzorgende groene terreinen in de randzone komen vrij voor andere bestemmingen. Er is een toenemende vraag naar groene bedrijfsterreinen. De bufferzones en stadsrandzones slibben geleidelijk dicht; dit vraagt om een herwaardering van de groenfunctie binnen de ruimtelijke ordening.

De hoeveelheid openbare ruimte wordt uit kostenoverwegingen beperkt of dwingt de lokale overheid tot andere keuzes. Nieuwe commerciële bedrijven introduceren kostenbesparende beheersystemen. De openbare beheertaak verschuift van aanleg en beheer naar kwaliteitscontrole.

Nieuwe commerciële bedrijven en instellingen richten zich op de exploitatie van sportcomplexen, parken, bossen en landschappen. Hierbij valt te denken aan omvorming van agrarische coöperaties, aan natuurmonumenten en dergelijke. Privatisering van openbare ruimte maakt extra aandacht voor openbare routes gewenst en ook voor de ondergrondse infrastructuur. Voor handhaving van de openbare orde in stedelijke gebieden wordt steeds meer aandacht gevraagd.

Hoofdstuk 6 Scenario's en ontwerpen

6.1 Inleiding

Teneinde een strategische keuze te kunnen maken, zijn drie scenario's ontwikkeld, gebaseerd op een groei van 1000, 2000 en 3000 woningen per jaar. Elk scenario is vervolgens uitgewerkt in een ruimtelijk ontwerp. Tijdens het werkproces is besloten om voor het 2000-woningen-scenario twee varianten te ontwikkelen, een oost-west-gerichte 'A6-variant' en een noord-zuid-gerichte 'Hoge-Vaart-variant'. Elk ruimtelijk ontwerp is getoetst op relevante aspecten en criteria: wonen, werken, niet-commerciële voorzieningen, detailhandel en horeca, natuur en milieu, verkeer en vervoer, planexploitatie, beheer, regionale context en faseerbaarheid/doorgroei.

De scenario's, ontwerpen en de toetsing worden, in tekst en op kaart, gepresenteerd in de bijlagen. Voor een goed begrip wordt daarnaar verwezen. Hier volgt een beknopte samenvatting en worden inzichten aangegeven die mede hebben geleid tot de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie die vanaf hoofdstuk 7 wordt beschreven.

6.2 1000 woningen per jaar

6.2.1 Scenario '1000 woningen'

Almere kiest er in dit scenario voor om na 2005 niet langer door te gaan als groeigemeente. Vanaf 2005 wordt er in de eerste plaats gebouwd voor de eigen bevolking. Wel wordt er sterk gedifferentieerd gebouwd, zowel in binnenstedelijke herstructureringslocaties als in villamilieus buiten de bestaande stad. Toevoeging van nieuwe woonmilieus betekent dat de gehele wooncarrière zich binnen Almere kan afspelen. Dit biedt kansen voor een meer gedifferentieerde en evenwichtige samenstelling van de bevolking. Daarnaast biedt de getemperde groei de gelegenheid om in alle rust inhaalslagen in de voorzieningen- en werkgelegenheidssfeer te realiseren. In het aantrekken van nieuwe bedrijvigheid wordt het gebied geprofileerd als geschikt voor ruimte-extensieve bedrijvigheid, transport/distributie, *hightech* en toerisme en recreatie.

Hoewel Almere zich in dit scenario qua woonfunctie meer ingetogen opstelt, zal het wel zeer sterk inzetten op het vervullen van de regionale recreatiebehoefte. Almere vormt een goede aanvulling op de bestaande recreatiemogelijkheden in de Noordvleugel van de Randstad: 'voor ruimte, lucht, zon, water en groen moet je in Almere zijn'.

Almere zal in 2015 187.000 inwoners tellen en een woningvoorraad hebben van 81.000.

6.2.2 Ontwerp '1000 woningen'

De hoofdstructuur van dit ontwerp wordt gevormd door een drietal componenten:

- een *groene keten* van natuurlijke bouwstenen aan de noordwestzijde van Almere;
- een zorgvuldige *verdichting/intensivering* van het bestaand stedelijk gebied;
- een reeks *compacte stedelijke eenheden* in de natuur, op enige afstand van het centrale woongebied.

Scenario's en ontwerpen

De *groene keten* van natuurlijke bouwstenen, met daartussen een natte, ecologische verbindingszone, wordt gevormd door de Oostvaardersplassen, de Lepelaarsplassen en nieuw te ontwikkelen natuurgebieden, eindigend in een vergroot Kromslootpark. De *verdichting* betreft aan de ene kant 'vergeten' locaties en niet structureel stadsgroen, aan de andere kant vaak riante, nieuw te ontwikkelen stadsranden en het uitbuiten van locaties aan bijvoorbeeld de randen van het Weerwater en Almere-Haven 'buitengaats'. De compacte stedelijke eenheden hebben elk een eigen karakteristiek, afhankelijk van de situering, bijvoorbeeld watergang, meer, haven, bos of natuurgebied.

Het ontwerp toont aan de westzijde van Almere de zogenoemde 'Recreatieladder': een groot, intensief gebruikt recreatiecentrum met ondernemingen die zijn gegroepeerd rond thema's als gezond, eco, buiten, wateren lucht. Recreatie neemt in dit scenario een belangrijke plaats in. Behalve werkgelegenheid in de recreatiesector voorziet dit ontwerp ook in werkgelegenheid in zowel ecologische als conventionele bedrijvigheid. De Recreatieladder biedt plaats aan bedrijven die activiteiten ontplooiën op het gebied van hoogwaardige (ecologische) milieutechnische ontwikkelingen. In het gebied Almere-Hout is ruimte gereserveerd voor ecologische landbouw. Voor conventionele werkgelegenheid is ruimte op bedrijfsterrein langs de A6.

Almere is in dit ontwerp vooral westelijk georiënteerd (Amsterdam/Noordvleugel Randstad).

6.2.3 Toetsing '1000 woningen'

Sterkten

Almere is in dit ontwerp neergezet als een nieuw ruimtelijk 'totaalprodukt' in de Noordvleugel van de Randstad. Zorgvuldigheid domineert het beeld, met name waar het gaat om het beter uitbuiten van bestaand stedelijk gebied en het creëren van sterke nieuwe uitgangssituaties. Bovendien sluiten de voorgestelde verdichtingslocaties waarschijnlijk goed aan op de grote doorstroombehoefte van Almeerse senioren. Het ontwerp heeft geen grote nieuwe infrastructuur nodig, maar maakt volledig gebruik van de restcapaciteit van de bestaande infrastructuur.



Plankaart 1000 woningen ontwerp

In de woonsfeer vormen de compacte stedelijke eenheden een in Nederland vrij onbekende formule, die wellicht alleen in Almere kansrijk is.

Het ontwerp biedt goede mogelijkheden om de bouwsnelheid tussentijds te wijzigen.

Er is gezorgd voor een zorgvuldige segmentering van bedrijfsterreinen, goed voor één van de hoofdbedoelingen van dit scenario: een evenwichtige arbeidsmarkt. Weinig kostbaar, maar wel doeltreffend is de situering van een bedrijvenstrook in de geluidzone van de A6. Het stadscentrum groeit uit tot een winkelgebied van grote importantie. De meer evenwichtige arbeidsmarkt draagt bij aan een verbeterde verhouding tussen uitgaande en inkomende pendel,

Het concept van de 'Recreatieladder' is uniek en als zodanig voor Almere zeker interessant.

Een sterk punt in het ontwerp is de kwaliteit van de ecologische structuur. Ook wordt een goede combinatie gevonden tussen natuur en recreatie (de zogenaamde duurzame recreatie). De variatie in groengebieden is groot.

De normale grondexploitatie van dit ontwerp kan naar verwachting sluitend uitgevoerd worden. Zelfs de bovenwijkse investering op het gebied van infrastructuur kan hierbinnen bekostigd worden.

Door de vergaande vorm van privatisering van woonlocaties en het buitengebied en door inbreiding binnen de stedelijke groenvoorzieningen is voor de woningbouw reductie van de beheerskosten bereikt. De kostenreductie voor de totale stad blijft in dit scenario beperkt.

Zwakten

Het plan kent erg hoge stapelingspercentages, die markttechnisch waarschijnlijk alleen acceptabel zijn als er zeer hoge woonkwaliteit op exclusieve locaties wordt geboden, zoals wonen aan ruim water of in een fantastisch ingericht park. Is de locatiekwaliteit minder exclusief, zoals in dit plan veelvuldig voorkomt, dan zijn aanvullende voorzieningen nodig. Veel locaties in het middeldure en dure segment zullen daarom afvallen. Daarom is waarschijnlijk vermindering van het aandeel gestapelde bouw noodzakelijk.

Ook de compacte stedelijke eenheden zijn vanuit de markt gezien niet eenvoudig te realiseren en vergen waarschijnlijk een vrij lange realiseringstermijn. Reserve-capaciteit op andere plekken ontbreekt dan echter, want grote reserveringen voor verstedelijking in de toekomst zijn niet conform dit plan. Een aantal van de compacte stedelijke eenheden ligt ongunstig ten opzichte van de bestaande stad en bestaand ov.

Hoewel markttechnisch interessant, staat of valt de realisatie van de Recreatieladder met de bereidheid van een aanjager om zich in het gebied te vestigen. Pas wanneer de Recreatieladder volledig is ingevuld, met onder meer een aantal bezoekersintensieve functies, zal het NS-station Poort geopend kunnen worden.

De recreatiesector -één van de dragers van dit ontwerp- zal voorde beoogde groei van de werkgelegenheid weinig te betekenen hebben, aangezien deze doorgaans arbeidsextensief, laagbetaald en seizoensgebonden is.

Op het gebied van culturele of andere niet-commerciële voorzieningen blijft het niveau van Almere in dit scenario bescheiden. Almeerders blijven gebruik maken van voorzieningen in de regio. Verder leidt dit scenario naar alle waarschijnlijkheid tot een verhevigde concurrentie tussen buurt- en wijkwinkelcentra.

Grootschalige reserveringen voor verstedelijking op de lange termijn passen niet in de logica van dit plan. Mogelijkheden voor doorgroei zijn dan ook slechts mondjesmaat aanwezig.

Scenario's en ontwerpen

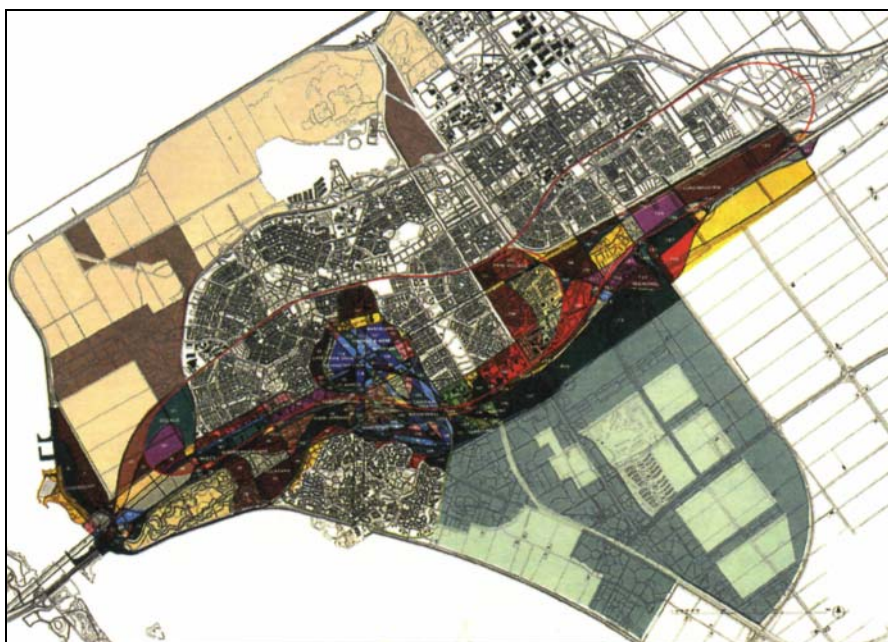
Er moet rekening worden gehouden met een effect van dit scenario dat zich reeds vóór 2005 zal gaan voordoen. De keuze voor een groeitempo van 1000 woningen per jaar na 2005 betekent, dat de produktie vanaf nu reeds zodanig afgeremd moet worden, dat als gevolg daarvan de kansen van Almere op de tocht worden gezet. De investeringsbereidheid van zowel markt als overheden zal snel afnemen. De zeer goed geoliede produktiemachine van Almere wordt afgebroken en het gevaar bestaat dat Almere in een negatieve spiraal terecht komt.

6.3 2000 woningen per jaar

6.3.1 Scenario '2000 woningen'

Almere wordt in dit scenario een stad van ruimtelijke contrasten. De nieuwbouw vindt plaats in afwisselend 'lichte' en 'dichte' vormen van stedenbouw in het stedelijk gebied, waarbij met name in de kernen en rond railverbindingen hoge dichtheden worden bereikt. Een en ander resulteert naast het vertrouwde beeld van laagbouwwijken in een nieuw stadsbeeld: de hoogtecorridors. In de bebouwing wordt nadrukkelijk rekening gehouden met huisvesting van de welgestelde vergrijzende bevolking, de zogenoemde Zilveren Golf, van binnen en buiten Almere. Daarnaast bestaat er een sterk contrast tussen de bebouwde en de niet-bebouwde omgeving. Bij dit verstedelijkingstempo zijn beide voordelen van Almere - groen en stedelijk wonen - te realiseren.

Voor wat betreft de niet-commerciële voorzieningen dient de aandacht uit te gaan naar speciale voorzieningen voor senioren. De verdichting van Almere-Stad vergroot de levensvatbaarheid van het centrumplan: het *vliegwieleffect* komt op gang. Er ontstaat ook draagvlak voor een aantal grootschalige, gebouwde commerciële voorzieningen met een regionale functie op het niveau van de Noordvleugel van de Randstad. Qua profiel groeit Almere richting *dienstenstad*. De identiteit van de stad schommelt tussen zelfstandig en regiogericht. De oriëntatie verbreedt zich naar andere stadsregio's dan alleen Amsterdam.



Plankaart 2000 woningen ontwerp-A6-variant

De middenpositie tussen 1000 en 3000 woningen per jaar maakt een gaspedaalstrategie mogelijk: jaren van vrij hoge bouwprogramma's wisselen jaren van matige produktie af. Almere zal in 2015 ruim 215.000 inwoners tellen en een woningvoorraad van ongeveer 91.000.

Op basis van het 2000-woningen-scenario zijn twee ruimtelijke varianten uitgewerkt: de *A6-variant* en de *Hoge-Vaart-variant*.

6.3.2 Ontwerp 'A6-variant 2000 woningen'

Door de groei te concentreren in het bestaande stedelijk gebied, kan het groene imago van Almere worden versterkt. Zogenoemde 'corridor-ontwikkelingen' spelen zich gewoonlijk aan de rand af, maar in Almere ligt een corridor in het hart van de stad. Door het bouwprogramma zoveel mogelijk te concentreren in de zone langs de A6, kan daar een 'boulevard' ontstaan, waar wonen en werken een meer dan lokale betekenis krijgen, doordat ze een 'adres' veroveren aan de A6. Door de corridor-ontwikkeling langs de achterlandverbinding van Schiphol met het noorden van het land, heeft Almere zo een belangrijke oriëntatie in zowel westelijke als noordoostelijke richting. Vanaf het strand nabij de Hollandse Brug, via het Kromslootpark tot aan de A27 ontstaat een mozaïek aan kavels, die als één woon-werkstad, een '*downtown*' (stadscentrum) gezien kan worden. Hier kunnen extreme verschillen tussen intensieve en extensieve invullingen naast elkaar worden gezet. Door daarbij het Weerwater te vergroten aan de zuidzijde van de A6, krijgt Almere-Haven een gezicht naar het hart van de stad. Zichten worden vrijgehouden en de recreatieve capaciteit wordt vergroot. Een snelle stedelijke railverbinding en een '*loop*' (lus) rondom het Weerwater bouwen de centrumontwikkelingen (Stadplan) uit en verbinden ze met de A6. Er ontstaat een hechte verweving tussen bestaande stadsdelen en de nieuwe stad. Ook worden onvermoede plekken in Almere plotsklaps voorzien van een regionale betekenis.

Door deze concentratie in het stadshart wordt het mogelijk het ommeland te vrijwaren van verstedelijking en zelfs om te vormen tot een serie duurzame parken. Er worden een ecologische park aan het Markermeer (Oostvaarders-, Lepelaarsplas, Kromslootpark) en een stadsbos tussen Almere en het Gooimeer voorgesteld.

De nabijheid van het ommeland maakt het mogelijk delen van groengebieden in de stad in aanmerking te laten komen voor herontwikkeling en zo de stad verder te verdichten.

6.3.3 Toetsing 'A6-variant 2000 woningen'

Sterkten

Het creëren van stedelijkheid met een duidelijke eigen identiteit is de motor achter dit plan. Een gerealiseerde corridor langs de A6 ('Boulevard'), zoals in het ontwerp voorgesteld, zorgt er voor dat Almere zich gaat meten met milieus die elders in de Randstad aanwezig zijn. Dit ontwerp is gebaseerd op een geconcentreerd groeimodel, waarbij op en rond het Weerwater het nieuwe hart voor Groot-Almere wordt gebouwd. Dit heeft tot gevolg dat het hoogwaardige buitengebied van Almere weinig invloed van de extra verstedelijking zal ondergaan. De compactheid is ook goed uit oogpunt van bereikbaarheid en duurzaamheid. Door alle activiteiten te concentreren op de ontwikkeling ten zuiden van het Weerwater, blijven andere potenties van Almere voor latere generaties beschikbaar.

In dit ontwerp worden nieuwe groengebieden gecreëerd, zowel een grootschalig bosgebied als een nat gebied (*wetlands*). Daarmee heeft het ontwerp een sterk con-

Scenario's en ontwerpen

trast opgeleverd: een sterk stedelijke beeld naast een zeer groene omgeving.

De A6-corridor is qua bedrijfsmilieu erg aantrekkelijk, zeker voor kantoren. De locatie is met name aantrekkelijk voor bedrijven die aan de verbinding naar het noorden van het land en naar Oost- en Noord-Europa willen zitten. De in de corridor geprojecteerde nieuwe stedelijke voorzieningen hebben een flinke aantrekkingskracht en beloven een levendig, nieuw centrum.

Uit verkeersoogpunt heeft het ontwerp aantrekkelijke kanten: het grote compacte bouwprogramma ligt op relatief kleine afstanden van de bestaande NS-stations. Dit betekent een gunstige localisering voor het gebruik van de fiets.

Zwakten

Het percentage gestapelde bouw is te hoog in vergelijking met de marktvraag van vooral de jongere bevolkingsgroepen. Deze verkiezen Almere juist vanwege het aanbod grondgebonden woningen. Ouderen zijn wellicht bereid te kiezen voor gestapelde bouw, indien er sprake is van compenserende kwaliteit, bijvoorbeeld door woninggrootte, uitzicht, architectuur of voorzieningen. Met dit ontwerp is het marktrisico groot.

Gesteld is dat dit ontwerp gunstige uitgangspunten biedt om bedrijvigheid aan te trekken. Een zwakte daarentegen is de geringe mogelijkheid tot uitbreiding (van hetzelfde type terrein) vanwege de sterke menging.

De situatie op de A6 wordt verkeerskundig door de Boulevard onvoorspelbaar: misschien wordt er veel stedelijk en stadsgewestelijk verkeer gegenereerd.

De locatie Poort wordt qua bouwcapaciteit slecht gebruikt, waardoor het draagvlak voor een station hier twijfelachtig blijft.

De kern van het ontwerp bestaat uit de vergroting van het Weerwater en de bebouwing daaromheen. Dit onderdeel zal in zijn geheel gerealiseerd moeten worden. Het gaat om een praktisch onomkeerbare stap: men kan halverwege niet meer terug. Dit maakt fasering moeilijk. Als gevolg van de extra voorzieningen nabij de A6, sloop van De Stei-



Plankaart 2000 woningen ontwerp - Hoge-Vaart-variant

geren andere planuitwerkingen is de grondexploitatie niet sluitend uit te voeren. Sterker nog, er ontstaat al een aanzienlijk tekort zonder dat de aanvullende voorzieningen zijn meegeteld. Door de aard van de ruimtelijke ontwerpen kan, ondanks de compacte opzet slechts een beperkte reductie op de totale beheerskosten worden bereikt.

6.3.4 Ontwerp 'Hoge-Vaart-variant 2000 woningen'

Almere wordt in dit ontwerp de 'stad aan het Gooimeer'. De kern van de stad bestaat uit leegte: het Weerwater en het Bos. De stad krijgt twee nieuwe economische impulsen: een '*Centre for Environmental Design*' (centrum voor duurzaam bouwen), gelegen op de kruising van de A6 en de A27, en een *woon-werkstad* bij de Stichtse Brug, een nieuw zakelijk centrum, waar de scheiding tussen wonen en werken vervaagt. Het bestaande centrum Almere-Stad wordt verder uitgebreid en op het vergrote Weerwater georiënteerd. Landschappelijke woongebieden met zo min mogelijk verharding verbinden de vier centra Haven, Stad, A6/A27 en Stichtse Brug.

Het gebied ten noordwesten van Almere wordt geheel voor natuur en recreatie bestemd, met een ecologische verbinding tussen de Oostvaardersplassen richting Groene Hart.

Het ontwerp houdt rekening met een langzame, gestage groei van de stad, met flexibiliteit naar de toekomst. Gebieden met hogere en lagere dichtheden wisselen elkaar af. De regionale oriëntatie is voornamelijk oostwaarts, met een expliciete intensivering richting Utrecht en Amersfoort en een mogelijke railverbinding over de Stichtse Brug of een nieuwe brug richting Amersfoort.

6.3.5 Toetsing 'Hoge-Vaart-variant 2000 woningen'

Sterkten

De ruggegraat van dit ontwerp is de strip langs de Hoge Vaart. Deze strip biedt veel nieuwe kwaliteiten, zoals woonmilieus met een grote variëteit en nieuwe formules voor menging van functies. De strip legt de basis voor een Noord-Zuid corridor in Almere en legt daarmee een ondubbelzinnige relatie naar het zuidoosten: het *Oostflank-concept*. Zowel bewoners als bedrijven hebben hier in Almere een goede uitvalsbasis voor Midden-Nederland. Bovendien maakt de strip een flexibele ontwikkeling mogelijk.

Er is een relatief hoge prioriteit gegeven aan ecologische uitgangspunten in de verstedelijking. De combinatie van 'ijle' vormen van verstedelijking en meer natuur in de woonomgeving is uniek voor de Noordvleugel van de Randstad en zal naar verwachting door de consument dan ook op prijs gesteld worden. Ook het gevarieerde aanbod aan bedrijfsterreinen is markttechnisch gunstig te noemen. Dat geldt vooral voor de locaties voor kleinschalige bedrijven, vaak gemengd met wonen en in combinatie met andere voorzieningen.

Qua openbaar beheer is dit een gunstig ontwerp. Door de goede benutting van de nieuwe infrastructuur van de A27 en de voorgestelde inrichting van de woonwijken zijn de beheerskosten relatief laag. Hierbij is wel uitgegaan van extensief groenonderhoud door de Gemeente en participatie van bewoners.

De realisering van dit ontwerp kan dan ook bij een normale grondexploitatie sluitend uitgevoerd worden.

Zwakten

De kleinschalige opzet van de strip heeft ook zijn nadelen: voor het draagvlak van voorzieningen is het niet zo gunstig en de twee meer geconcentreerd bebouwde deelgebieden liggen excentrisch ten opzichte van de strip als geheel.

Scenario's en ontwerpen

De aanwezigheid van een raillijn is onontbeerlijk om het model vanuit verkeersoogpunt haalbaar te maken.

Tegenover het unieke karakter van een aantal nieuwe woonmilieus staat het vrij opvallende aanbod op het gebied van voorzieningen.

In dit ontwerp wordt weinig gebruik gemaakt van de voorinvesteringen in de groenstructuur; bestaand groen wordt vervangen of verplaatst.

Hoewel de grote variëteit aan woonmilieus een sterk punt is voor de stedelijke allure van Almere, sluiten niet alle typologieën goed aan bij de markt. In de goedkopere sector is er teveel hoogbouw geprojecteerd en voor de koopkrachtige ouderen heeft de hoogbouw te weinig kwaliteit. In de strip ontbreekt het middensegment vrijwel geheel. Door het ontbreken van een ruimere prijsdifferentiatie is het markttechnisch gezien moeilijk om deze gebieden in hun geheel te ontwikkelen.

6.4 3000 woningen per jaar

6.4.1 Scenario '3000 woningen'

Almere maakt in dit scenario definitief de stap naar de status van één van de grootste steden van het land en verwerft daarmee de voordelen van de grote stad: multicultureel, zeer divers qua stedelijke milieus en 'centrum van de regio'. De bevolking groeit sterk door de instroom van mensen van buiten Almere. Het aandeel goedkopere woningen zal groter zijn en het *gemiddelde* inkomen gaat omlaag. Een tweedeling tussen kansarm en kansrijk moet worden voorkomen.

De nieuwbouw van woningen - zowel verdichting in de bestaande stad, '*inbreiding*', als *stadsuitbreiding* - vindt plaats in hogere dichtheden dan tot nu toe gebruikelijk is. Een deel van het oppervlak aan wijk- en buurtgroen wordt benut voor woningen. De bestaande woningvoorraad is in verhouding tot de nieuwe stadsuitbreiding ruim van opzet en blijft daardoor in trek. Ondanks de verdichting blijft Almere een suburbane gemeente: woonkwaliteit en landschappelijke kwaliteit zijn de belangrijkste kenmerken.



Plankaart 3000 woningen ontwerp

De bevolkingsomvang bereikt een bepaalde kritische massa; dit brengt een vliegwiel in beweging, waardoor veel zaken mogelijk worden. Almere krijgt lokaal draagvlak voor culturele voorzieningen met een regionale functie, zoals een grote schouwburg, bioscopen en dergelijke. Het ziekenhuis krijgt door nieuwe specialisaties een regionale of zelfs nationale betekenis.

Ook ten aanzien van de werkgelegenheid is er sprake van een zelfgenererend vermogen: de aanwezigheid van veel bedrijven trekt extra bedrijven aan. Toch blijft er -door de aanhoudende bevolkingsgroei - sprake van een werkgelegenheid die structureel enkele jaren achterloopt. Dat geldt ook, zij het in wat mindere mate, voor de stedelijke voorzieningen. Als gevolg hiervan zien we in dit scenario nogal omvangrijke en vrij eenzijdig-uitgaande pendelstromen. Dit scenario biedt voldoende draagvlak voor extra investeringen in de ov-infrastructuur: een tweede raillijn richting Amsterdam, een railverbinding richting Amersfoort/Utrecht en *upgrading* van het openbaar vervoer binnen Almere (*light rail* of hoogwaardig openbaar vervoer).

In dit scenario zal Almere in 2015 239.000 inwoners tellen en een woningvoorraad hebben van ruim 100.000.

6.4.2 Ontwerp '3000 woningen'

Bij dit groeiscenario is Almere opnieuw 'maakbaar'. De opzet van Almere biedt uitstekende kansen voor het maken van grote verscheidenheid en extremen: het Almere van vier milieus: 1) Almere is onderdeel van het Gooi, de aantrekkelijke, groene residentiële zone; 2) Almere is deel van de Zuid-as, de krachtige economische zone; 3) Almere is deel van de plassenboog, de belangrijke ecologische zone en de IJsselmeerkust; 4) Almere als poort van de 'Oostflank' van de Randstad. Verschillende potenties kunnen ontwikkeld worden, in de periode tot 2015 en daarna:

- Almere Boulevard/Poort: recreatief wonen, met relatief veel appartementen, in de kuststrip aan het Unieer; achter deze kuststrip kan worden gewoond in een dorps sfeer.
- Almere Gooi: een groene villawijk in de gouden rand aan het Gooimeer.
- Almere Park: een uitgestrekt stedelijk, recreatief park. De rand vormt een aanzet voor verdere woonontwikkeling. Het Weerwater vormt de kop van het park, die zich zo tot het centrum van Almere uitstrekt.
- Almere BV: een mix van wonen en werken in het gebied ten zuid-oosten van Almere, tussen de Vaart en de verlengde A27. Deze wijk kan een eerste aanzet vormen van een uitbreiding met spoor of autoweg in de richting van Amersfoort-Ede.

De oriëntatie van dit ontwerp is alzijdig.

6.4.3 Toetsing '3000 woningen'

Sterkten

Het ontwerp speelt in op een Almeerse traditie om grote bouwprogramma's te kunnen realiseren. Technisch gesproken heeft de gemeente Almere laten zien dat zij dit aan kan en dat zij ook de complexe groeiproblematiek rond een dergelijke bouwopgave kan oplossen. Het beleid om voorzieningen vroegtijdig te ontwikkelen - mede als trekkers voor kwaliteit - wordt gecontinueerd. Er wordt vrij compact gebouwd, wat beheers-technisch positief is. Nieuwe woongebieden dichtbij het stadscentrum (Beatrixpark, Weerwater) ondersteunen de beoogde schaa sprong naar het metropolitane niveau, vooral in de sfeer van hoogwaardige vrije tijds-voorzieningen.

De bouwclusters zijn behoorlijk gesitueerd ten opzichte van de bestaande stad met zijn voorzieningen. Ze richten zich ook elk op een herkenbaar marktsegment. Almere-

Scenario's en ontwerpen

Poort is bijvoorbeeld een aantrekkelijke suburbane wijk. Almere doet met 'Almere-Gooi' regionaal gezien een goed bod en stelt zich kandidaat als 'opvolger van het Gooi', qua woonmilieus en voorzieningen.

Er is sprake van een alzijdige relatie. Er wordt nog geen duidelijke voorkeur voor een bepaalde verstedelijkingsrichting van Almere gemaakt. Daardoor blijven de verschillende doorgroeimogelijkheden, bijvoorbeeld richting Oostflank, nog open.

Door het grote aantal woningen dat in Almere kan worden weggezet, levert de Gemeente ook een belangrijke bijdrage het functioneren van de economie van de Noordvleugel van de Randstad. Door ruimte aan te bieden voor de woningbehoefte uit de Randstad ontstaat namelijk meer ruimte voor bedrijvigheid en infrastructuur in dit gedeelte van het land.

Dit ontwerp kent de sterkste groei van de werkgelegenheid. Deze vindt vooral plaats in de zakelijke dienstverlening en in de handel. De Werkstad is een boeiende formule.

Ondanks de hoge bouwopgave blijkt er gelegenheid om diverse aanvullingen op de groenstructuur te introduceren. Het oppervlakte groen neemt in dit ontwerp toe.

Er is sprake van een intensieve benutting van de bestaande infrastructuur; zowel de investeringskosten als de onderhoudskosten voor infrastructuur blijven in dit ontwerp binnen de daarvoor gestelde grenzen.

Het ontwerp kan binnen de normale grondexploitatie sluitend worden uitgevoerd. Qua beheerskosten is dit ontwerp gunstig.

Zwakten

Het ontwerp biedt markttechnisch verscheidenheid in woonmilieus, maar omdat per kern voor andere doelgroepen wordt gebouwd, moeten ze gelijktijdig in ontwikkeling worden genomen. Dit heeft als risico dat een tegenvallende afzet slecht is op te vangen en dat vooraf allerlei infrastructuur moet worden aangelegd, zonder dat zicht bestaat op de haalbaarheid van de desbetreffende cluster. Zowel in de woon- als de werklocaties zitten nogal wat massale elementen, te weinig gedifferentieerd qua aanbod naar de markt. Het is de vraag in hoeverre het ontwikkelen van duidelijke, maar eenzijdige woonmilieus gewenst is. Doorgaans draagt dit namelijk bij aan de sociaal-economische segregatie van bevolkingsgroepen.

Gegeven het hoge bouwprogramma kan van verdichtingsmogelijkheden gebruik worden gemaakt.

Aan de westzijde van Almere gaan enkele ecologische verbindingen verloren.

Het experiment Woonwerkstad is aantrekkelijk, maar riskant. De menging van functies moet zeer zorgvuldig op elkaar afgestemd worden.

De ontsluiting van Poort is goed mogelijk, maar alleen door de aanleg van veel nieuwe infrastructuur.

In dit ontwerp neemt de belasting van het bestaande wegennet en de Hollandse Brug verder toe. Vanwege de toegenomen grootschaligheid zal de interne mobiliteit minder georiënteerd zijn op de fiets. De perifere ligging van diverse locaties is niet optimaal voor een goede interne openbaar vervoersontsluiting.

Met de keuze voor sterke groei neemt het gemeentebestuur de verantwoordelijkheid op zich voor het realiseren van voldoende lokale voorzieningen op het gebied van onderwijs, zorg en recreatie.

6.5 Nieuwe inzichten

De scenario's, ontwerpen en toetsing zijn in dit hoofdstuk zeer beknopt samengevat. Een meer uitvoerige presentatie is te lezen in de bijlagen. Aan deze presentatie liggen

uitvoerige deelrapporten ten aanzien van de relevante disciplines en toetsingscriteria ten grondslag. De rapportages leveren een schat aan informatie en inzichten voor de verdere planontwikkeling. Voor het opstellen van de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie vormen de scenario's in de eerste plaats verkenningen van de grenzen waar Almere in extreme gevallen tegenaan zou lopen. Zo laat het *3000-woningen-scenario* zien, dat er grenzen zijn aan de succesvolle 'Almere-formule', het in grote aantallen bouwen van goede, niet dure grondgebonden woningen. Deze doelgroep voor deze woningen moet ook in de toekomst in ruime mate worden bediend. Er is echter een grotere mate van differentiatie en diversiteit nodig qua aanbod naar de markt. Gegeven het hoge bouwprogramma kan daarnaast beter gebruik worden gemaakt van verdichtingsmogelijkheden, zonder het groene imago van Almere - met ruimte, natuur en recreatie - aan te tasten. Aan de andere kant laat het *1000-woningen-scenario* zien, wat de gevolgen zouden zijn van een Almere in de laagste versnelling. De recreatiesector - één van de dragers van dit ontwerp - zal voor de beoogde groei van de werkgelegenheid onvoldoende soelaas bieden, aangezien deze vaak arbeidsextensief, laagbetaald en seizoensgebonden is. Daarnaast moet rekening worden gehouden met een effect van dit scenario dat zich reeds vóór 2005 zal gaan voordoen. De keuze voor een groei-tempo van 1000 woningen per jaar na 2005 betekent, dat de produktie vanaf nu reeds zodanig afgeremd moet worden, dat als gevolg daarvan de kansen van Almere op de tocht worden gezet. De investeringsbereidheid van zowel markt als overheden zal snel afnemen. De zeer goed geoliede produktiemachine van Almere wordt afgebroken en het mogelijk effect zal zijn, dat Almere in een negatieve spiraal terecht komt. Het ontwerp van de *A6-variant van het 2000-woningen-scenario* brengt de grenzen in beeld van een extreem metropolitane, zeer geconcentreerde stedelijke ontwikkeling. De kern van het ontwerp bestaat uit vergroting van het Weerwater en de bebouwing daaromheen. Dit onderdeel zal in zijn geheel gerealiseerd moeten worden. Het gaat om een praktisch onomkeerbare stap: men kan halverwege niet meer terug. Het blijkt dat het plan niet met een sluitende grondexploitatie kan worden uitgevoerd en dat ondanks een zeer compacte opzet slechts tot een beperkte reductie van de totale beheerskosten wordt bereikt. Naast de hoge stedelijke dichtheden van de A6-variant, toont de *Hoge-Vaart-variant* dat Almere hetzelfde woningbouwprogramma ook zonder een dergelijke 'stedelijke' hoge dichtheid en typologieën kan realiseren. Bovendien biedt dit ontwerp zicht op de mogelijkheden van een meer oostelijke oriëntatie.

Het ontwerp laat met vele uitwerkingen zien hoe de diversiteit in Almere kan worden vergroot. Tevens wordt duidelijk dat het schaalniveau waarop nieuwe delen van Almere ontworpen moeten worden, een geïntegreerde afweging van vele belangen vergt zoals bijvoorbeeld de tracekeuze van het openbaar vervoer.

Ten aanzien van de *doorgroeimogelijkheden na 2015* leveren de vier ontwerpen verschillende beelden op. In het 1000-woningen-scenario zijn de mogelijkheden voor doorgroei slechts mondjesmaat aanwezig. Grootchalige reserveringen voor verstedelijking op de lange termijn passen niet in de logica van dit plan. Dit scenario heeft in zichzelf echter te weinig intrinsieke kracht om de onvermijdelijke grote druk vanuit de regio op de ruimte in Almere, welke in dit scenario relatief groter is, te weerstaan. De A6-variant van het 2000-woningen-scenario biedt na 2015 een maximale flexibiliteit. Door een extreme concentratie in en rond het stadshart kan Almere na 2015 in feite nog alle kanten op. Maar ook als hetzelfde aantal woningen volgens de Hoge-Vaart-variant in een minder hoge dichtheid voor een groot deel aan de oostzijde wordt gerealiseerd, opent de op die wijze ontstane structuur in 2015 weer nieuwe mogelijkheden. En ook in het 3000-

Scenario's en ontwerpen

woningen-scenario blijkt er, als zorgvuldig met de beschikbare ruimte wordt omgegaan, in 2015 ondanks het hoge groeitempo toch ook ruimte te zijn voor verdere groei. Door de scenariobenadering is tussen de aangegeven uitersten een nieuwe zoekruimte ontdekt. De verschillende scenario's en ontwerpen hebben de ogen geopend voor belangrijke thema's, zienswijzen en bijzondere ruimtelijke elementen, die strategisch kunnen worden ingezet. Zo zijn er mogelijkheden om op verantwoorde wijze de stedelijkheid van Almere te vergroten, om de ecologische hoofdstructuur uit te breiden, om interessante nieuwe werkgebieden op de kaart te zetten en nieuwe doelgroepen uit de regio voor Almere te interesseren. Op deze manier zijn de onhaalbare uitersten vastgesteld en tegelijk nieuwe, veelbelovende en tot nu toe onderschatte ruimtelijke formules op de kaart gezet. Op basis daarvan en binnen deze zoekruimte is de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie ontwikkeld.

Hoofdstuk 7 Van scenario naar strategie

7.1 Inleiding

De maatschappelijke dynamiek en de onverminderde economische groei in de Noordvleugel van de Randstad leiden er toe, dat er ook in de jaren na 2005 een omvangrijk programma aan woningbouw, bedrijvigheid en voorzieningen op Almere afkomt en er een grote claim wordt gelegd op de aanwezige ruimte. Dit legt een druk op Almere, terwijl de Gemeente vooral een evenwichtige ontwikkeling nastreeft. Zicht op continue groei vergroot de kansen om doelstellingen van het beleid betreffende de situatie in 2005 te realiseren, vanwege het perspectief op een groter draagvlak voor benodigde investeringen. In de periode tot circa 2005 vindt onder andere door de uitvoering van het Stadsplan - een schaal- en kwaliteitssprong plaats, waarmee de bestaande kernen grotendeels worden gecompleteerd en het voorzieningenniveau sterk omhoog wordt gebracht. Vervolgens moet de volgende stap worden gemaakt om bestaande en nieuwe functies meer betekenis te geven voor de *gemeente als geheel*. Omdat Almere steeds meer gaat functioneren als eigenstandig stedelijk complex binnen de Noordvleugel van de Randstad zullen ook (boven)regionale voorzieningen een geschikte plek moeten kunnen vinden. Ook in de periode na 2005 zal de Gemeente nog een belangrijke slag moeten maken om de diversiteit en differentiatie van het woningaanbod verder te vergroten en de benodigde werkgelegenheid, voorzieningen en infrastructuur te realiseren. Door op een 'hoger plan' te komen, kunnen de gesignaleerde problemen stevig worden aangepakt. De ruimtelijke ontwikkelingsstrategie moet daarvoor de voorwaarden scheppen.

Voorafgaande aan de concrete ruimtelijke strategische projecten (hoofdstuk 8) worden in dit hoofdstuk de meer 'abstracte' aspecten besproken die van belang zijn voor de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie.

7.2 Almere kiest voor groei

Op 7 december 1995 heeft de Gemeenteraad besloten om, indien het Rijk daarom verzoekt, onder voorwaarden de taak die de Gemeente heeft in het kader van het nationale verstedelijkingsbeleid ook na 2005 in principe voort te zetten. Met betrekking tot die voorwaarden heeft de Gemeenteraad het College van B&W opdracht gegeven om in het kader van de 'PKB Nationaal ruimtelijk beleid' tot afspraken te komen met het Rijk en de Provincie.

In deze studie is evident geworden dat het niet slechts gaat om 'bouwen voor anderen' (de regionale woningbehoefte) of 'bouwen voor de eigen bevolking'. De keuze om de groei van Almere na 2005 door te zetten, betekent meer dan alleen aantallen halen. Groei is na 2005 net zo min als nu een doel op zichzelf. De groei moet er aan bijdragen dat de Gemeente de mogelijkheden en middelen in handen heeft en houdt om de gesignaleerde problemen op te lossen en blijvend te zorgen voor een compleet en vol-

Van scenario naar strategie

doende gedifferentieerd aanbod aan woningen, voorzieningen en werkgelegenheid. Afhankelijk van de omstandigheden van het moment, moet de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie verschillende groeitempi kunnen accommoderen. Door verder uit te groeien als eigenstandig stedelijk complex binnen de Noordvleugel wordt de functie van Almere voor zowel haarzelf als de gehele regio versterkt. Daarbij is het essentieel dat wordt gestreefd naar voldoende diversiteit in het aanbod van woon- en werkmilieus en naar intensivering van de relatie met de omliggende regio's (alzijdige oriëntatie).

7.3 Stedelijke structuur

Het is van belang dat de stedelijke structuur van Almere verder wordt ingevuld tot een samenhangend geheel. In de groeifase waarin Almere nu verkeert, staan veel van de stedelijke en landschappelijke basiskwaliteiten die in Almere reeds in grote mate aanwezig zijn of de komende jaren worden gerealiseerd, nog tamelijk op zichzelf. In de huidige planperiode 1995-2005 worden bovendien voor wat betreft de stedelijke ontwikkelingen de grenzen bereikt van de structuur van de bestaande drie kernen. De ruimtelijke ontwikkelingsstrategie is in belangrijke mate gericht op het samenballen van de sterke kwaliteiten van de diverse elementen ten behoeve van de stedelijke structuur als geheel. Het gaat er vooral om dat bestaande en nieuwe functies meer betekenis krijgen voor de *gemeente als geheel*. Ook zullen *regionale voorzieningen* een geschikte plek moeten kunnen vinden. De ruimtelijke ontwikkelingsstrategie heeft dus betekenis voor ontwikkelingen op verschillende niveaus, met name het stedelijke en het regionale schaalniveau, met daarmee ook de mogelijkheid van een verdere (inter)nationale uitstraling.

Almere bestaat uit meerdere afzonderlijke kernen. Hiertoe is begin zeventiger jaren besloten om verschillende woonmilieus te kunnen realiseren en om in verband met het gewenste hoge bouwtempo aan meerdere bouwfronten tegelijk te kunnen werken. In de in 1995 verrichte gemeentelijke scenariostudie werd geconcludeerd, dat de meerkernige opzet evaluatie behoeft. In de nu voorgestelde ruimtelijke ontwikkelingsstrategie wordt minder nadruk gelegd op de filosofie van het realiseren van nieuwe grootschalige, zelfstandige kernen met een volledig op de schaal van de kern afgestemd eigen voorzieningenpakket. Maar de meerkernigheid als zodanig wordt niet losgelaten. Er worden zelfs enkele nieuwe kernen voorgesteld, die onderling grote verschillen vertonen in schaal, opzet, oriëntatie en identiteit. Deze nieuwe ontwikkelingen worden in de eerste plaats gezien vanuit het belang van de stad als geheel. De afzonderlijke kernen moeten nu, met oog voor diversiteit in milieu's en identiteiten, met elkaar in een nieuw verband worden gebracht en tot één stad worden samengesmeed. Ook de *Stadscorridor*, één van de strategische projecten, heeft bij uitstek tot doel uiteenlopende losse elementen samen te rijgen tot één geheel en betekenis te geven voor stad en regio.

Het met elkaar in verband brengen van kleinere eenheden kan ook worden gemotiveerd uit efficiency-overwegingen en duurzaamheid: de openbare ruimte kan efficiënter en minder onderhoudsgevoelig worden ingericht. De bestaande en nieuwe infrastructuur kan beter worden benut, wat eerder om een concentratie van functies dan om spreiding vraagt. In de toekomst moet efficiënter met ruimte worden omgegaan. De stad kan niet eindeloos uitdijen in de polder -dit zou ten koste gaan van de kansen voor natuur en milieu. In de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie wordt de grote, open ruimte

gekoesterd. Daartoe worden uitbreiding van het *Weerwater*, realisering van stadspark *Almerebos* en een *groene band aan de noordflank* voorgesteld.

Het in ruime mate aanwezige groen is nogal eens versnipperd, waardoor het onvoldoende betekenis kan krijgen voor het grotere geheel. Ook in dit verband is het (verder) invullen van de stedelijke structuur tot een samenhangend geheel van belang. Als voorbeelden van het aanbrengen van samenhang kunnen hier voorts genoemd worden: het verbinden van ecologisch waardevolle elementen in de ecologische hoofdstructuur, het samenbrengen van bijzondere recreatieve functies in een groot stadspark en het intensiveren van de stedelijke structuur door herinrichting of verdichting.

7.4 Alzijdige oriëntatie

Almere wordt meer en meer een stadsgewest tussen andere stadsgewesten, met een eigenstandige positie in de regionale netwerken. Almere als satelliet van Amsterdam is nu al een verouderde notie, in 2005 en zeker in 2015 zal dat concept slechts nog van historische waarde zijn. Deze ontwikkeling is voor een groeistad toe te juichen, het betekent een minder eenzijdige afhankelijkheid van het reilen en zeilen in één enkel ander stadsgewest, de mogelijkheid zelfbewuster te opereren en een grotere variëteit in de activiteiten in de stad. De alzijdige oriëntatie zal in zekere mate vanzelf ontstaan. Almere wordt immers aantrekkelijker als woonplaats en als plaats om incidenteel te bezoeken. Er zullen meer en andere voorzieningen komen, die op een groter, regionaal schaalniveau opereren. Door het grotere aantal bewoners en bedrijven zullen de relaties met andere regio's dan Amsterdam gaan toenemen. Almere wordt voor bedrijven een steeds aantrekkelijker vestigingsplaats, waardoor een groter evenwicht in de woon-werkbalans kan worden bereikt. Deze even gewenste als onvermijdelijke ontwikkeling kan worden gestimuleerd door de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie er op af te stemmen. Dat voorkomt dat Almere in een reagerende rol terecht komt ten opzichte van de andere stadsgewesten, waar eveneens forse projecten op stapel staan. Een en ander houdt in dat de situering en diversiteit van de woon- en werkmilieus zodanig moet zijn, dat ze voor vestigers uit alle windstreken aantrekkelijke mogelijkheden bieden. Het betekent ook dat geprofiteerd moet worden van - en waar nodig geïnvesteerd moet worden in - infrastructuur naar het noorden, oosten en zuiden. Almere wordt zo des te aantrekkelijker voor regionale voorzieningen.

Uitnutten van bestaande infrastructuur en investeren in de bereikbaarheid is onontbeerlijk voor de ontwikkeling van Almere. Omdat de kansen op realisatie van groot-schalige additionele infrastructurele verbindingen met Almere in de onderhavige periode gering zijn, moet de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie het aanwezige infrastructurele netwerk optimaal uitnutten. Nadat rond 2005 de projecten uit de Craagstudie in uitvoering zijn genomen, de A2y zal zijn gerealiseerd, de Oostboog voor rechtstreekse spoorverbindingen met Amersfoort en Utrecht heeft gezorgd en de Hanzelijn voor verbindingen met Zwolle en verder, zal Almere in de context van de congestie elders één van de relatief beter bereikbare locaties binnen de Noordvleugel zijn. Deze situering binnen een netwerk van infrastructurele verbindingen moet een sturende kwaliteit zijn bij het formuleren van een lange-termijnstrategie, met voorstellen om te investeren in het vergroten van de bereikbaarheid en voor het genereren van voldoende draagvlak voor additionele infrastructurele verbindingen in de toekomst. In de periode na 2015 kan dan een volgende slag in de ontwikkeling van de infrastructuur volgen, gericht op completering van het netwerk rondom Almere.

Van scenario naar strategie

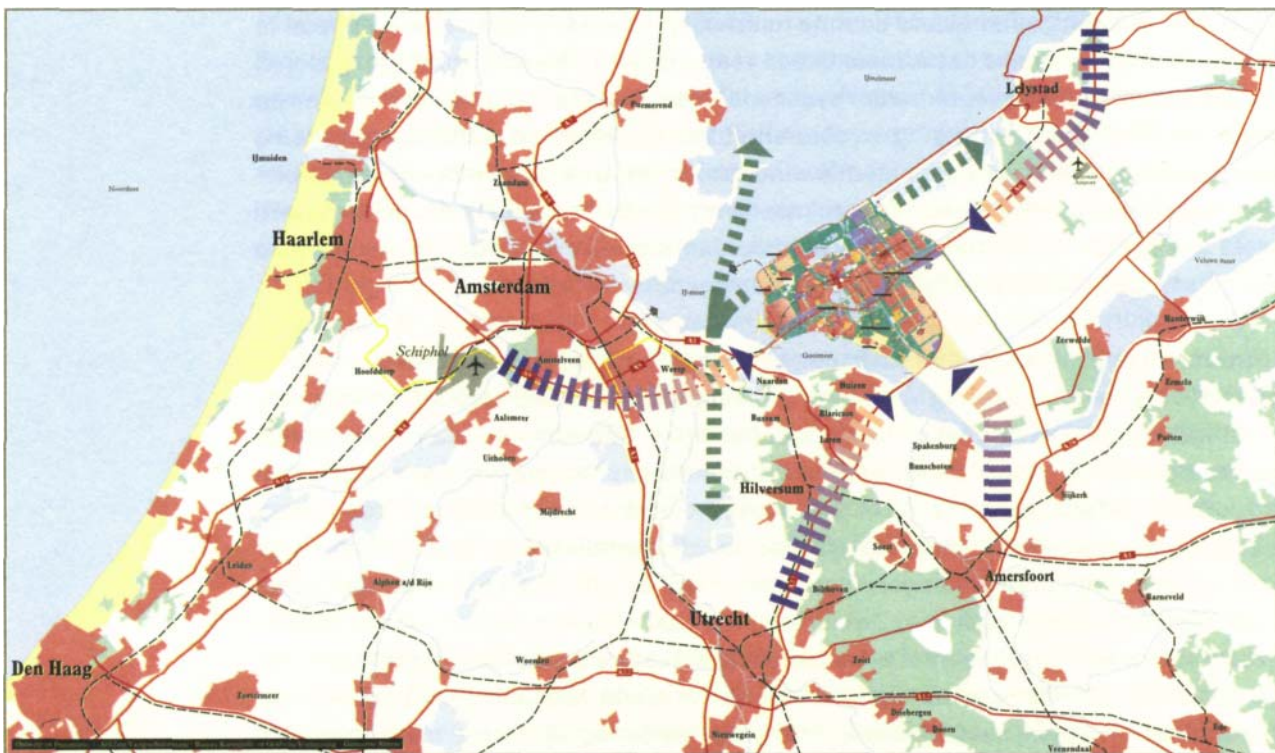
Voor de relatie met de *Randstad* en vooral de regio Amsterdam is de corridor richting Schiphol van groot belang. Aan de zuid- en westkant van Amsterdam en rond Schiphol vindt belangrijke economische ontwikkeling plaats, terwijl daar voor woningbouw weinig ruimte is. De woondruk kan worden afgeleid naar Almere. Omgekeerd profiteert Almere van de economische groei in deze regio, doordat inwoners van Almere werk vinden op en rond de luchthaven en de Zuidas, maar ook doordat bijvoorbeeld lucht-havengeoriënteerde bedrijvigheid zeer wel de weg kan vinden naar Almere.

De oriëntatie op de regio *Utrecht* kan voor Almere zowel inwoners als bedrijvigheid opleveren. De hiervoor benodigde infrastructuur is in 2005 reeds in belangrijke mate aanwezig (A27, Gooiboog).

Oriëntatie op *Amersfoort*, *Nijkerk* en verder verhoogt de kansen op nieuwe infrastructuur in zuid-oostelijke richting (N30/A30, spoor).

De oriëntatie op 't Gooi biedt de mogelijkheid om op een nieuwe manier naar het Gooimeer te kijken. Het Gooimeer zou van een 'randmeer' een 'binnenmeer' kunnen worden met daar omheen aantrekkelijke woonmilieus en recreatie.

Almere neemt dus meer en meer een eigenstandige positie in, met relaties in alle richtingen binnen de regionale netwerken. De gemeente heeft unieke kwaliteiten en potenties te bieden, zowel aan de eigen bevolking als aan de regio en verder. Daarbij wordt in de eerste plaats gedacht aan aantrekkelijke woonmilieus voor verschillende doelgroepen en aan ruimte, water en groen voor recreatie en ecologie, maar Almere heeft ook potenties voor economische ontwikkeling. Er is alle reden voor een zelfbewuste houding. Het ligt dan ook voor de hand, dat Almere verder wordt ontwikkeld vanuit de eigen opvattingen over ruimtelijke kwaliteit en het vermogen zelf te sturen.



Regio Almere 2015

Dit kaartbeeld illustreert de veelheid aan externe factoren waar ten behoeve van een evenwichtige en voorspoedige ontwikkeling van Almere bij moet worden aangehaakt.

Hoofdstuk 8 Strategische projecten

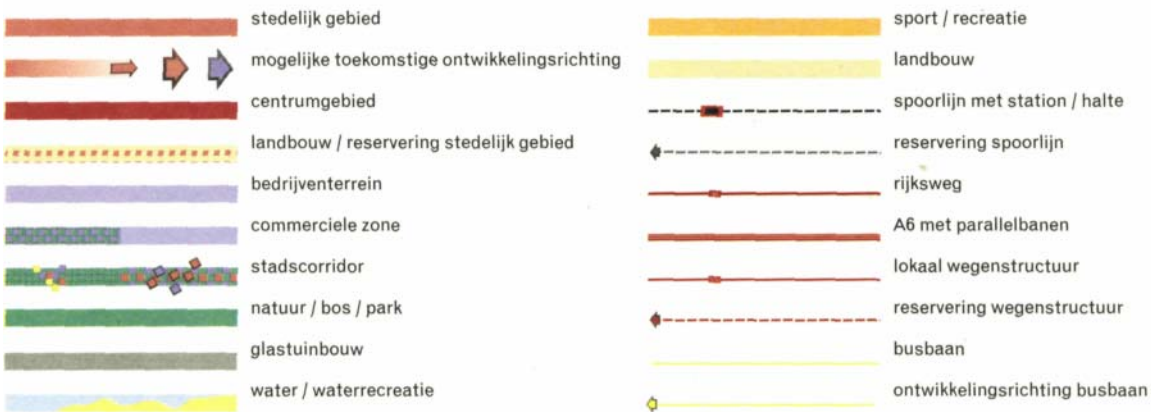
8.1 Inleiding

Om de voorwaarden te scheppen voor een optimale ontwikkeling van Almere wordt een aantal strategische ruimtelijke projecten voorgesteld. De projecten kunnen concreet worden aangewezen en hebben heldere doelstellingen, maar zijn in dit stadium uiteraard nog van een betrekkelijk hoog abstractieniveau en moeten worden uitgewerkt. Het zijn bouwstenen voor meer gedetailleerde planvormen. De losse projecten zweven een beetje boven de kaart en moeten hun exacte plek en vorm nog vinden. Toch is het strategisch van groot belang dat en waar ze neerkomen. Elke bouwsteen heeft een zorgvuldig afgewogen positie in het geheel. De afzonderlijke projecten moeten dan ook steeds in hun onderlinge samenhang worden gezien en op hun strategische doelstellingen - zowel op het niveau van het project zelf als op het niveau van de gemeente als geheel - worden beoordeeld en uitgewerkt. In hun samenhang vormen de projecten een conceptueel model dat een richting aangeeft voor de verdere ontwikkeling van Almere. De projecten leveren een belangrijke bijdrage aan het bereiken van een grotere stedelijke diversiteit en aan de regionale oriëntatie. Door met woningbouw en de ontwikkeling van bedrijfsterreinen aan te haken op de verbindingen met Amersfoort/Utrecht (A27) en Groningen/Zwolle/Lelystad (A6) verruimt Almere de blik naar andere richtingen dan de Amsterdamse regio. Daarbij wordt niet uit het oog verloren dat de relatie met Amsterdam en Schiphol een belangrijke is en altijd zal blijven. Daarom worden juist in het westen van de gemeente nieuwe, innovatieve woonmilieus, maar ook werkmilieus, gecreëerd die een unieke kwaliteit toevoegen aan het beschikbare aanbod in de Noordvleugel van de Randstad. Zo heeft elk project zijn eigen, onmisbare functie voor de toekomst van de stad. Ze zijn ieder afzonderlijk van belang, maar alleen gezamenlijk leiden ze tot volledigheid. Vanuit die gedachte is gekozen voor projecten met elkeen duidelijk eigen gezicht en met elk minimaal één karakteristiek element dat in ieder geval voor Almere vernieuwend is, maar zo mogelijk voor de hele regio. Bij de keuze en inrichting van de projecten is zo goed als mogelijk rekening gehouden met de maatschappelijke trends die zich voor de langere termijn lijken af te tekenen: een toenemende verweving van wonen en werken, zowel naar ruimte (werken aan huis) als naar tijd (24-uurseconomie), nieuwe detailhandelformules en nieuwe verkeerspatronen.

De volgende projecten worden voorgesteld:

- Aan de A6: *Stadscorridor* met o.a. het stadspark *Almerebos*
- Noordflank: *Groene banden settlements*
- Westflank: *Almere-Strandpoort*
- Oostflank: *Almere-Houf, Commerciële zone, Centre of excellence, Overgooi, parkway N30/A30*
- *Zorg voor de bestaande stad.*

Strategische projecten



Almere in 2015

Dit kaartbeeld schetst een aantal ontwikkelingsrichtingen op basis van de in de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie geformuleerde strategische projecten.

8.2 Aan de A6:

Stadscorridor met onder andere het stadspark Almerebos

De Stadscorridor is een zone aan weerszijden van de A6, waarmee uiteenlopende losse elementen in een nieuw verband worden gebracht. De Stadscorridor begint in feite al bij de toekomstige halte Strandpoort nabij de Hollandse Brug, zet vervolgens stevig in vanaf de aansluiting van de Hoge Ring (S101) op de A6 en loopt dan door tot het gebied rond de aansluiting van de Waterlandseweg/Veluwedreef (S103). Ten oosten daarvan loopt de Stadscorridor uit in de nabij het knooppunt van de A6/A27 gelegen strategische projecten *Centre of excellence* en de Commerciële Zone. De uitloper aan de westzijde, ten noorden van de A6 tussen Hoge Ring en Strandpoort, wordt gevormd door een hoogwaardig bedrijfsterrein, Almere-Poort, gericht op de Zuidas en mainport Schiphol. Aan de zuidkant van de A6 ligt hier het Kromslootpark, dat onbebouwd blijft. Onderdelen die direct in de Stadscorridor komen te liggen, zijn bijvoorbeeld het Beginbos, Waterhout en het Waterlandsebos; de rand van Almere-Haven, het Spanningsveld met de rand van Stedenwijk, Veluwsekant; de bedrijfsterreinen Gooisekant en De Steiger. Een belangrijke locatie is 't Oor, met het centrale busstation. Een centraal en essentieel onderdeel vormt het Weerwater. Het voorstel is om het Weerwater ook naar de zuidkant van de A6 uit te breiden. Dit zou kunnen langs de Kromme Wetering: de 'drup' tussen Fongerspad en MacMillanpad. Het Weerwater sluit hier aan op het stadspark Almerebos, één van de grootschalige elementen die aanhaken op de Stadscorridor.

Bij de ontwikkeling van de Stadscorridor moet ook invulling worden gegeven aan een aantal groene ontwikkelingszones, zoals de strook Kromslootpark - Beginbos en een strook langs bedrijfsterrein De Steiger. Het Kromslootpark is momenteel al onderdeel van een ecologische verbindingzone, die bij de ontwikkeling van de Stadscorridor blijvende randvoorwaarde is.

De Stadscorridor fungeert in meerdere opzichten als bindmiddel voor het groeiende Almere: stedenbouwkundig, door een relatie te leggen tussen verschillende stadsdelen, maar ook maatschappelijk, door flexibel ruimte te bieden aan uiteenlopende initiatieven. Stedenbouwkundig legt het een relatie tussen de stadsdelen aan weerszijden van de A6: Almere-Haven en het toekomstige Almere-Hout aan de ene en Almere-Stad aan de andere kant. Een aantal lange zichtlijnen tussen de kernen onderstreept deze functie. Daarnaast krijgen het stadscentrum en het Weerwater met zijn oevers door deze zone een duidelijke plek in de stad als geheel; de positie als hart van het stedelijk complex Almere wordt versterkt. Het Weerwater zelf krijgt een rechtstreekse koppeling onder de A6 door naar het Almerebos. Hierdoor krijgt één van de sterkste kwaliteiten van Almere - open ruimte met water en groen - in het hart van de gemeente gestalte. De Stadscorridor krijgt dus zowel oost-west als noord-zuid een belangrijke verbindende betekenis. In de zone zelf ontstaat een nieuw verband tussen de al bestaande elementen, waardoor ze een nieuwe impuls kunnen krijgen. Al met al kan de Stadscorridor uitgroeien tot een essentiële drager in de ruimtelijke structuur van Almere.

De Stadscorridor kan ook nieuwe stimulansen geven aan het revitaliseringsproces van Almere-Haven. De rol die de Stadscorridor kan hebben als stimulans voor de stedelijkheid van de Almeerse samenleving is zeer belangrijk. Zo'n samenleving kenmerkt zich immers door tal van uiteenlopende initiatieven en vaak onvoorspelbare ruimtebehoeften: een stad moet vlot kunnen inspelen op maatschappelijke trends en ac-

Strategische projecten

commodatie kunnen bieden aan een grote verscheidenheid aan activiteiten. Oudere steden vangen dit soort ruimtevraag op in panden en op terreinen die hun oorspronkelijke functie zijn kwijtgeraakt: oude pakhuizen bijvoorbeeld, of verlaten kantoorgebouwen. Almere als jonge stad ontbeert deze onwillekeurige flexibiliteit. De Stads-corridor kan daarin voorzien.

Programmatisch kan de Stadscorridor worden ingevuld met stedelijke woonvormen, voorzieningen (ook op particulier initiatief, denk aan een kartingbaan of een klimwand), op zichzelf staande horeca (hotel, *fastfood*) en een deel van het kantorenprogramma. Het zijn functies die betekenis hebben voor de gemeente als geheel of voor de regio. De voorzieningenstructuur is dus niet gericht op de hier te bouwen woningen, maar de aanwezige voorzieningen kan het wonen hier natuurlijk wel aantrekkelijk maken. De opzet van de Stadscorridor brengt met zich mee dat eenvoudig kan worden ingespeeld op nieuwe trends, bijvoorbeeld in de detailhandel of regionale vrije tijds-voorzieningen. Gespecialiseerde warenhuizen (sport, huisdieren) zouden hier bijvoorbeeld heel goed inpasbaar zijn. Het kan gaan om Almeerse vestigingen van internationaal opererende ondernemingen (het McDonald's restaurant dat nu al in de Stadscorridor ligt is daar een aardig voorbeeld van), maar evengoed om de kleinschalige particuliere initiatieven die in een vitale stad altijd zullen opborrelen. Voorts leidt de ontwikkeling van de corridor tot mogelijkheden voor een commercieel waterfront. Het gaat om programma, dat qua aard en schaal niet terecht kan in het stadshart. Deze ontwikkeling is dan ook niet concurrerend met de opwaardering van het stadscentrum maar aanvullend. Beide ontwikkelingen sluiten, ook ruimtelijk, op elkaar aan en moeten goed op elkaar worden afgestemd.

Tussen de Hoge Ring (S101) en de toekomstige locatie Strandpoort is aan de noordzijde van de A6 ruimte voor hoogwaardige bedrijfsontwikkeling langs de snelweg: Almere-Poort. Het gaat om een hoogwaardige, op de Zuidas en Schiphol georiënteerde bedrijven voor wie de Commerciële zone te ver weg ligt of waarvoor de ruimtebehoefte te groot is om deze in het stadscentrum te accommoderen. Het wordt een zeer exclusieve locatie, waaraan stringente vestigingsvoorwaarden worden gesteld: het moet gaan om hoogwaardige bedrijven, de activiteiten mogen niet concurrerend zijn met de ontwikkeling van het stadscentrum en de vestiging dient een bijdrage te leveren aan de positie van Almere in de regionale context. De inrichting van het bedrijventerrein zal hoogwaardig zijn met waar mogelijk een ruime en groene opzet.

De A6 wordt in de Stadscorridor op een aantal plaatsen gekruist door de busbanen van het lokale busnet. Deze plekken kunnen worden ontwikkeld tot locatie voor kantoren en voorzieningen, goed bereikbaar per auto en openbaar vervoer. Rond deze knooppunten krijgen de ontwikkelingen zowel een hogere dichtheid als een bredere uitstraling. De locaties zijn vanuit het bestaand stedelijk gebied goed bereikbaar per fiets. De auto-ontsluiting kan plaatsvinden door parallelbanen langs de A6, met een beperkt aantal afslagen, 't Oor neemt binnen de Stadscorridor een bijzondere positie in met het centrale busstation. Rond dit knooppunt kunnen geconcentreerde ontwikkelingen plaatsvinden.

De Stadscorridor is in de eerste plaats een *concept*, een stedenbouwkundig bindmiddel. Er zijn niet *bij voorbaat* programma en ingrepen nodig; sommige onderdelen liggen er al, zeker in potentie, maar krijgen nu een logisch verband en een nieuwe betekenis. Het gaat er om ontwikkelingen in gang te zetten, mogelijk te maken. De fa-

seerbaarheid is uitermate flexibel; sommige ontwikkelingen kunnen direct starten. De Stadscorridor is een marktaanbod voor investeerders die met een bijzondere formule langskomen. Als zodanig biedt de corridor potenties om bijzondere elementen te accommoderen over een periode van 20 à 25 jaar. De aanwezige basiskwaliteit op de beschikbare locaties wordt ingezet. De schaal en kwaliteit die Almere beoogt te bereiken krijgt hiermee een 'adres' aan de A6 en een gezicht. Na Strandpoort nabij de Hollandse Brug bepaalt de Stadscorridor-met stedelijke functies afgewisseld door open ruimte - de entree van het stedelijk gebied Almere. Dankzij de opvallende bocht in de A6, 'onder' het Weerwater door, krijgt het gezicht niet alleen aan de zijkanten gestalte, maar ook in de rijrichting. Dit geldt met name voor bedrijventerrein De Steiger, waar men komend uit oostelijke richting recht op af rijdt. Dit gegeven kan bijdragen aan een nieuwe impuls voor De Steiger. De front-bebouwing van De Steiger moet dan niet te zeer verscholen worden achter hoge begroeiing.

De Stadscorridor is belangrijk in het streven naar meer diversiteit. In de zone langs de rijksweg kunnen specifieke woonvormen, diverse voorzieningen voor heel Almere en andere, naar verhouding op zichzelf staande, solitaire functies terecht. Het gaat om functies die onmisbaar zijn voor het maatschappelijk functioneren van een grote stad maar die zich moeilijk laten integreren in een woonomgeving of op een bedrijfsterrein. Een ruimtelijke faciliteit als de Stadscorridor kan voorkomen dat deze functies over de hele stad en het buitengebied zullen uitzwermen, verkeers- en andere hinder veroorzaken en zo ten koste gaan van de ruimtelijke kwaliteit in delen van de gemeente. Het concept van een Stadscorridor geeft de mogelijkheid tot een planmatige aanpak van deze functies en tot integratie in een zone die juist een extra kwaliteit aan deze functies ontleent.

Stadspark Almerebos

Een bijzonder element dat aan de Stadscorridor wordt gekoppeld - en daarmee een 'gezicht' en een 'adres' krijgt aan de A6 - is een grootschalig en hoogwaardig stadspark, dat wordt ontwikkeld uit het huidige Waterlandse Bos en het Cirkelbos. In de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie heeft dit project de werknaam 'Almerebos' meegekregen. Het bos vormt een intensief gebruikte tegenhanger van de extensieve groene band aan de noordzijde van Almere. In de Stadscorridor aan de A6 vormt het een groen en open contrast naast de hoge mate van stedelijke intensiteit. Samen met het Weerwater legt het bos een zuid-noord-lijn open naar het stadscentrum en schept het ruimte temidden van het stedelijk gebied. Het bos biedt voorts 'rugdekking' aan de ontwikkeling van de Commerciële zone, Almere-Hout en Overgooi.

Het gebied heeft een enorme schaal en maat en kan ruimte bieden aan vele functies, met een lokale, regionale en eventueel nationale betekenis. Het Almerebos kan een stimulans vormen voor de economische ontwikkelingen aan de Stadscorridor, als een 'lokker' voor hoogwaardige functies. Programmatisch kan het park veel aan en heeft het de potentie door te groeien tot een recreatief-toeristische trekker van formaat. Als referentiebeeld kan men denken aan het Amsterdamse Bos. Het Almerebos wordt een groot groengebied, gericht op rust en vermaak. Deze bosrijke omgeving zal openstaan voor bijzondere attracties en allerlei vormen van recreatie. Voorbeelden zijn een sportcomplex, horeca-vestiging, openluchttheater, wandelpark, speelweiden, ballonvaartterrein, evenemententerrein en dergelijke. Ook wordt gedacht aan een (inter)nationaal ruitersportcentrum. Er ontstaat hier een uitgestrekt bosrijk uitloopgebied voor de hele stad en in die zin is het een belangrijke toevoeging aan de ruimtelijke kwaliteit van

Strategische projecten

de gemeente. Dit uitloopgebied geeft ook een bijzondere waarde mee aan de ernaast gelegen nieuwe kern Almere-Hout.

Het project vraagt niet al te veel ingrepen waarvan de kost voor de baat zouden uitgaan. In feite is het bos er al, het kan gefaseerd verder worden ontwikkeld. Vanwege de grotere gebruikswaarde is de ontwikkeling van het Stadspark Almerebos ook een aantrekkelijk perspectief voor de huidige beheerder; additionele beheerskosten voor de gemeente moeten derhalve kunnen worden geminimaliseerd. Ook hier gaat het in de eerste plaats om een concept, een bindend element en een reservering, die mogelijkheden biedt om de gewenste schaal en kwaliteit te kunnen bereiken.

8.3 Noordflank: Groene band en settlements

De groene band aan de noordflank van de gemeente wordt gevormd door de Oostvaardersplassen, het Wilgenbos, de Lepelaarsplassen en het bestaande landbouw- en bosgebied. De verbindingzone tussen Lepelaars- en Oostvaardersplassen is een belangrijke schakel in de ecologische hoofdstructuur van Nederland. Hiermee functioneert Almere in een groter netwerk. De toegankelijkheid van de Oostvaardersplassen en Lepelaarsplassen is zeer beperkt; het gebruik is hier vooral gericht op observatie. Ten westen daarvan ligt een gebied dat aantrekkelijk is voor de actieve, recreatieve stedeling. Het westelijke gedeelte van de groene band overlapt een gebied dat tot nu is gereserveerd voor landbouw, bos en stedelijk gebied. Dit betreft met name de potentiële verstedelijkingslocatie Pampus. Voorgesteld wordt deze reservering, evenals die voor de IJmeer-raailijn, te handhaven, maar nu geen onomkeerbare processen in gang te zetten. Wel kan reeds worden begonnen met de ontwikkeling van enkele settlements.

Settlements

In de groene band kan een aantal '*settlements*' worden opgenomen. Dit zijn compacte stedelijke wooneenheden met circa 1000 woningen per settlement. De settlements zijn te gast in de natuurlijke omgeving en mogen de natuurwaarden niet schaden. Ze maken gebruik van de aanwezige basiskwaliteiten en hebben elk een eigen van de situering afhankelijke karakteristiek, bijvoorbeeld watergang, meer, haven, bos of natuurgebied. De settlements voegen een bijzonder woonmilieu toe, dat in deze vorm uniek is voor Nederland.

De settlements zijn te klein van schaal voor een eigen voorzieningenstructuur. Zij zullen sterk leunen op de voorzieningen in Almere-Stad en Almere-Strandpoort. Ook zullen bewoners, wanneer daar behoefte aan is, in eigen beheer collectieve voorzieningen moeten oprichten, die aansluiten bij het specifieke karakter van die settlement. De kosten voor de gemeenschap die voortvloeien uit wettelijke verplichtingen, zouden kunnen worden verdisconteerd in de gronduitgifteprijs.

8.4 Westflank: Almere-Strandpoort

Almere-Strandpoort is een hoogwaardige woningbouwlocatie gelegen aan het IJmeer, ter hoogte van het Muiderzand, ten noorden van de Hollandse Brug. De locatie is in belangrijke mate georiënteerd op het water. Binnen een mix van diverse woningtypen en financieringscategorieën zal een betrekkelijk groot deel gestapeld worden uitgevoerd en een belangrijk accent zal op het hogere prijssegment liggen. Ook de verder van het water gelegen delen zullen in een hogere dichtheid worden bebouwd dan tot nu toe in verstedelijkingsplannen voor de westzijde van Almere werd voorzien. Woningbouw in lagere dichtheden wordt in deze ruimtelijke ontwikkelingsstrategie voornamelijk aan de oostzijde van de stad geprojecteerd.

Almere-Strandpoort zal met het openbaar vervoer worden ontsloten middels een halte op het toekomstige NS-sternet. De halte moet bij voorkeur zo dicht mogelijk bij de Hollandse Brug en het strand worden gerealiseerd. Hiermee kunnen tevens de recreatieve voorzieningen worden ontsloten. De halte zal ook worden verbonden met een buslijn vanuit Almere es, die tevens de wat verder van het spoor gelegen woningen en voorzieningen kan bedienen. Strandpoort kan eventueel worden uitgebreid langs het water in noordelijke richting. Een tweede halte van het NS-sternet kan in een latere fase meer westelijk in Almere-Poort worden gerealiseerd. De mogelijkheid bestaat dat één van de twee sternet haltes kan functioneren als gewoon NS-station.

De bestaande en in ontwikkeling zijnde elementen, zoals strand, jachthaven en bos dienen zoveel mogelijk te worden gerespecteerd en ingepast. Het strand dient openbaar te blijven. Deze elementen dragen bij aan de aantrekkelijkheid van de locatie. Wat betreft bestaande en nieuwe recreatieve voorzieningen kan men denken aan: strand, marina, tennisbaan, zwembad, sauna, vermaakhal, restaurants, cafés, winkels ten behoeve van de recreatieve voorzieningen en winkels voor de dagelijkse levensbehoeften. In Strandpoort is een geringe hoeveelheid detailhandel te verwachten, voornamelijk in de food-sector, geconcentreerd in een wijkcentrum. De aanwezigheid van de bestaande recreatieve voorzieningen, waaronder een marina-supermarkt, maken het mogelijk de bouwstroom te temporiseren, afhankelijk van de marktomstandigheden, zonder zich onmiddellijk zorgen te hoeven maken over het zo spoedig mogelijk bereiken van het minimaal draagvlak voor de voorzieningen. Als Strandpoort volledig gerealiseerd is met 8000 woningen is er voldoende draagvlak voor een basispakket aan niet-commerciële voorzieningen: enkele basisscholen (circa zes, rekening houdend met een relatief laag aantal gezinnen), enkele peuterspeelzalen, een sportpark (kleiner dan bij Almere-Hout), een politiepост, één of twee buurt- en gezondheidscentra.

Strandpoort kan de stap over het Randmeer betekenen voor de Randstedeling die niet specifiek aan één bepaalde woonplaats is gebonden, maar wel hoge eisen stelt aan de woonkwaliteit en woonomgeving en bereid en in staat is daarvoor te betalen. Voor de gemeente Almere is toevoeging van dit hogere segment gewenst vanuit de eigen financiële doelstellingen als ook vanuit het belang om een grotere diversiteit in woonmilieus tot stand te brengen. Strandpoort is als hoogwaardige woonplek direct gekoppeld aan de as Schiphol - Zuidas - Amsterdam Zuidoost, waar de economische motor van de Noordvleugel van de Randstad zich in toenemende mate concentreert. De groeiende werkgelegenheid op deze as is ook van belang voor de inwoners van Almere, terwijl de ontwikkeling van de Zuidas gebaat is bij hoogwaardige woonmilieus in de nabijheid.

Als aan de zuidas gekoppelde woonlocatie maakt Strandpoort maximaal gebruik van de aanwezige openbaar-vervoerbindingen: de spoorverbinding, eventueel aan te vullen met een aansluiting op de Zuidtangent, de hoogwaardige openbaar-vervoerbinding tussen Weesp en Haarlem via Schiphol en Amstelveen. De aandacht voor wat betreft de bereikbaarheid moet zich richten op een optimale situering, aantakking, capaciteit en frequentie. Door deze bindingen krijgen de recreatieve voorzieningen - waaronder de horeca-nieuwe kansen, waarmee de locatie nog aantrekkelijker wordt om te wonen en te recreëren. De voorzieningen profiteren zowel van de toename van het aantal gebruikers als van de betere *spreiding* in tijd, zowel over het etmaal als over het langer wordende seizoen. Door de gunstige ligging en het stevige draagvlak kunnen hier ook regionale functies worden toegevoegd. Omgekeerd ligt de locatie vanuit

Strategische projecten

Flevoland bezien ideaal ten opzichte van de grootstedelijke voorzieningen in Amsterdam, wat de aantrekkelijkheid voor de Randstedelijke doelgroep verhoogd. In het licht van de voorgestane alzijdige oriëntatie heeft Strandpoort vooral betekenis in de relatie met de regio Amsterdam. Maar ook de regio's Gooi, Utrecht en Amersfoort zijn vanuit Strandpoort goed bereikbaar. Er vormt zich hier een unieke strandstad, die voor een doelgroep uit de wijde omgeving aantrekkelijk is.

Stedebouwkundig vormt Strandpoort een duidelijke entree voor Almere. De bebouwing aan de entree en de elementen van en rond de brug zullen dan ook dienovereenkomstig bijzonder vormgegeven moeten worden.

Strandpoort wordt stedebouwkundig ontworpen als onderdeel van Almere-Poort, zodat wordt verzekerd dat dit in de toekomst tot een stedebouwkundige eenheid zal leiden. Indien de afzet in Strandpoort stagneert, zou een deel van de capaciteit van Poort eerder kunnen worden ingezet om de in die periode gewenste productie te halen en/of om de haalbaarheid van Strandpoort te ondersteunen. Het bijzondere marktsegment van Strandpoort kan in dat geval worden meegenomen in een bredere differentiatie.

8.5 Oostflank: Almere-Hout, Commerciële zone, Centre of excellence, Overgooi, parkway N30/A30

Almere-Hout

Aan de oostzijde van de gemeente is de ruimte aanwezig voor het verder ontwikkelen van Almere volgens de beproefde en succesvolle formule, dat wil zeggen: het in grote aantal bouwen van goede, toegankelijke grondgebonden woningen. De vraag naar deze woningen zal ongetwijfeld ook in de toekomst groot blijven. Het is van belang, dat Almere deze doelgroep in ruime mate blijft bedienen. De doelgroep is behalve in de regio Amsterdam vooral ook te vinden in Midden-Nederland. Om redenen van *ruimte* en *oriëntatie* kan deze grootschalige woningbouw dus beter *hier* dan aan de westzijde worden gesitueerd. De ontwikkeling van Almere-Hout is een belangrijke stap naar een meerzijdige, in dit geval oostelijke, oriëntatie van Almere. De woningen moeten aantrekkelijk en financieel toegankelijk zijn voor een grote groep vestigers. Binnen de uitgangspunten van het programma zal er sprake zijn van een maximale differentiatie. Dichtheden en beheersnormen worden aan recente inzichten aangepast. Vanwege de ligging tussen het open agrarische middengebied en het stadspark Almerebos, met uitlopers van beide gebieden tot diep in de nieuwe wijken is een opzet van woningbouw mogelijk met een kleiner percentage openbare ruimte. Bestaande elementen, zoals de huidige golfbaan, kunnen in de plannen worden opgenomen. Hout krijgt extra kwaliteit door het aanleunen tegen het groeiende stadspark Almerebos met z'n vele recreatieve mogelijkheden. Hout kan een stadsdeel worden met een onmiskenbare eigen identiteit, gelegen in de directe nabijheid van een grootschalig, recreatief aantrekkelijk parklandschap. Onder meer om deze kwaliteiten te versterken, is de planologische reservering voor een spoorlijn gebundeld met het tracé van de A27 zodat de integrale stedelijke en landschappelijke kwaliteiten van Hout niet worden doorbroken.

Almere-Hout kan het beste vanuit de bestaande stad in de richting van de Stichtse Brug worden ontwikkeld, dus van noord naar zuid. In de plan-periode 2005-2015 kan Hout worden gerealiseerd tot aan de Vogelweg. Dit gebied heeft een capaciteit van cir-

Strategische projecten

ca 12.000 woningen. De afstand tot de Vogelweg is ook goed fietsbaar en de langzaam-verkeers-infrastructuur is hier reeds grotendeels gerealiseerd. De sprong over de Vogelweg in de richting van de Stichtse Brug kan pas op de langere termijn worden gemaakt. Daarvoor zijn grotere investeringen in de infrastructuur nodig, die dan vanwege een groot draagvlak gerechtvaardigd zijn. Op de lange termijn, niet vóór 2015, kan de locatie zo het benodigde draagvlak genereren voor een spoor-verbinding richting Amersfoort. Het perspectief dat deze ruimtelijke ontwikkelingsstrategie biedt voor de Noordvleugel om eventueel op langere termijn in de ruimtebehoefte te voorzien middels stedelijke ontwikkeling aan de andere kant van de A27, wordt mede mogelijk gemaakt door een dergelijke spoorverbinding. In de eerste fase van de realisatie van Hout kan vanaf het hoofdspoor vanuit Almere CS een spoortak worden aangelegd tot aan de noordpunt van Hout. De circa 12.000 woningen van deze eerste fase samen met de Commerciële zone en het *Centre of excellence* bieden hiervoor voldoende aanleiding en draagvlak. Almere-Hout zal op de voor Almere gebruikelijke manier op lokaal niveau worden ontsloten met de bus, waardoor een gemakkelijke verbinding met de andere Almeerse kernen ontstaat en de spoorwegstations kunnen worden bediend. Interlokale verbindingen via de A27 kunnen in eerste instantie door een Interliner worden verzorgd.

Door de situering van Hout wordt de aanwezige weginfrastructuur (A27) goed benut. Daarnaast worden door de aanleg van een nieuwe autoweg richting Nijkerk (N30/A30) de verkeers-stromen beter gespreid, waardoor de druk op de A6 wordt vermindert.

Almere-Hout Noord neemt met 12.000 woningen qua omvang een positie in tussen Almere-Haven (bijna 10.000 woningen in 2005) en Almere-Buiten (ruim 20.000 woningen in 2005). Gegeven de centralisatiegraad van 2005 zal dat betekenen dat in Almere-Hout aan detailhandelsvoorzieningen circa 18.000 m² vvo (verkoopvloeroppervlakte) gerealiseerd kan worden, verdeeld over een subcentrum en een klein aantal wijk- of buurtcentra. Hoewel er aanwijzingen zijn dat de hiërarchische opbouw van het winkelapparaat in stads-, stadsdeel- en wijk/buurtcentra zal gaan vervagen, laat de omvang van de markt wel de planning van een subcentrum toe. Het is echter zeer wel mogelijk dat de brancheverdeling zal verschuiven in de richting van meer non-food, horeca en andere commerciële voorzieningen ten koste van het aandeel food. Deze voorzieningen kunnen deels een grotere reikwijdte hebben dan alleen Almere-Hout. Almere-Hout neemt ruim de helft van de Almeerse woningbouw tussen 2005 en 2015 voor zijn rekening. Gezien het hier beoogde woonmilieu, in vergelijking met andere uitbreidingen, mag wat meer dan de helft van het aantal nieuwe gezinshuishoudens worden verwacht. Dat betekent dat -grof geschat op basis van de Almeerse totalen- ruim 12 vestigingen voor het basisonderwijs (algemeen en speciaal) verwacht kunnen worden plus één of twee vestigingen voor het voortgezet onderwijs. Daarmee zal Almere-Hout een volledig aanbod van onderwijsvoorzieningen hebben. Ook van de overige niet-commerciële wijk- en buurtvoorzieningen zal een substantieel aandeel in of bij Almere-Hout terecht komen, al dan niet geïntegreerd in het stadspark Almerebos: een sportpark, met ruimte voor zo'n acht velden, minimaal één tenniscomplex met zo'n 15 banen, één of twee sporthallen, een zwembad, een bibliotheek, een kerk en een politiebureau. Wat betreft de buurtgerichte zorg- en welzijnsvoorzieningen laat de opzet van de wijk een efficiënt gebruik toe: twee of drie gezondheidscentra, ongeveer evenveel buurtcentra en zo'n zes peuterspeelzalen.

Strategische projecten

Commerciële zone

Het betreft hier een zone langs de A6, ongeveer tussen de A27 en de Buitenring (S106/N30/A30), bestemd voor commerciële ontwikkeling. Het zal - naar de huidige begrippen - voornamelijk gaan om een C-locatie, terwijl in de omgeving van het station een B-locatie kan ontstaan. Aan de weg en de randen kunnen bedrijven worden gesitueerd die een 'gezicht' nodig hebben om zich te presenteren, eventueel gecombineerd met een kantoorfunctie. Daar 'achter' is plaats voor de grotere bedrijfshallen, met arbeidsextensieve bedrijvigheid in met name transport, distributie, magazijn en montage. In de nu voorgestelde commerciële zone zal het aanbod gedifferentieerd zijn: zowel 'gemengd', als 'kleinschalig', als 'hoogwaardig'. Er wordt hier een groot terrein aangeboden, dat optimaal kan worden gefaseerd en gedifferentieerd. De programma's kunnen in de loop der tijd worden aangepast. Dat is van belang omdat door nieuwe trends de behoefteramingen steeds onzekerder worden. Zo worden bedrijfsterrainen intensiever benut door het ontstaan van een 24-uurs-economie, waardoor de behoefte aan nieuwe terreinen kan afnemen. De commerciële zone is een strategische ontwikkeling waarmee Almere, of beter gezegd: dit deel van Zuidelijk Flevoland, naar verwachting ook op de lange termijn niet tegen haar grenzen aanloopt, niet 'uitverkocht' raakt. Almere kan hier met een grote mate van flexibiliteit inspelen op de trends en ontwikkelingen die nu nog niet duidelijk zijn. Zonder dat vooraf al te grote investeringen en ingrepen moeten worden gedaan. Naar verwachting is het terrein goed 'verkoopbaar'; de acquisitie kan nu reeds beginnen. Bij snel van de grond krijgen van de commerciële zone kan deze een aanleiding en motor vormen voor de ontwikkeling van Almere-Hout, vanwege de bijdrage die het levert aan een evenwichtige woon-werkbalans bij stedelijke ontwikkelingen in dit oostelijk deel van Almere.

Door zijn ligging werkt de commerciële zone mee aan de alzijdige oriëntatie van Almere. Uit alle richtingen - waaronder Amersfoort, Nijkerk, Utrecht en verder - mag aantrekkingskracht voor dit knooppunt worden verwacht. De aanwezige en te ontwikkelen infrastructuur, A6, A27, N30/A30 wordt optimaal benut. Door spreiding van de verkeersstromen wordt de congestie, met name op de A6, tegengegaan. De commerciële zone draagt bij aan het draagvlak voor openbaar vervoer en geeft een sterke impuls aan de ontwikkelingsmogelijkheden van Almere-Hout.

Centre of excellence gekoppeld aan een Centrum voor bouwen en wonen

Op het gebied van de werkgelegenheidsontwikkeling is gezocht naar nieuwe ideeën en initiatieven die een stuwende werking kunnen hebben op de economische activiteiten binnen Almere: een economische trekker van formaat. Hieruit is het initiatief voor een *Centrum voor bouwen en wonen* als meest kansrijk naar voren gekomen. Het gaat daarbij om de gedachte dat Almere een interessante plek is om producenten op het gebied van de woon- en leefomgeving een geconcentreerde en permanente mogelijkheid te bieden hun producten en diensten aan te laten bieden aan consumenten. Daaraan gekoppeld zou kunnen worden een kenniscentrum of '*centre of excellence*' op het gebied van de woon- en leefomgeving en een bundeling van belangenorganisaties, opleidingen, tentoonstellingsactiviteiten etc. Het kenniscentrum zou zelfs een Europese status kunnen verkrijgen, gezien de initiatieven die daaromtrent elders worden voorbereid. Een topinstituut op kennisgebied binnen het kader van de *operationele* omgeving zou kunnen leiden tot een unieke combinatie van activiteiten. In de plannen is voorlopig 20 hectare gereserveerd, wat kan leiden tot zo'n 1200 arbeidsplaatsen. Een doorgroei naar 40 hectare is niet uitgesloten. Als locatie voor het *centre of excellence* wordt gedacht aan het Buitenhout bij de Tus-

senring (S014) en de aansluiting van de A27 op de A6. In dit gebied is in 2005 een aantal sport- en recreatiefuncties gerealiseerd die borg staan voor een blijvend groen karakter van het gebied.

Overgooi

Op de schaal van de Noordvleugel van de Randstad zijn de rond het Gooimeer gelegen stadsgewesten Hilversum (het Gooi) en Almere welhaast dubbelsteden. Niet alleen completeren de groene karakters van beide gebieden elkaar, maar ook qua diversiteit van de verschillende woonmilieus vertonen de beide stadsgewesten grote overeenkomsten. Een typerend woonmilieu van het Gooi, namelijk dat van de vrijstaande woningen in lage dichtheden in een lommerrijke omgeving zoals dat met name in Laren-Blaricum wordt aangetroffen, ontbreekt echter nog vrijwel geheel in Almere. De vraag naar dit woonmilieu in de Noordvleugel blijft naar verwachting onverminderd sterk, terwijl in het Gooi mogelijkheden ontbreken het aanbod van dit woonmilieu te vergroten. Daarom wordt tegenover het Gooi 'Overgooi' ontwikkeld om aan deze vraag te voldoen en zo de diversiteit aan woonmilieus in Almere te completeren. Behalve de voor het lommerrijke karakter noodzakelijk rugdekking van het Almerebos geeft de ligging aan het Gooimeer met toegevoegde oeverontwikkelingen een extra dimensie aan de beoogde status van het gebied. Omdat het lommerrijke karakter van de omgeving tijd nodig heeft om te groeien, wordt de ontwikkeling van Overgooi begonnen vanuit de relatieve beschutting van de beide uiteinden van de locatie. De bewoners kunnen profiteren van de recreatieve voorzieningen in het Almerebos.

De ontwikkeling van Overgooi zal bijdragen tot een aanzienlijke versteviging van het draagvlak van de voorzieningenstructuur in Almere-Haven. Een woonmilieu als in Overgooi is ook van groot belang voor de plaatselijke economie omdat het aantrekkelijk is voor de beslissers die verantwoordelijk zijn voor de locatiekeuzes van de werkgelegenheid.

'Parkway' N30/A30

De huidige N30 loopt van Barneveld, nabij de A1 (Amersfoort-Apeldoorn), naar Ede en eindigt daar nu nog bij de oude rijksweg (Veenendaal - Ede). Naar het zuiden is de aansluiting bij Ede op de A12 (Utrecht-Arnhem) van belang; in noordelijke richting kan de weg worden doorgetrokken van Barneveld/A1 via Nijkerk naar Almere. Daar zou de weg moeten aansluiten op de A6 bij de aansluiting met de Buitenring (S106). De weg zou moeten worden uitgevoerd als een *'parkway'*: een groen profiel, zorgvuldig landschapspelijk ingepast.

De N30/A30 vervult een belangrijke rol in de alzijdige oriëntatie van Almere. Het biedt Almere, en daarmee dit deel van de Noordvleugel, aansluiting bij oostflank van de Randstad en de Stedenring Centraal-Nederland, waartoe belangrijke groeicentra als de stedelijke knooppunten Arnhem-Nijmegen en Eindhoven behoren. De ligging van de Commerciële Zone en het *Centre of excellence* appelleren aan bedrijven die hun verzorgingsgebied buiten de Randstad hebben, maar om allerlei redenen toch een vestigingsplaats in de Noordvleugel wensen. Het zijn Randstad-locaties die vanuit het gehele land redelijk congestie vrij te bereiken zijn, en waarvan de bereikbaarheid vergroot wordt door de parkway A30/N30.

Terwille van een positieve werkgelegenheidsontwikkeling en het bieden van een daadwerkelijk alternatief voor bedrijven die naar locaties buiten de Randstad lonken, is een oostelijke oriëntatie voor zowel Almere als de Noordvleugel in zijn totaliteit van

Strategische projecten

belang. Door de situering van een aantal strategische projecten in het kader van deze ruimtelijke ontwikkelingsstrategie aan de oostzijde van Almere wordt hier inhoud aan gegeven.

8.6 Zorg voor de bestaande stad

Tot nu toe is de aandacht in Almere vooral gericht op het verder ontwikkelen en uitbreiden van de stad. Echter, ook de bestaande stad vraagt in toenemende mate de aandacht. Dat heeft te maken met de *veroudering* van de gebouwde omgeving, maar ook met het feit dat de *behoefte aan voorzieningen* in de diverse wijken aan verandering onderhevig is. Een goed voorbeeld hiervan zijn scholen die in de piekfase noodlokalen bijplaatsen en na verloop van tijd ruimte over hebben. Daarnaast dienen er, zoals gezegd, maatregelen genomen te worden om de hoge *beheerskosten* terug te dringen. In het kader van deze studie is op een aantal van deze punten bezien, hoe de zorg voor de bestaande stad gestalte zou kunnen krijgen. De ruimtelijke ontwikkelingsstrategie biedt echter geen 'agenda' voor de bestaande stad; dat zou in dit kader te ver voeren. Wel is het raadzaam om de zorg voor de bestaande stad - beheer en vernieuwing - als een apart strategisch project te beschouwen met een daarop afgestemde wijze van werken.

Efficiënt en klantgericht beheer

In hoofdstuk 9.5 worden maatregelen genoemd waarmee de kosten van het beheer naar beneden kunnen worden gebracht. Er dient echter een evenwicht gevonden te worden tussen *efficiënt en klantgericht* beheer. De kwaliteit van de openbare ruimte moet expliciet, objectief 'meetbaar' en daarmee 'bespreekbaar' worden gemaakt. Bij voorkeur worden per structuurelement de gewenste kwaliteitskenmerken geformuleerd, zodat hiermee kan worden ingespeeld op de wensen van de gebruikers. Dit maakt het ook mogelijk het onderhoud te differentiëren. Verschillende vormen van meer of minder intensief onderhoud kunnen worden afgewisseld, afhankelijk van de kwaliteitseisen. Het beheer moet dichtbij de bewoners worden gebracht. Daartoe is een goede communicatie met de bevolking van belang. Het beheer van de stad kan dan ook in een breder perspectief worden geplaatst. Dit betekent dat niet alleen naar de technische onderhoudssituatie van de openbare ruimte en de woningen wordt gekeken, maar ook naar de sociale situatie van een gebied. Is er sprake van sociale problemen en onevenwichtigheden? Waar is in de wijk behoefte aan? Zo kan een integraal, doelgericht wijkprogramma worden gemaakt, waarbij aanpassingen in de voorzieningenstructuur op buurt- en wijkniveau als gevolg van veranderingen in de bevolkingssamenstelling integraal moeten worden meegenomen.

Bebouwing en groen

Bouwen in de bestaande stad draagt bij aan het terugdringen van de gemiddelde beheerskosten en tegelijkertijd aan een duurzame ontwikkeling uit milieu-oogpunt. Als de stad eindeloos zou uitdijen in de polder, zou dit immers ten koste gaan van natuur en milieu. Naast uitbreiding van het stedelijk gebied zal om deze redenen ook moeten worden gekeken naar toevoegen van bebouwing binnen de stad. Het is één van de mogelijkheden, naast herontwikkeling van de bestaande voorraad, die serieus verder dient te worden onderzocht, zeker voor de periode na 2005. Als de trend naar meer individuele sportbeoefening in gebouwde voorzieningen doorzet, of vanwege veroudering van complexen, zal het bebouwen van bepaalde sportvelden daarbij aan de orde kunnen komen. Bij de in hoofdstuk 7 genoemde aspecten is gesteld, dat het sterke na-

Strategische projecten

tuur- en milieuconcept van Almere op alle schaalniveaus (regio, stad en buurt) moet worden uitgebouwd en dat de stedelijke structuur waar nodig verder wordt ingevuld tot een samenhangend geheel. Een belangrijk uitgangspunt is de zorg voor voldoende groene uitloopgebieden in de directe nabijheid van de woonbuurten. De stad en het buitengebied zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. In het buitengebied worden grootschalige groenelementen ontwikkeld en gekoesterd. Dit betreft met name de groene band in de noordflank en het stadspark Almerebos in het zuidoosten. Samen met het Weerwater legt het bos een zuid-noordlijn open naar het stadscentrum en schept het ruimte temidden van het stedelijk gebied. Vanuit het buitengebied lopen 'groene vingers' de stad in. Bebouwing in de bestaande stad is alleen mogelijk als een kwalitatief goed, groen gebied op loopafstand van de woningen blijft bestaan. Verder zijn de ecologische verbindingzones vitale schakels in een groter geheel, die waar mogelijk dienen te worden gerespecteerd. Indien de structuur helder wordt ingevuld, blijken er in de bestaande stad zeker mogelijkheden voor verdichting.

Hoofdstuk 9

Toetsing en nadere uitwerking

9.1 Verantwoording en conclusie

De ruimtelijke ontwikkelingsstrategie is globaal getoetst op de criteria natuur en milieu, verkeer en vervoer, markt- en financiële aspecten (zie 9.2 tot en met 9.5). Uiteraard is hier geen sprake van een uitgewerkt plan of ruimtelijk ontwerp, maar van een strategie op een betrekkelijk hoog abstractieniveau. Een gedetailleerde doorrekening en toetsing op planniveau is dan ook uit de aard der zaak niet aan de orde. Wel is in de toetsing zorgvuldig de vraag aan de orde gesteld of het conceptuele model en de strategische projecten *haalbaar* zijn, of zij bijdragen aan het gewenste *resultaat* en of zij een *verbetering* inhouden ten opzichte van bestaand beleid, dat is omschreven in hoofdstuk 2, 'de bestuurlijke context'. De ruimtelijke ontwikkelingsstrategie schetst een kader voor de verdere uitgroei van Almere na 2005. Zoals in dit hoofdstuk wordt aangetoond, scoort de strategie positief op de gestelde vier criteria en kan het groeitempo binnen de kaders van deze strategie worden gevarieerd. Met de positieve uitkomst van deze toetsing in het achterhoofd kan worden gesteld dat aan de uitgangspunten van deze studie (zie hoofdstuk 1) is voldaan.

9.2 Natuur en milieu

De ruimtelijke ontwikkelingsstrategie kent vanuit natuur- en milieu-oogpunt de volgende *pluspunten* ten opzichte van bestaand beleid:

- efficiënter gebruik van de bestaande stad, zowel de kernen afzonderlijk, als de stad als geheel;
- een grotere 'befeitsbaarheid';
- een betere openbaar-vervoersontsluiting van de nieuwe woongebieden, mits de spoortak naar Almere-Hout tijdig wordt aangelegd;
- een betere positionering en gebruik maken van het stadspark Almerebos;
- duidelijke recreatieve potenties: Strandpoort, Weerwater, Almerebos en groene band;
- mogelijkheden tot vergroting van het ecologisch kerngebied.

De volgende *knelpunten* vragen bij de uitwerking bijzondere aandacht:

- de hinderaspecten, met name langs de A6 en de spoorlijn;
- de ruimtelijke kwaliteit van de rand van Almere-Buiten;
- de ecologische verbindingen.

Stadscorridor en stadspark Almerebos: Als het Weerwater ten zuiden van de A6 wordt uitgebreid, moet goed worden gelet op de verbinding onder de rijksweg door, zowel in samenhang met de groenstructuur als de ecologische kwaliteit. Dat is belangrijk voor het welslagen van een dergelijke ingreep. De centrale positie van het Almerebos is een positief punt: het bos wordt een centraal gelegen structurelement van formaat in plaats van een randgebied.

Toetsing en nadere uitwerking

Groene band aan de noordflank met **settlements**: Het handhaven van de reservering voor Pampus en de IJmeerlijn brengt terughoudendheid ten aanzien van actieve natuurontwikkeling met zich mee. Het is raadzaam hier nu geen onomkeerbare processen in gang te zetten.

Een minpunt is het ontbreken van een openbaar-vervoerontsluiting van de settlements. De settlements in deze vorm zijn een bewuste keuze. Vanuit de wens nieuwe woonmilieus toe te voegen, binnen het totaalaanbod van de gemeente, is deze keuze wel te verantwoorden. Op het schaalniveau van de gemeente als geheel wordt dit minpunt gecompenseerd door veel woningen met een goede openbaar-vervoerontsluiting elders. Bij de settlements is voorts van belang dat gestreefd wordt naar een redelijke mate van zelfvoorziening. Hierbij valt te denken aan het organiseren van een bezorgdienst en mogelijk ook vormen van collectief personenvervoer.

Bij de uitwerking van de settlements kunnen de milieu-aspecten wateren *energie* een belangrijke rol spelen.

Strandpoort is een uitstekende ontwikkeling. Wel zou het van belang kunnen zijn om ruimte te reserveren voor een natte en droge ecologische verbinding, en om het groen dat bij het Muiderzand verloren gaat te compenseren.

Hout en de commerciële zone: Voorwaarde voor deze ontwikkeling is een goede openbaar-vervoerontsluiting. Deze wordt gerealiseerd door een buslus, met vrijliggende busbaan, die is aangesloten op het lokale busnetwerk en door een spoortak af te laten buigen vanaf het hoofdspoor vanuit Almere CS naar Hout. In de verdere toekomst kan deze spoorlijn worden doorgetrokken naar Amersfoort. Bundeling van het spoorwegtracé met de A27 beperkt de overlast in het woongebied van Hout. Mocht uiteindelijk geen ns railverbinding worden gerealiseerd maar een lichtere vorm van hoogwaardig openbaar vervoer, dan heeft tracé keuze centraler in het woongebied de voorkeur.

Richting Stichtse Brug en Horsterwold dient een ecologische zone te worden ingepast. Bij de commerciële zone moet ruimte worden gelaten voor een ecologische verbinding van het Kotterbos naar het Horsterwold. In het tracé van de N30/A30 kan een droge ecologische verbinding van het Kotterbos naar De Vaart worden opgenomen.

Door de commerciële zone aan weerszijden van de A6 te realiseren, wordt hier de relatie van Almere-Buiten met de polder verbroken. Uit dat oogpunt zou het de voorkeur verdienen ten zuiden van de A6 te blijven.

Indien groen verloren gaat in Buitenhout en Beginbos, dient dat elders te worden gecompenseerd.

Bestaande stad: Het ruimtegebruik moet keer op keer goed worden afgewogen. Een 'compacte' stad biedt perspectieven voor de beperking van de automobiliteit, draagt bij aan de bescherming van natuur en landschap, vergroot het draagvlak van de voorzieningen en betekent een beperking van het gebruik van energie en grondstof. Daar staat tegenover dat de leefbaarheid van de stad in het geding kan komen. Er is minder groen en natuur *in* de stad en meer geluid. Bovendien kan de behoefte om buiten de stad rust en ruimte te zoeken toenemen, wat extra verkeer tot gevolg heeft. De volgende strategie kan hier als algemene richtlijn gelden: hoe beter een gebied ontsloten wordt met het openbaar vervoer, hoe intensiever het gebruikt zou moeten worden; hoe hoger de natuurwaarde van een gebied hoe extensiever het gebruik. Verschillende plekken in de stad hebben de potenties uit te groeien tot kwalitatief hoogwaardige

Toetsing en nadere uitwerking

woonlocaties die gunstig gelegen zijn ten opzichte van het openbaar vervoer en/of andere voorzieningen. De automobilititeit als gevolg van deze woonlocaties kan relatief beperkt zijn. In de bestaande kernen zijn nog goede mogelijkheden om tot een zekere mate van verdichting te komen. De nabijheid van groen draagt bij aan een aangenaam woonmilieu.

9.3 Verkeer en vervoer

Nog voor dat duurzaamheid een algemeen aanvaard uitgangspunt was in de ruimtelijke ordening, was in de jaren '70 in Almere een stedelijke ontwikkeling in gang gezet waarbij het langzaam verkeer en het openbaar vervoer middels het netwerk van vrije busbanen voorrang kreeg. De ruimtelijke ontwikkelingsstrategie bouwt voort op deze sterke Almeerse kwaliteit en vergroot het draagvlak van het openbaar vervoer middels een aantal strategische projecten die niet alleen nieuwe uitleggebieden betreffen maar ook de bestaande stad. Het speelt in op allerlei nieuwe ontwikkelingen, zoals het NS sternet, de Interliner en de Zuidtangent. Bovendien anticipeert het op nieuwe initiatieven als 'light rail' of andere vormen van hoogwaardig openbaar vervoer.

De ruimtelijke ontwikkelingsstrategie scoort met name gunstig op de punten woon-werkbalans, de aanhechting aan de bestaande infrastructuur en de bereikbaarheid van de locaties.

De woon-werkbalans wordt verbeterd doordat er relatief veel werkgelegenheid is opgenomen in verhouding tot het aantal woningen. De ontwikkelingslocaties, met uitzondering van de settlements, worden goed aangesloten op de bestaande en in ontwikkeling zijnde infrastructuur. De bestaande infrastructuur wordt daardoor goed benut. In de uitwerking kan de aanhaking op de bestaande infrastructuur nog geoptimaliseerd worden. De noodzaak van nieuwe verbindingen is vooral het gevolg van de stedelijke ontwikkelingen die tot 2005 plaatsvinden. Omdat het perspectief ontbreekt op grootschalige additionele infrastructurele verbindingen, is de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie er op gericht de in 2005 beschikbare infrastructuur optimaal te benutten. Hetgeen onverlet laat dat toegankelijkheid van de overige delen van de Noordvleugel vanuit Almere zorg behoeft die verder reikt dan de uitvoering van projecten die nu reeds zijn voorzien.

De *capaciteit van de A6* - met name in de omgeving van en óver de Hollandse Brug - zal worden uitgebreid. In deze capaciteits-uitbreiding wordt in de bestaande plannen reeds voorzien. Een grootschalige ontwikkeling van Pampus en Poort zou een nog grotere capaciteitsuitbreiding vragen. Door de grootschalige ontwikkelingen vooral aan de oostzijde (Almere-Hout) plaats te laten vinden, wordt het verkeer over verschillende richtingen verspreid (alzijdige oriëntatie), waardoor er minder verkeer in de richting van Amsterdam wordt gegenereerd. Hierdoor wordt extra congestie die de functie van de A6-corridor als achterlandverbinding voor de mainport Schiphol in gevaar zou kunnen brengen, geminimaliseerd.

Een goede *oostverbinding* leidt tot een betere en meer evenwichtige benutting van de infrastructuur en een betere sociaal-economische ontwikkeling van Almere. Hoe dichter een bouwlocatie richting Amsterdam en Schiphol-regio wordt geschoven des te zwaarder zal de reeds intensief gebruikte infrastructuur worden belast. Een ontwikkeling op de oostkant zal een sterkere oriëntatie op het oosten tot gevolg hebben, wat leidt tot een betere benutting van de bestaande infrastructuur. Aanleg en toekomstige opwaardering van de N30/A30 is aanzienlijk eenvoudiger - en bij elkaar goedkoper - dan de anders noodzakelijke capaciteitsuitbreidingen aan de Amsterdamse kant.

Toetsing en nadere uitwerking

Aan *wijkontsluitingswegen* is in Almere reeds zoveel capaciteit aanwezig, dat dankzij een goede benutting van de bestaande infrastructuur betrekkelijk weinig toevoeging noodzakelijk is.

Stadscorridor: De A6 zal ter plaatse van de Stadscorridor her en der aanpassingen en verbeteringen behoeven, bijvoorbeeld de aanleg van parallelbanen. Deze zullen slechts op enkele punten aansluiten op de banen voor het doorgaande verkeer, zodat de stroomfunctie van de A6 niet wordt belemmerd. In bestaande plannen wordt reeds voorzien in de aanleg van parallelbanen vanaf de Hollandse Brug tot aan de Waterlandseweg. De parallelbanen en de aansluitingen hoeven pas (verder) te worden uitgebreid als daar noodzaak toe is en dus nadat de ontwikkeling van de Stadscorridor succesvol is gebleken.

De settlements scoren vanuit verkeersoogpunt niet goed, maar de schaal van de settlements maakt breed opgezette ontsluitingswegen overbodig. Overwogen kan worden de schaal van de settlements (nu wordt gedacht aan zo'n 1000 woningen) nog te verkleinen, zodat het verkeersaanbod verder wordt teruggebracht. Overigens heeft ook de mate van zelfvoorziening (denk aan het organiseren van bezorgdiensten en vormen van collectief personenvervoer) invloed op het verkeersaanbod. De situering van de settlements wordt niet gemotiveerd vanuit het verkeersmotief, maar vanuit de behoefte aan het creëren van specifieke, hoogwaardige woonmilieus in de natuur.

Strandpoort: De voorgestelde 8.000 woningen bieden ruim voldoende draagvlak voor een halte van het NS-sternet. Deze halte wordt zo dicht mogelijk bij de Hollandse Brug gesitueerd. Het kan daarmee tevens het strand en andere aanwezige recreatieve voorzieningen bedienen. Op zichzelf levert de recreatie slechts een beperkte bijdrage aan het draagvlak, vooral vanwege seizoenspieken en -dalen. De woningbouwlocatie is langgerekt en vanuit ov-oogpunt zal het accent dus sterk op de zuidpunt, de omgeving van de halte, moeten komen te liggen. Het invloedsgebied van de halte is maximaal 2 km. Binnen 750 tot 1500 meter van de halte zijn hoge dichtheden nodig. De halte zal ook worden verbonden met een buslijn vanuit Almere es, die tevens de wat verder van de halte gelegen woningen en voorzieningen kan bedienen. De tweede halte voor het spoor uit westelijke richting komt te zijner tijd (na 2015) centraal in de woningbouwlocatie Almere-Poort te liggen. Of het te zijner tijd gewenst is dat een van beide haltes kan functioneren als conventioneel NS-station dient bij de uitwerking van de plannen voor Strandpoort en Poort te worden beschouwd.

Een belangrijk deel van de woningbouw is gericht op het water; de auto-ontsluiting kan via de achterkant plaatsvinden over de Pampusweg via de reeds bestaande aansluiting naar de A6. De vanwege de ontwikkelingen tot 2005 noodzakelijke uitbreiding van de A6 op en nabij de Hollandse Brug kan hier goed op worden afgestemd. Het gedeelte van de Hoge Ring (S101) tussen Muziekwijk/Hollandsekant en de A6 raakt in de spits langzamerhand vol. Uitvoering van Strandpoort maakt capaciteitsuitbreiding aan de Hoge Ring naar verwachting niet nodig.

Vanaf het jaar 2002 zal een volledig 'Sternet' van spoorverbindingen rondom de Amsterdamse agglomeratie operationeel zijn. Uit alle richtingen rijden dan naar Amsterdam zo'n acht tot twaalf treinen per uur. Hiervan zullen de Interregio- en Intercity-treinen niet alle stations aandoen. Circa vier tot zes treinen per uur zullen echter als stop-treinen of agglomeratie-treinen alle stations/haltes kunnen aandoen. Een halte kan

Toetsing en nadere uitwerking

worden geopend, als dit circa 1500 tot 2000 instappers per dag oplevert. Volgens de huidige gegevens zullen bij 8000 woningen dagelijks zo'n 3300 reizen per openbaar vervoer worden gemaakt: 1650 instappers en 1650 uitstappers. Omdat deze reizen echter in de drukste richting - richting Amsterdam - worden gemaakt, zal de reservecapaciteit op de lijn en in de treinen de doorslag moeten geven. Een extra aandeel reizigers voor de halte Strandpoort kan te zijner tijd geleverd worden door de invulling van kantoren en het bedrijfsterrein Almere-Poort. Eveneens zal het spoor gebruikt worden voor een deel van de lokale verplaatsingen: van Almere-Strandpoort naar Almere-CS en de andere Almeerse stations. Deze verplaatsingen zijn in de minst drukke richting en zijn daarom des te interessanter: ze kosten geen extra capaciteit.

Hout en commerciële zone: Vanuit verkeersoogpunt is het gunstig de grootschalige en betrekkelijk ruim opgezette woningbouw niet aan de westzijde in Poort en Pampus maar aan de oostzijde in Hout te realiseren. Hout richt zich in belangrijke mate op de groei vanuit het midden van het land, bevordert de meerzijdige oriëntatie en daarmee de spreiding van het verkeer. De ontwikkeling wordt in belangrijke mate juist vanuit het verkeersaspect gemotiveerd. Hout ligt gunstig voor auto, fiets en het bestaande ov-systeem en hecht goed aan de bestaande stad. Wat betreft de *fasering* is het van groot belang dat Hout vanuit de bestaande stad, dus van het noorden naar het zuiden, wordt ontwikkeld. In de planperiode 2005-2015 kan Hout worden gerealiseerd tot aan de Vogelweg. Dit gebied heeft een capaciteit van circa 12.000 woningen, voldoende voor een station. De afstand tot de Vogelweg is goed befietsbaar en de langzaam-vervoersinfrastructuur is grotendeels reeds aanwezig. De sprong over de Vogelweg kan pas op de langere termijn worden gemaakt. Tegen die tijd zijn grotere investeringen in de infrastructuur nodig, die dan door een groot draagvlak worden gerechtvaardigd.

In de eerste fase van de realisatie van Hout kan vanaf het hoofdspoor vanaf Almere es een spoortak worden aangelegd tot aan de noordpunt van Hout. Op zich hebben doodlopende einden natuurlijk niet de voorkeur, maar in dit geval is de aanleg goed verdeigbaar en haalbaar. Het gaat om een strategische ontwikkeling, die in de toekomst kan leiden tot een nieuw spoor naar het oude land. In de bestaande plannen functioneert ook station Buiten Oost als een 'eindpunt', doordat de vervoerswaarde na dit station sterk afneemt en veel treinen dezelfde route terug moeten rijden. In de plannen voor het Amsterdamse *Sternet* zullen vier treinen Almere-Buiten Oost als eindpunt hebben. Twee van deze vier treinen kunnen daarom zonder extra materieel inzet afgeleid worden naar een nieuw station Almere-Hout Noord. De treinen die Almere-Hout aandoen, kunnen ook benut worden voor het lokale vervoer. Echter, de verplaatsingen richting Almere es zijn in dezelfde richting als de interlokale verplaatsingen (richting Amsterdam). Uit het oogpunt van exploitatie is dit ongunstig. De situering van de werklocaties en andere reizigers aantrekkende functies - het *Centre of excellence* - moet daarom evenwicht brengen in de vervoersstromen en daarmee de haalbaarheid vergroten. Voor een minimum bediening van twee treinen per uur (2400 lokale instappers) bieden de minimaal 12.000 woningen van de eerste fase van Almere-Hout voldoende draagvlak voor een spoorlijn. De dichtheden zullen nabij het station hoog moeten zijn. De invulling van de werkgelegenheid zal het geheel exploitatief interessant moeten maken.

Voorts dient reeds in de beginfase een (viersporig breed) tracé te worden gereserveerd voor een spoorlijn richting Amersfoort. Een volledige verbinding zal echter pas op de lange termijn - mogelijk 2025 - kunnen worden gerealiseerd. Er blijft echter ook

Toetsing en nadere uitwerking

altijd nog de mogelijkheid om later voor hoogwaardig openbaar vervoer over de weg of voor een *light-rail*-systeem te kiezen. Voor de vervoerswaarde is niet het tracé maar de ligging van de stations van belang. Het spoorwegtracé kan in een bocht om de woningbouwlocatie heen, langs de A27, worden geprojecteerd. De stations, één in het noorden en één op de langere termijn in het zuiden, dienen echter zo dicht mogelijk bij de woningen te worden gelegd. Indien in de toekomst wordt gekozen voor *light rail*, dan is het beter het tracé van dit systeem, met 'zo veel mogelijk' haltes, centraal door het woongebied te leggen.

Bestaande stad: Binnen de bestaande stedelijke contour zijn alle locaties goed bereikbaar met openbaar vervoer, fiets en auto. Hier zijn weinig tot geen aanvullende maatregelen nodig.

9.4 Marktaspecten

9.4.1 Concept

Markttechnisch is de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie een sterk concept:

- het concept speelt in op trends in de woningmarkt;
- het voegt nieuwe en kansrijke woonmilieus toe aan de Noordvleugel van de Randstad;
- het creëert grotere mogelijkheden tot diversiteit in woonmilieus;
- het voorziet op een adequate wijze in de behoefte aan bedrijfsmatige functies en daarmee samenhangende differentiatie- en faseringsmogelijkheden;
- het levert kansrijke mogelijkheden om de mobiliteitsbehoefte te geleiden;
- het biedt een sterke mogelijkheid om Almere een vernieuwde identiteit te verschaffen en een daarop te baseren en te communiceren imago.

De ruimtelijke ontwikkelingsstrategie betekent een belangrijke actualisering en verbetering van het bestaande beleid voor de periode na 2005. Daarvoor kunnen, in aansluiting op de reeds bovengenoemde, de volgende argumenten worden aangevoerd. Voor een kansrijke verdere ontwikkeling van Almere is een trendbreuk nodig, onder andere in de woningbouwprogrammering. Naast continuering van de Almeerse succesformule - dat wil zeggen, het in grote aantallen bouwen van goede, toegankelijke grondgebonden woningen wordt een nog grotere mate van differentiatie nagestreefd, en de stedelijke diversiteit en intensiteit vergroot door het toevoegen van nieuwe woonmilieus. De ruimtelijke ontwikkelingsstrategie speelt daarmee in op veranderende trends.

Reeds in de aanloopperiode naar 2005 kan het roer om als het gaat om het markt-denken, concept-ontwikkeling en sturing, zowel bestuurlijk als management-technisch. Anticiperend, richting marktmakend in plaats van *marktvolgend*. Almere is de enige gemeente in Nederland - en wellicht in Europa - die zich deze luxe kan veroorloven. Dit geldt op alle van belang zijnde gebieden, te weten:

- de marktpotentie binnen de Noordvleugel van de Randstad,
- de beschikbare fysieke ruimte,
- de planologisch-juridische mogelijkheden.

9.4.2 Projecten

Ten aanzien van de strategische projecten en deelaspecten zijn in de toetsing verder nog de volgende de opmerkingen en aandachtspunten naar voren gekomen.

Toetsing en nadere uitwerking

Stadscorridor: De Stadscorridor biedt extra mogelijkheden voor bedrijven en kantoren. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan herstructurering van De Steiger, met een zichtlocatie zowel naar het centrum als naar de passanten op de A6.

Settlements: Er moet worden gelet op de werkelijke betekenis van de settlements en dus op de eigen identiteit in relatie tot het aantal woningen. De settlements kunnen vooral slagen als de filosofie of het thema van een individuele settlement van tevoren goed wordt neergezet. In feite moet het 'type' bewoners hierop worden geselecteerd. Een settlement vraagt een grote betrokkenheid en zelforganiserend vermogen van de bewoners. De toekomstige bewoners moeten de filosofie en het thema van de betreffende settlement onderschrijven en bij voorkeur worden betrokken bij de opbouw. De settlements kunnen een ondernemend type mensen aantrekken, waar Almere behoefte aan heeft. De settlements spelen in op de behoefte aan bijzondere en unieke woonmilieus. Het gaat daarbij om wonen in een hoge dichtheid temidden van een natuurlijke omgeving, gericht op de openheid van het polderlandschap en van het water. De uitvoering van de settlements is afhankelijk van particulier initiatief. Behalve dat de grondexploitatie minimaal sluitend dient te zijn, moeten de kosten van eventuele wettelijke verplichtingen waaraan de Gemeente moet voldoen bij ontwikkeling van de settlements, hierin zijn verdisconteerd.

Hout en (Strand-)Poort: Het grootste woningbouwprogramma wordt aan de oostzijde van de gemeente, in Almere-Hout, geprojecteerd om daarmee de alzijdige oriëntatie van Almere te stimuleren. De meer oostwaartse gerichte oriëntatie zal pas goed kunnen functioneren als hier voldoende kritische massa wordt bereikt. Het is daarom van belang dat dit zelfde marktsegment niet gelijktijdig ook aan de westzijde in grote aantallen wordt geproduceerd, waardoor er te weinig 'volume' voor de oostzijde zou overblijven. Wel zou om de haalbaarheid van Strandpoort te ondersteunen of wanneer de afzet van Strandpoort zou stagneren, een deel van de capaciteit van Poort kunnen worden ingezet om de in die periode gewenste productie te halen. Het bijzondere marktsegment van Strandpoort kan in dat geval worden meegenomen in een bredere differentiatie.

Aan de westzijde wordt in eerste instantie het meest bijzondere deel gerealiseerd. Hier wordt gebruik gemaakt van de bijzondere kwaliteit van het water en de recreatieve voorzieningen. Ook binnen de locatie Strandpoort zal echter, met naar verhouding een grote vertegenwoordiging in het hogere prijssegment, een ruime differentiatie van financieringscategorieën worden gerealiseerd.

Commerciële zone: De commerciële zone is markttechnisch gezien een uitstekende ontwikkeling. De zone biedt ruimte voor een groot programma aan bedrijvigheid. Door de ontwikkelingen bij elkaar in één zone te plaatsen, worden de commerciële uitstraling en de mogelijkheden voor differentiatie vergroot. Almere moet als jonge stad een relatief groot aantal werklocaties nog geheel van de grond trekken. Sommige van deze nieuwe locaties moeten zich nog bewijzen. Het aanbieden van een veelheid aan nieuwe terreinen bergt een gevaar in zich. De bedrijven worden over de verschillende locaties verspreid. Terwijl er veel grond wordt bestemd voor bedrijven, ontwikkelen deze locaties geen 'gezicht'. Als daarentegen bedrijven meer in eikaars nabijheid worden gehuisvest, kan een uitstraling ontstaan en wordt het imago van Almere als werkstad vergroot. Telkens als een nieuw terrein wordt ontwikkeld, kan worden voortgeborduurd op het succes en de formule van een bestaand of gelijksoortig terrein in de nabijheid.

Toetsing en nadere uitwerking

Met de hoogwaardige kantoorlocatie ten noorden van het centraal station als onderdeel van het Stadscentrum profileert Almere zich op dit marktsegment, een ontwikkeling die na 2005 voortgezet moet worden om de potenties van deze locatie ten volle te benutten.

Fasering en differentiatie: Het is noodzakelijk op zo kort mogelijke termijn met de ontwikkeling van de commerciële zone te beginnen. Een min of meer natuurlijke differentiatie dient zich in de scheiding ten noorden en ten zuiden van de A6. Aansluitend op Almere-Buiten ligt het voor de hand om ten noorden van de A6 het meer hoogwaardige segment te realiseren.

Overgooi: In Overgooi gaat het - in tegenstelling tot de settlements in het noorden - niet om hoge dichtheden maar om ruime, vrije kavels. De locatie wordt aan de ene kant gekenmerkt door de openheid van het Gooimeer, maar aan de andere kant ook door de beschutting van het stadspark Almerebos. Overgooi heeft een totale capaciteit van 4000 woningen, waarvan naar verwachting in een tempo van circa 200 woningen per jaar 2000 woningen zullen worden uitgevoerd in de periode 2005-2015 en nog eens 2000 woningen in de periode daarna. Het is van belang dat de kwaliteit vroegtijdig wordt neergezet en tijdig in de etalage ligt. Dit is des te meer van belang omdat de woonmilieus in Almere die qua doelgroep het meest in de buurt komen van wat met Overgooi wordt beoogd, te weten De Lepelaar en het villapark Almere-Hout, rond 2005 zullen zijn voltooid.

9.4.3 Wonen

Wonen aan het water: In de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie worden de randen van de polder en de oriëntatie van de woningen en de woonomgeving op het water optimaal uitgenut. Dit betreft met name de randen van Strandpoort, settlements aan het open water van het Umeer en het Markermeer, en Overgooi aan het Gooimeer. Watergebonden voorzieningen als jachthavens en uitbreiding van de stranden zorgen ervoor dat de oevers een logisch en karakteristiek deel van de stedelijke structuur gaan uitmaken. Ook de randen van het Weerwater kunnen worden benut voor wonen aan het water (Stadscorridor, binnenstedelijk woningbouwprogramma).

Woonmilieus: In de ruimtelijke ontwikkelingsvisie wordt uitgegaan van gemengde wijken, waarbij goedkope woningbouw ook op de 'betere locaties' mogelijk is. Op enkele onderdelen wijkt de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie af van de visie dat alle woonmilieus voor alle doelgroepen financieel toegankelijk moeten zijn. Dit betreft de settlements en Overgooi, waar bewust gekozen wordt voor respectievelijk meer exclusieve en luxe woonmilieus. Dit wordt gemotiveerd vanuit de wens segmenten van de markt te bedienen, waarvoor deze locaties bij uitstek geschikt zijn. Weliswaar is ook Strandpoort deels gericht op de hogere marktsegmenten, maar binnen deze locatie zal - ook in de omgeving van het strand - een mix van financieringscategorieën en woningtypologieën worden gerealiseerd. De uitwerking van kwaliteit en differentiatie van Strandpoort wordt in samenhang met Almere-Poort beoordeeld.

Fasering en differentiatie: In de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie wordt gestreefd naar goede mogelijkheden tot fasering en het aanbieden een gevarieerd woningproduct. In totaal zou circa 20% van het woningaanbod gestapeld kunnen worden uitgevoerd.

Toetsing en nadere uitwerking

De ruimtelijke ontwikkelingsstrategie 2005-2015 bevat voor wonen de volgende capaciteiten, waarbij de capaciteit van intensivering in de bestaande stad buiten beschouwing is gelaten:

Woningbouwlocatie	Capaciteit 2005-2015
<i>Almere-Hout (tot Vogelweg)</i>	ca. 12.000-15.000
<i>Strandpoort (zodanig met Poort)</i>	ca. 8.000
<i>Settlements, 3 x ca. 1.000</i>	ca. 3.000
<i>Overgoot</i>	ca. 2.000
<i>Stadscorridor, taakstellend</i>	ca. 2.000
Totaal	ca. 27.000-30.000

De aangegeven ruimtelijk-programmatische capaciteit kan worden verdeeld in een *aanbodgericht* en een *vraaggericht* programma. *Almere-Hout* en in mindere mate *Strandpoort* zijn primair aanbodgericht. Het resterende programma is overwegend vraaggericht. Dit betekent dat het grootste deel van de 'productie' moet worden geleverd door de bouwfronten in *Almere-Hout* en *Strandpoort*, waarbij indien nodig *Poort* wordt betrokken. Bij de overige locaties kan niet worden gesproken van een (groot-schalig) 'bouwfront'. Wel zullen alle genoemde locaties hun aandeel in de productie van woningen dienen te leveren, ook gezien het streven naar een zo groot mogelijke differentiatie. Nadat de eerste aanzet van *Almere-Hout* is gerealiseerd zodat een minimale voorzieningenstructuur kan worden ondersteund, kan het groeitempo hier worden aangepast aan de omstandigheden van dat moment.

Initiatieven voor het meer vraaggerichte programma moeten vooral uit de markt komen. Bij een goede fasering kan daarom juist daar optimaal worden ingespeeld op signalen uit de markt en de productie daaraan worden aangepast.

Aan de oostzijde speelt *Almere-Hout* in op marktsegmenten die zich al min of meer beproven hebben. In het westen worden woonmilieus gerealiseerd die elders in de regio niet of nauwelijks voorkomen: de *settlements* en *Strandpoort*. Zij betekenen niet alleen voor *Almere* maar voor de hele Noordvleugel van de Randstad een verrijking van het woningaanbod. De markt heeft zich hiervoor nog niet kunnen bewijzen. Deze strategische projecten zijn echter wel gebaseerd op gesignaleerde trends op de lange termijn. Ze zullen zodanig worden opgezet dat een goede fasering mogelijk is en het risico voor de Gemeente beperkt is.

9.4.4 Werken

Ook na 2005 zal nog het nodige aangeboden worden uit het bestaande programma aan bedrijventerreinen. Werkgelegenheidsontwikkelingen die een dergelijk aanbod en programma vragen kunnen hiermee op de voor *Almere* gebruikelijke wijze worden geaccommodeerd. Hiermee kan worden ingespeeld op de - naar alle waarschijnlijkheid onverminderd grote-vraag naar bedrijfsterreinen in de Noordvleugel van de Randstad. Veel van deze locaties in *Almere* zijn dan 20 jaar of ouder en zullen dan een nieuwe impuls nodig hebben. De *Stadscorridor* is bij uitstek een concept dat dit mogelijk maakt. Deze zorg om het bestaande moet zich niet alleen richten op de *locaties*, maar vooral ook op reeds aanwezige ondernemers en bedrijven. In 2005 zijn de reeds aanwezige bedrijven en locaties zowel absoluut als relatief veruit het belangrijkste in het totale

Toetsing en nadere uitwerking

aanbod van werkgelegenheid in Almere. In het bestaande programma aan bedrijven-terreinen zit dan naar verwachting nog steeds rek en er zijn mogelijkheden deze terreinen van nieuwe impulsen te voorzien. Dat kan wel eens vooral voor de bestaande bedrijven en werkgevers van belang blijken te zijn.

Voorzover de ontwikkeling van werkgelegenheid al met ruimtelijk beleid te sturen is, kan geconstateerd worden dat de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie de voorwaarden voor een maximale werkgelegenheidsontwikkeling optimaliseert. Echt ingrijpend en vernieuwend is de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie waar deze anticipeert op te verwachten trendbreuken ten aanzien van toekomstige concentraties van werkgelegenheid. Terwijl het huidige programma in zijn aanbod is afgestemd op een redelijk nauwkeurig te omschrijven vraag, zijn de toekomstige concentraties van werkgelegenheid programmatisch moeilijk te beschrijven. Het concept van de Commerciële zone schept ruimte en stelt vooraf geen eisen aan programma en segment. Dit stelt dus ook bij voorbaat geen grenzen aan nieuwe werkgelegenheidsinitiatieven. In de Noordvleugel en waarschijnlijk ver daarbuiten is Almere uniek in het feit dat de Gemeente zo'n locatie kan aanbieden. Een locatie die bovendien strategisch is gesitueerd aan de A6-corridor en via de A27 en N30/A30 goed bereikbaar.

Het imago van de plaats van vestiging en de huisvestingsmogelijkheden voor de *decision-makers* zijn van belang voor het vestigingsklimaat - en dus voor de ontwikkeling van de werkgelegenheid. Deze aspecten krijgen door de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie een grote stimulans dankzij het *center of excellence en Overgooi*.

De ontwikkeling van de werkgelegenheid is, zoals reeds gezegd, slechts in zeer beperkte mate te sturen door middel van het ruimtelijk beleid. Desalniettemin kan geconcludeerd worden dat de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie de voorwaarden schept voor een maximale ontwikkeling van de werkgelegenheid.

9.5 Financiële aspecten

9.5.1 Grondexploitatie

Financieel is de nu voorgestane ruimtelijke ontwikkelingsstrategie de aantrekkelijkste, omdat het op den duur meer geld oplevert. Grondexploitatie zijn er geen problemen te verwachten, indien aan een aantal voorwaarden wordt voldaan.

De *kostenkant* is mede afhankelijk van de stedenbouwkundige uitwerking en vooral van de organisatie en het management van het ontwikkelingsproces. De kosten kunnen worden beperkt door zoveel mogelijk gebruik te maken van de bestaande infrastructuur. De fasering en dimensionering van nieuwe infrastructuur dient zorgvuldig op de noodzaak en behoefte te worden afgestemd. Al te vroegtijdig bouwrijp maken en overdimensionering doen de kosten snel oplopen. Dure technische kunstwerken kunnen worden vermeden.

Wat de *opbrengstenkant* betreft is de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie een sterk concept. De eventuele hogere kosten kunnen hiermee worden goedge maakt. Bij de ontwikkeling van de stad dienen de gemeentelijke opbrengsten uit onder meer de grondexploitatie te worden geoptimaliseerd. Almere blijft daarbij inzetten op een onderscheidend kwaliteits- en prijsniveau, waarbij een zorgvuldige afstemming plaatsvindt op vergelijkbare ontwikkelingen op het oude land.

Toetsing en nadere uitwerking

In de financiële verhouding met het Rijk is het gegeven van belang dat *verdichting* van bestaand stedelijk gebied in feite wordt beloond. Het Rijk houdt er bij de uitkering uit het Gemeentefonds namelijk expliciet rekening mee dat hoe dichter een gemeente is, hoe intensiever het gebruik van de voorzieningen en dus hoe hoger de kosten ervan. De gemeente Almere heeft op dit punt dus met het ruimtelijke-ordeningsbeleid beïnvloedingsmogelijkheden die financieel substantieel van aard kunnen zijn. Heel globaal geldt vanuit deze optiek dat de *Stadscorridor*, het *Centre of excellence*, de *Commerciële zone* en de aansluiting van *Almere-Hout* vanuit het noorden op de bestaande stad geld oplevert, omdat deze strategische projecten gebieden verbinden. Anderzijds kosten de *settlements*, stadspark *Almerebos* en *Overgooi* geld. Uiteraard zijn er veel meer elementen die een rol spelen, zoals de opbrengsten uit de onroerende-zaakbelasting (OZB) en de grondprijzen.

9.5.2 Beheer openbare ruimte

De discussie over het gewenste conceptuele model moet los worden gezien van de discussie over optimalisatie van inrichting en beheer van de openbare ruimte. Hoewel het een het ander wel beïnvloedt, is 'optimaliseren' mogelijk in vrijwel elk model. Kortgezegd zijn er twee oplossingsrichtingen: het *areaal verkleinen* en het *draagvlak vergroten*.

De voorgestelde stadsuitbreidingen na 2005 kunnen zodanig worden uitgevoerd, dat zij ruim onder de beheersnorm van *f750* per woning komen. Toch blijft het gemiddelde voor de stad als geheel dan nog steeds boven deze norm. Om op een gemiddelde voor de gehele stad van *f750* per woning uit te komen, zijn dus in de eerste plaats maatregelen in bestaand stedelijk gebied nodig. Het gaat er dan vooral om de openbare ruimte efficiënter in te richten, minder onderhoudsgevoelig. Dit betekent niet per definitie een lagere kwaliteit; veelal kan er zelfs sprake zijn van een hogere (bijvoorbeeld ecologische) kwaliteit. Het is van belang de kwaliteit van de openbare ruimte expliciet, objectief 'meetbaar' en daarmee 'bespreekbaar' te maken. Bij voorkeur worden per structuurelement de gewenste kwaliteitskenmerken geformuleerd, omdat hiermee het beste kan worden ingespeeld op de wensen van de gebruikers. De onderhoudsmaatregelen kunnen multidisciplinair worden afgestemd op deze kwaliteitskenmerken en het onderhoudsniveau kan worden gedifferentieerd. Voorgesteld wordt ook de beheersnorm te differentiëren, dat wil zeggen niet voor elk exploitatiegebied gelijk te laten zijn. Ook dienen reserveringen te worden gemaakt om de te verwachten pieken in de jaarlijkse onderhoudskosten voor groot-onderhoud na 2005 op te vangen.

De beheerskosten per woning kunnen worden beperkt door een combinatie van de volgende factoren:

- de gemiddelde bebouwingsdichtheid verhogen;
- maximaal benutten van de bestaande infrastructuur;
- inbreiden in bestaande groenvoorzieningen;
- beperken groen en verharding in de woonwijken;
- aanleg van water in plaats van groen om de ruimtelijke kwaliteit te bewaren.
- delen van het openbaar gebied privatiseren;
- het uitgiftepercentage verhogen om te komen tot een optimale verhouding tussen uitgegeven en openbaar gebied.

In de nu voorgestelde ruimtelijke ontwikkelingsstrategie wordt de bestaande en reeds geplande infrastructuur goed benut, waardoor er weinig toevoeging nodig is. De woonwijken kunnen efficiënt aan de infrastructuur worden opgehangen. Dit levert een belangrijke bijdrage aan het naar beneden brengen van de beheerskosten.

De kosten zijn sterk afhankelijk van de organisatie van het beheer en de mate van 'zelfvoorziening' door de burgers. Het concept creëert goede mogelijkheden om nieuwe beheersconcepten te introduceren, waarmee Almere model zou kunnen staan voor andere gemeenten in Nederland.

9.6 Voorzieningen

Bij een maximale groei van Almere in de periode 2005-2015 van 70.000 woningen tot circa 100.000 woningen, zou de bevolking toenemen van 170.000 tot bijna 240.000 inwoners. Hierbij moet ook de gebruikelijke 'bevolkingsvolgende' voorzieningenstructuur, zoals scholen, kinderopvang en winkels, meegroeien. Daarin verschilt de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie niet van welk ander groeiconcept dan ook. Hier geldt altijd een bepaalde mate van afhankelijkheid van andere overheden voor het realiseren van met name de niet-commerciële voorzieningen, en van de markt waar het de commerciële voorzieningen betreft. Ook is de realisatie van de voorzieningen afhankelijk van de eigen wils- en daadkracht van de Gemeente.

Een ruimtelijk concept moet echter wel beoordeeld worden op de voorwaarden die het schept en het perspectief dat het biedt om de inzet die van andere partijen gevraagd wordt ook daadwerkelijk te genereren, als ook op de voorwaarden die het schepten het perspectief dat het biedt om aanwezige voorzieningen structuren te verdiepen en te versterken. De ruimtelijke ontwikkelingsstrategie scoort hier zonder meer goed. De voorgestelde concentratie van nieuwe bouwstromen in Almere-Hout en Strandpoort, en intensivering binnen de bestaande gebouwde omgeving, resulteren in grotere draagvlakken en minder versnippering. De ontwikkeling van Strandpoort kan vanwege zijn oriëntatie op het strand in eerste instantie leunen op de voorzieningenstructuur die ten behoeve van de recreatie wordt en is gerealiseerd. In Almere-Hout is veel meer sprake van de ontwikkeling van een nieuwe kern in de conventionele zin van het woord. Dat betekent dat daar een grote inzet is vereist om zo spoedig mogelijk het vereiste draagvlak voor een minimale voorzieningenstructuur te realiseren.

Zoals het zich nu laat aanzien, is er op basis van het huidige prijspeil een aanvullende investering van circa f 54 miljoen nodig om de bevolkingvolgende voorzieningenstructuur te realiseren. Uit berekeningen is gebleken dat een dergelijke investering bij een groei van 30.000 woningen haalbaar is.

De beoogde zelfvoorziening van de settlements blijft een punt van zorg. De overheid moet worden gevrijwaard van de mogelijke juridische verplichting in een latere fase alsnog voor bepaalde voorzieningen te zorgen. Het is daarom absoluut noodzakelijk dat hiervoor vernieuwende formele kaders worden geschapen.

Om de doelstellingen van de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie bij de uitgroei van Almere tot een stad van circa 100.000 woningen te realiseren, is meer nodig dan alleen de bevolkingvolgende voorzieningen. Er zijn ook speerpunten nodig, waarmee Almere zich onderscheidt en positioneert op landelijk niveau. In de commerciële sfeer voorziet de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie daarin met het *Centre of excellence*. Voor het

Toetsing en nadere uitwerking

welslagen van de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie is het van belang hier een bepaalde niet-commerciële tegenhanger naast te zetten, wat tot nu toe niet gelukt is. Gedurende deze studie hebben verschillende ideeën gecirculeerd. Deze hadden alle gemeen dat ze aanhaakten op de voor Almere kenmerkende kwaliteiten, zoals ruimte, recreatie, natuur en water. Een *taskforce* op het hoogste niveau moet aan de slag om op korte termijn een geschikt speerpunt voor Almere aan te wijzen.

9.7 Sterkten en zwakten

In deze paragraaf worden de sterke en zwakke punten van de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie, zoals die in de vorige paragrafen beschreven toetsing naar voren zijn gekomen, kort samengevat.

Sterkten

De hier gepresenteerde ontwikkelingsstrategie is zeer doelgericht: het zet Almere anno 2015 neer als een regionaal centrum met een eigen, stedelijk karakter, met behoud van de kwaliteiten die Almere anno 2005 al heeft. De ruimtelijke instrumenten die daarvoor worden ingezet zijn differentiatie en diversiteit in de toevoegingen (in woningen, bedrijfsterreinen, voorzieningen, natuur) en een bredere regionale oriëntatie. Daarmee wordt een groter evenwicht in de woon-werkbalans bereikt, een betere samenhang binnen de stad, meer mogelijkheden voor een zelfbewust optreden naar buiten en een gevarieerdere en daardoor attractievere stedelijke leefomgeving.

Parallel aan de zorg voor kwalitatief goede uitbreidingen, loopt de aandacht voor de bestaande stad. Ook hier zullen zich veranderingsprocessen afspelen, die in goede banen moeten worden geleid. Een gedifferentieerd beheer, een inhaalslag ten aanzien van de zorgvoorzieningen en een beperking van de oppervlakten verharding en groen zijn de belangrijkste middelen daartoe. Bebouwing van open ruimten in de stad zal slechts met uiterste terughoudendheid plaatsvinden, bijvoorbeeld op in onbruik geraakte sportterreinen. De uitloof functie van de groene vingers, de groene dragers van de stedelijke structuur, wordt niet geaccentueerd.

De landschappelijke verschillen in de locaties waarop de woningbouw is gesitueerd, maakt een grote diversiteit tussen de locaties mogelijk. Wonen aan het water, in het bos, midden in het hart van de stad: de ruimtelijke strategie biedt vele mogelijkheden. Daarbij is het merendeel van de nieuwbouwproductie in het oosten van de gemeente gelokaliseerd. In het westen zijn de bijzondere, marktmakende woonmilieus gelegen die een kwaliteit toevoegen aan het aanbod van de Randstad. In economisch opzicht maakt het groeitempo in combinatie met de alzijdige oriëntatie Almere aantrekkelijk voor meer soorten bedrijven. Dat ondersteunt de gang naar een groter scala aan activiteiten en daarmee een grotere stedelijkheid. Voor voorzieningen geldt hetzelfde. De verschillende milieus die worden aangeboden (Stadscorridor, Centre of excellence, Commerciële Zone, Stadshart) sluiten op deze diversiteit en differentiatie aan. Bovendien worden zo de voorwaarden gecreëerd om de werkgelegenheid beter met de bevolkingsaantallen mee te laten groeien.

De ruimtelijke ontwikkelingsstrategie leunt sterk op de infrastructuur die in 2005 aangelegd zal zijn. In die zin wordt efficiënt met gedane investeringen omgegaan. Met de aanleg van een spoorweg-aftakking naar Almere-Hout, zijn de grotere nieuwe woon- en werkgebieden van een goede openbaar-vervoersverbinding voorzien en wordt een ruimtelijk perspectief geboden voor onvermijdelijke verdere verstedelijking in de Noordvleugel na 2015. Er zijn reserveringen opgehouden voor nieuwe infrastructuur die is voorzien na 2015.

Toetsing en nadere uitwerking

De vervlechting van de stad met het ommeland (en het omliggende water) wordt hechter, vooral vanwege de aantrekkelijkheid en toegankelijkheid van stadspark Almerebos. Er ontstaan veel nieuwe recreatiemogelijkheden. Ook de westelijke uitbreidingen (Strandpoort en settlements) spelen daarbij een rol. Het landschap wordt meer een deel van Almere en de oevers krijgen een duidelijkere gebruiksfunctie.

Financieel is de ontwikkelingsstrategie aantrekkelijk. Het is niet het goedkoopste optie, maar op den duur levert het wel de meeste opbrengsten op. Risico's kunnen door een afgewogen fasering worden beperkt. Voor het beheer blijven de nieuwe woningen onder de norm van f750 per woning. Alhoewel de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie conform de opdracht een groeistrategie is, zijn de meeste van de strategische projecten zeer wel bruikbaar als de voorziene groei (in met name de nieuwbouwwoning-productie) zich onverhoopt niet zou voordoen. De fasering behoeft dan vanzelfsprekend extra zorg.

Zwakten

Het feit dat voor delen van het programma wordt ingezet op innovatieve milieus, brengt een marktrisico met zich mee. Het gaat daarbij met name om de settlements en de Stadscorridor. De markt heeft zich voor deze vernieuwingen uiteraard nog niet kunnen bewijzen. De ambities die bij een verdere groei van Almere horen, staan een keuze voor de veiligste weg echter niet toe. Wel is het zaak de risico's zo beperkt mogelijk te houden. Dat gebeurt in de ontwikkelingsstrategie door projecten voor te stellen die goed te faseren zijn en door gesignaleerde maatschappelijke trends als uitgangspunt voor deze nieuwe milieus te hanteren. Het is belangrijk om bij de realisering enige flexibiliteit in te bouwen, opdat tijdig kan worden gereageerd op nieuwe mogelijkheden of beperkingen die zich tijdens de uitvoering voordoen.

Voorts brengt de keuze voor intensievere verstedelijking knelpunten met zich mee in de sfeer van het milieu. De stad is als een verzamelpunt van velerlei activiteiten ook een bron van conflicten. Het gaat daarbij om veiligheidsaspecten (meer mensen op eenzelfde oppervlak betekent hogere risico's) en om hinderaspecten (met name geluidshinder langs de A6 en de spoorlijn verdienen aandacht). Ook de ecologische verbandingen moeten op enkele punten bij de planuitwerking veiliggesteld worden.

De kleinere woonlocaties hebben een minder gunstig mobiliteitsprofiel: de settlements, Overgooi. Een frequente verbinding per openbaar vervoer is hier niet haalbaar. Dit nadeel is inherent aan het soort woonmilieu dat hier wordt aangeboden. Het gaat echter niet om grote aantallen woningen, bij elkaar minder dan 20% van het totaal.

Wat het financiële aspect betreft, moet worden opgemerkt dat de norm van beheerskosten (maximaal f750 per woning) weliswaar voor de uitbreidingen ruimschoots wordt gehaald, maar niet voor de stad als geheel. Daarvoor zijn aanvullende maatregelen in het bestaande stedelijke gebied nodig, zoals een efficiëntere en minder onderhoudsgevoelige inrichting van de openbare ruimte.

Hoofdstuk 10

Maatregelen vóór 2005

De ruimtelijke ontwikkelingsstrategie heeft betrekking op de periode 2005-2015. Om de gewenste ontwikkelingen na 2005 mogelijk te maken, moet daarop nu reeds worden 'voorgesorteerd'. In dit hoofdstuk worden enkele van de maatregelen en effecten genoemd die voor de periode tot 2005 van belang zijn.

Planontwikkeling

De uitwerking van de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie in meer gedetailleerde planvormen dient op korte termijn in gang te worden gezet. Daarbij is het van belang dat de doelstellingen en hoofdlijnen iedereen helder voor ogen staan en niet te zeer gaan schuiven. De planvorming moet niet in een stil hoekje van het stadhuis gebeuren. Nee, het planproces kan en moet worden benut om de kwaliteiten en potenties van Almere met het oog op de toekomst uit te stralen. Dit vraagt een intensieve en doelgerichte communicatie. Deze uitstraling van de in gang gezette planontwikkeling bevordert de dynamiek van Almere en trekt investeerders aan. Daarmee wordt het vliegwieleffect nog steviger aangezwengeld. Private investeerders moeten worden geïnteresseerd om in Almere allerlei nieuwe commerciële voorzieningen te realiseren. Het kan gaan om grote bedrijven en instellingen, maar zeker ook om kleine ondernemers die zich in Almere willen vestigen en met ouderwetse dienstverlening of vernieuwende producten bijdragen aan de voorzieningen en werkgelegenheid.

Op korte termijn kan functioneel-inhoudelijke planuitwerking plaatsvinden voor de Stadscorridor, de Commerciële zone en het Centrum voor bouwen en wonen met het centre of excellence.

De inhoudelijke en juridische planuitwerking voor met name Almere-Hout en Almere-Strandpoort/Poort moet er op gericht zijn de bouwproductie in 2005 onverminderd voort te kunnen zetten.

Het is van belang dat van nu af aan alle (ruimtelijke) initiatieven die zich aandienen mede worden beoordeeld in het kader van deze ruimtelijke ontwikkelingsstrategie.

Werkgelegenheid

Voor de positionering en verwerkelijking van het Centrum voor bouwen en wonen met het *Centre of excellence* zal op korte termijn een doelgericht strategisch plan moeten worden ontwikkeld. Met dit project kan direct worden begonnen.

Infrastructuur

De ruimtelijke ontwikkelingsstrategie is er op gericht de benodigde extra infrastructuur na 2005 uit te nutten. De noodzaak van nieuwe infrastructuur is vooral het gevolg

Maatregelen vóór 2005

van de reeds afgesproken ontwikkelingen tot 2005. Het is van belang dat de infrastructuur die daarvoor is gepland ook daadwerkelijk en tijdig wordt gerealiseerd, zoals een spoedige uitvoering van de in de Craag-studie overeengekomen projecten. Wat de weginfrastructuur betreft gaat het om capaciteitsuitbreiding aan de A1 en de A6, verbreding en doortrekking van de A27 en wat het spoor betreft de realisering van de Oostboog (spoor via Hollandse Brug richting Hilversum), het Sernet rond Amsterdam en de Hanzelijn (Almere-Lelystad-Zwolle).

Voorzieningen

De inspanningen zullen in de eerste plaats moeten worden gericht op het op peil brengen van de voorzieningen waarin nu reeds een achterstand is geconstateerd: ambulante geestelijke gezondheidszorg (Riagg), GGD, ouderenzorg, maatschappelijk werk en jeugdhulpverlening. Naast de zorgsector gaat het ook om culturele en ontspanningsactiviteiten voor jongeren. Wat betreft de zorg- en jeugdvoorzieningen zullen ook kleinschalige initiatieven moeten worden gestimuleerd en gehonoreerd. Kleinschalige culturele activiteiten kunnen worden bevorderd door te zorgen voor goedkope locaties voor kunstenaars, podia, oefenruimten, atelierwoningen etc. Dit is onder andere mogelijk door in bestaande en nieuwe bestemmingsplannen de mogelijkheden voor dergelijke gemengde functies te verruimen. Hierbij is te denken aan voorbeelden als een oefenruimte, discotheek of fitnesscentrum op een bedrijfsterrein.

Gezien de omvang die Almere planperiode bereikt, met in 2015 meer dan 200.000 inwoners, ligt het in de rede dat Almere streeft naar een sportvoorziening waarmee men zich kan meten op nationaal niveau.

Beheer en stedelijke vernieuwing

De gewenste strategie ten aanzien van het beheer kan grotendeels los gezien worden van de ruimtelijke strategie. De maatregelen hoeven zeker niet tot 2005 te wachten. Op betrekkelijk korte termijn dient een integrale beheersstrategie worden opgesteld, waarin door het formuleren van kwaliteitskenmerken een gedifferentieerde aanpak mogelijk is en waarbij het sociale aspect en de communicatie met de betrokken bevolking niet wordt vergeten.

Maatregelen gericht op een efficiënter en doelmatiger beheer kunnen op korte termijn in gang worden gezet. Het gaat daarbij onder meer om het bijsturen van de uitgiftepercentages in de richting van meer uitgeefbaar. Ook kan nu reeds worden bezien of grotere groenoppervlakten kunnen worden geprivatiseerd dan wel ondergebracht in zelfstandige beheerorganisaties. In de begroting dienen voorzieningen te worden opgenomen om de te verwachten pieken in de jaarlijkse onderhoudskosten voor groot-onderhoud na 2005 op te vangen.

Bij het ontwerpen van wegen en paden dient overdimensionering te worden voorkomen. Het bouwrijp maken van terreinen moet op tijd maar niet 'te vroeg' gebeuren, om het renteverlies te beperken.

De zorg voor de bestaande stad - waarin naast onderhoudsmaatregelen ook intensivering, verdichting, stedelijke vernieuwing en de groenstructuur aan de orde komen - kan als een afzonderlijk strategisch project reeds vóór 2005 ter hand te worden genomen.

Er dienen plannen te worden ontwikkeld voor een afgewogen ruimtegebruik in bestaand stedelijk gebied.

Maatregelen vóór 2005

De stedelijke ecologische hoofdstructuur kan worden verbeterd door het inzetten van vaarten en singels, brede hoofdontsluitingsroutes en busbanen met natuurlijke oevers, bermen en beheersvormen.

Natuuren recreatie

Er is een strategieplan nodig voor stadspark Almerebos. Het gaat daarbij - naast vragen als eigendom, ontwikkeling, beheer en exploitatie - om zaken als uitstraling, recreatief programma, ruimtelijke opzet en structuur, langzaam-verkeersroutes etc.

Verder kunnen studies worden uitgevoerd naar een duurzame inrichting van het waterhuishoudkundig systeem in Almere en naar opties van duurzaam energiegebruik, zoals wind- en zonne-energie, uitbreiding stadsverwarmingsnet, decentrale warmtekracht-koppeling, warmtepompen etc.

Exploitatie

Bij de ontwikkeling van de stad dienen de gemeentelijke opbrengsten uit onder meer de grondexploitatie te worden geoptimaliseerd. Almere blijft daarbij inzetten op een onderscheidend kwaliteits- en prijsniveau, waarbij een zorgvuldige afstemming plaatsvindt op vergelijkbare ontwikkelingen op het oude land.

Literatuurlijst

1 RO Algemeen/Almere algemeen

- De Oostflank, een nieuwe uitbreidingsrichting voor de Randstad*; STOGO, 1995
- Voorontwerp Regionaal structuurplan 1995-2005*; ROA, 1992
- Structuurvisie Almere-Buiten midden*; Gemeente Almere, 1992
- Ontwikkelingsplan 3J Almere-Buiten*; Gemeente Almere, oktober 1992
- Ontwikkelingsplan 3L Almere-Buiten*; Gemeente Almere, oktober 1994
- Programma van eisen en stedenbouwkundige randvoorwaarden 3e fase*; Gemeente Almere, juni 1995
- Structuurschets tussen de Vaarten*; Gemeente Almere
- Structuurvisie Almere-Stad Oost*; Gemeente Almere
- Ontwikkelingsstrategie voor Almere West en Oost*; Gemeente Almere
- Na de Vinex. Effectenvergelijking bouwlocaties 2005-2015*; Lemmers, DHV, 1995
- Plan van Aanpak IJ-Meer*; ROM IJ-Meer, 1995
- Ruimtelijke verkenningen 1994*; Rijksplanologische Dienst, 1994
- Ontwikkelingsschets centrum en havengebied Zeewolde*; Gemeente Zeewolde, 1985
- Almere 1985. Aanzet tot een ontwikkelingsstrategie 1970-1985-2000*; RIJP., 1974
- ROA: regionaal structuurplan 1995-2005*; ROA, 1995
- Economisch en ruimtelijk perspectief voor Almere*; Kolpron, 1995
- Stadsplan Almere 2005*; Gemeente Almere, 1992
- Nota van uitgangspunten centrum Almere 2005*; Gemeente Almere, 1994
- PKB Schiphol en omgeving; relatie met Lelystad*; Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1995
- De kwaliteit van de ruimte in Flevoland, discussienota*; Provincie Flevoland, 1995
- Scenariostudie Almere 1995-2020*; Gemeente Almere, november 1995
- Orderings- en inrichtingsprincipes, openbare ruimte 3L*; Gemeente Almere, 1995
- 50 jaar onderzoek door de RIJP. Deel 1: Hoofddijnen uit de geschiedenis van het onderzoek*; RIJP, 1983
- 50 jaar onderzoek door de RIJP. Deel 2: Een keuze uit het hedendaags onderzoek*; RIJP 1983
- Structuurplan Almere-Buiten*; RIJP, 1982
- Streekplan Flevoland*; Provincie Flevoland, 1993
- Structuurplan Almere + bijbehorende kaarten*; RIJP, 1984
- Almere 1985, aanzet tot een ontwikkelingsstrategie*; RIJP, 1987
- Actualisering van het verkavelingsplan voor het oostelijk deel van Zuidelijk Flevoland*; RIJP, 1987

Literatuurlijst

Ontwikkelingsplan Centrum Almere-Buiten; RIJP, 1984
Almere, informatie Buitenruimte; Rijk/Gemeente Almere, 1987
Ruimtelijke verkenningen gebied Amsterdam-Almere; Gemeente Almere, 1994
Plannen voor Nieuw-Oost/IJ-Burg, '65-'94; Gemeente Almere, 1995
Concept Ruimtestudie Westflank Almere; Gemeente Almere, 1994
Perspectievennota 1997-2000; Gemeente Almere, 1996

2 Volkshuisvesting

De woningbehoefte van Almere tot 2020; Focus, 1995
Wonen Almere 2005 (concept); Buitendijk
Quatro Noord-Holland. De situatie op de Noord-Hollandse woningmarkten op basis van de WBO 1994 (concept); Focus, 1995
Almere 1982, 10.000 woningen; RIJP, 1983
Woonmilieudifferentiaties Flevoland/Oostflank-Tussenrapportage; Zandvoort Ordening en Advies, 1995
Ontwerpnota Wonen Almere 2005; Gemeente Almere, maart 1996
Nota Bouwhoogten; Gemeente Almere, 1995

3 Economische ontwikkeling en Werkgelegenheid

Bedrijventerreinstrategie Almere; Buck Consultants International
Positionering, onderbouwing en uitwerking van het gemeentelijk arbeidsmarktbeleid; Gemeente Almere, 1995
Een onderzoek naar de kleinschalige bedrijvigheid in de woonwijken van Almere; Stichting bedrijfsruimten Almere, 1994
Nota detailhandelsbeleid, 1995-2000; Gemeente Almere, 1995
De economische potenties van de Oostflank; Buck Consultants international, 1995
Open en zakelijk; Gemeente Almere; Gemeente Almere, 1994

4 Voorzieningen

Voorzieningen en stadsgewesten: een verkenning voor het stadsgewest Almere; STOGO, 1994
Gestrand in Almere. Een onderzoek naar de Almeerse stranden; Jonker/Maatman, 1993
Sport in beweging. Beleidsplan sport Gemeente Almere; Gemeente Almere, 1995
Toeristisch recreatief beleid Almere; Gemeente Almere, 1996
5 jarenplan recreatie en toerisme Gemeente Almere 1996-2000; Gemeente Almere, 1996
Eindelijk wordt sport in beweging gezet; Almeerse Sportfederatie, 1995
Samen blijven zorgen voor Almere; Zorginstellingen Almere, december 1994
Het cement tussen de stenen; investeren in de samenleving 1996-2005; Gemeente Almere, december 1995
Almere waterstad! Toeristisch recreatief beleid Almere; Gemeente Almere, februari 1996
Centrale bibliotheek van Almere; Programma van eisen; SOBA, 1995
Voorzieningen en stadsgewesten; STOGO, 1994

5 Verkeer & Vervoer

Regionaal Verkeers- en vervoersplan; ROA, 1993

Provincie Flevoland: Studierapport Railinfrastructuur 2025 Flevoland/Noordvleugel Randstad; Hofstra Verkeersadviseurs, 1991

Gemeente Almere. Ontwikkelingsscenario's Almere Mobiliteitsstudie; Hofstra Verkeersadviseurs, 1995

Vervoerberaad Flevoland. Regionaal verkeers- en vervoersplan in hoofdlijnen; Hofstra Verkeersadviseurs, 1991

IJ-Spoorlijn. Onderzoek ruimtebeslag aftakking Flevolijn; Dienst R.o. Amsterdam/Gemeente Almere, 1992

Informatie over de startnotitie Corridors tussen de regio's Amsterdam, Almere en het Gooi (CRAAG); Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1994

Verkeerskunde Almere: Hoogwaardig Openbaar Vervoer in de praktijk; Gemeente Almere, De Heij/Maassen, 1995

Voltooiing A27, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1995

Tweede taktisch pakket railinfrastructuur. Deel 3 Randstadcocktail; Railned, 1995

Almere en de corridorbenadering; Kolpron Consultants bv, 1995

Programma van eisen, voltooiing A27, gedeelte Eemnes-Almere; Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, 1995

Corridors tussen de regio's Amsterdam, Almere en het Gooi; Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1995

Algemeen plan, voltooiing A27 gedeelte Eemnes en Almere; Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1993

6 Natuur, milieu en energie

Flevobericht 273: natuurwaarden van het IJsselmeergebied; RIJP, 1986

Landschapsbeleidsplan Oostelijk Flevoland; Directie Bos en Landschapsbouw Flevoland, 1991

Relatie ruimtelijke ordening, duurzaam bouwen en milieu in de Gemeente Almere; Witteveen-Bos/Gemeente Almere, 1995

Concept Groenstructuurvisie Almere; Gemeente Almere, 1996

Lijst met medewerkers

Medewerkers project Almere 2015

**BVR, adviseurs stedelijke ontwikkeling
en management**

Riek Bakker
Frank Witbraad
Bart Lambooy
Manneke Barkman
Patrick van der Klooster

Gemeente Almere

Bert Strijbos
Tom Jaski
Hans Spaans
Michiel Thunnissen
Han Wezenaar
Hein van Delft
Harry Zondag
Tijs Gerretsen
Pepita de Rozario
John Reinders
Harry de Heij
Jan Frans de Hartog
Peter Roelofs
Hans van Efferink
Bert Bult
Harry Meindersma
Cees de Goede
Ronald van der Steen
Jan Heutinck
Ger Rodijk
Bart Nijst
Miranda Jonker
Bas Govers
Leo Oele
Erik van der Putten
Noud van de Hatert
Armijn Snelder
Wim Prins
Waldo Serno
Annette Langereis
Edwin Goudkuil

Heidemij Advies

Jan Dirk Hoekstra

H+N+S

DirkSijmons

TNO INRO

Hans Blom
Hans van der Cammen
Peter Prak
Peter Paul Witsen
Suzanne Burger
Marice de Lange

Kolpron Consultants

Bert de Graaf
Dick Hendricks
Theo Raaphorst
Frits Candel
Jaco Meuwissen
Wilbert Kroesen
Tis Kolen
Mariuske van Loon
Gert Jan Hagen
Tinka Kleine

Arends & Samhoud
Verkeers- en Vervoerskundige Diensten

Joep Lax
Rob van Nes

**Gemeentewerken Rotterdam,
ingenieursbureau**

Kees Dijkman
Wilke Diekema
Gijs Berger
Willie Fikken

Lijst met medewerkers

Oranjewoud

Albert Roozenburg
Dik Vat

Kraaijvanger • Urbis

Donald Lambert
Henk Bouman
Mark van der Heide
Ralf Hottentrager
Gaby Hutjes
Petra Sala
Hugo Schut
Michael Srage

Mariske Pemmelaar-Groot

studio van Landschapsarchitectuur

Mariske Pemmelaar-Groot
Patricia van Herpen

MVRDV

Winy Maas
Jacob van Rijs
Nathalie de Vries
Torn Mossel
Lukas Felder
Grincha Bourbouze
Duzan Doebel
Frank van Manen

Mecanoo architecten

Francine Houben
Katja van Dalen
René Bouman
Iemke Bakker
Robert Alewijse
Annemiek Punter
Paolo Rossetti

West 8

Adriaan Geuze
Wim Kloosterboer
Jeroen van Willigen
Frank Korteweg
Judith Hopfengartner
Mike Booth

Neutelings Architectuur

Willem Jan Neutelings
Michiel Riedijk
Andy Woodcock
Steven Steenbruggen

Stylo

Ytzen Lont

Colofon

Redactie Ytzen Lont (Stylo), Patrick van der Klooster (BVR)

ontwerp Melle Broeksma, Baarn

drukwerk drukkerij Calff & Meischke, Amsterdam

bindwerk Haskerland, Joure

lithografie en zetwerk Melle Broeksma

ontwerp en illustraties

1000 woningen scenario Kraaijvanger • Urbis/Mariske Pemmelaar-Groot

ontwerp en illustraties

2000 woningen scenario

A6-variant MVRVD

ontwerp en illustraties

2000 woningen scenario

Hoge-Vaart-variant Mecanoo architecten

ontwerp en illustraties

3000 woningen scenario West 8/Neutelings Architectuur

Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie

Almere 2015

Nota van Toelichting

met bijlagen

dienst Ruimtelijke Ordening,
Volkshuisvesting en Milieu

gemeente Almere, december 1996

Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie Almere 2015

nota van toelichting

Inleiding

Op 5 november 1996 heeft het college van burgemeester en wethouders het rapport 'Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie Almere 2015' vastgesteld. Kern van het rapport is het versterken en verbeteren van de dynamische stedelijke samenleving van circa 170.000 bewoners die Almere in 2005 zal zijn. Met dit gegeven als uitgangspunt schetst het de mogelijkheden en de strikte voorwaarden waaronder Almere haar historische functie ten behoeve van het nationale verstedelijkingsbeleid, indien daarom wordt verzocht, zou kunnen continueren.

Het rapport 'Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie Almere 2015' is rondgezonden aan externe instanties en onderwerp van gesprek geweest in diverse bijeenkomsten met groepen uit de samenleving. Als aparte bijlage bij deze nota zijn gevoegd de van instanties en personen ontvangen reacties (bijlage I) en verslagen van de genoemde bijeenkomsten (bijlage II). De belangrijkste elementen hiervan zijn verwerkt in deze 'nota van toelichting'.

In deze nota worden een aantal aspecten uit het rapport 'Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie Almere 2015' omwille van de duidelijkheid nader beschouwd. Tevens amendeert deze nota het rapport 'Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie Almere 2015' op een aantal onderdelen. Dit betekent, dat waar dat aan de orde is, de teksten en kaartbeelden uit deze nota de desbetreffende passages uit het rapport overrulen. Deze 'nota van toelichting' en het rapport 'Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie Almere 2015' behoren derhalve bij elkaar en kunnen alleen maar in onderlinge samenhang worden beschouwd. Te samen vormen zij de 'Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie Almere 2015'.

De belangrijkste wijzigingen in deze Nota van Toelichting ten opzichte van het rapport 'Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie Almere 2015' zijn de volgende:

- het Center of Excellence en het NS-kopstation zijn verplaatst van het Buitenhout naar het gebied ten zuiden van de A6;
- de oorspronkelijk afzonderlijke strategische projecten 'Groene Band met Settlements' en 'Strandpoort' zijn samengevoegd in één strategisch project 'Westelijke ontwikkeling';
- op een aparte kaartbeelden is aangegeven de inzet van de strategische projecten en welke mogelijkheden worden opgehouden voor de periode daarna.

Doel en inzet

De 'Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie Almere 2015' verwoordt aldus de inzet van Almere bij discussies over de toekomstige ruimtelijke inrichting van Nederland, inclusief onder andere de actualisering van de PKB Nationaal Ruimtelijk Beleid (ook wel aangeduid als actualisering PKB VINEX), het project Nederland 2030 (dat is de voorbereiding van een eventuele vijfde nota over de ruimtelijke ordening), de herziening van het Structuurschema Verkeer en Vervoer (voorzien in 1999), de Visie Stadslandschappen en de activiteiten van de Interdepartementale Commissie Economische Structuurverbetering (ICES).

Maar ook fungeert de 'Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie Almere 2015' daarmee als startdocument voor de discussie over de toekomstige stedelijke ontwikkeling van Almere, waarvan de uitkomsten zullen moeten worden vastgelegd in daartoe geëigende planvormen. Het vormt de basis voor de voorbereiding van een formeel planologisch kader die nodig is voor het accommoderen van de eigen autonome Almeerse groei na 2005 en om verdere stedelijke ontwikkeling mogelijk te maken.

Opzet

Alhoewel dat reeds uitvoerig gedaan is in de brief van het college van Burgemeester en Wethouders d.d. 4 november 1996 (zie bijlage III) waarmee het rapport 'Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie Almere 2015'

aan de leden van de Gemeenteraad werd aangeboden, begint deze nota met een rapportage waarin de uitgangspunten en resultaten van het proces om te komen tot deze 'Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie Almere 2015' kort worden verantwoord.

Vervolgens beschouwt deze nota de essentie van de bijeenkomsten met groepen uit de samenleving. In de daarop volgende paragraaf worden de strategische projecten van de 'Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie Almere 2015' besproken. Een aantal zaken betreffende de regionale context worden apart belicht.

Deze nota wordt afgesloten met een concluderende paragraaf, waarin tevens kort een indicatie wordt gegeven van het vervolgtraject. Dit heeft vooral te maken met de formeel-planologische procedures en met de externe strategische acties die moeten worden ondernomen om de inzet van de 'Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie Almere 2015' te realiseren.

Rapportage

De gemeenteraad heeft op 7 december 1995 naar aanleiding van de uitkomsten van de gemeentelijke scenario studies besloten om "indien het rijk daarom verzoekt, onder voorwaarden de taak die de gemeente heeft in het kader van het nationale verstedelijkingsbeleid ook na 2005 in principe voort te zetten".

Daarna heeft de gemeenteraad op 1 februari 1996 besloten tot het verrichten van een studie om inzicht te krijgen hoe en onder welke voorwaarden verdere stedelijke expansie van Almere na 2005 zou kunnen plaatsvinden. Deze studie is onder verantwoordelijkheid van de dienst RVM, onder leiding van bureau BVR door een aantal externe bureaus en met grote inzet en ondersteuning van de eigen organisatie uitgevoerd. Het project is begeleid door een bestuurlijke stuurgroep onder voorzitterschap van de projectwethouder.

De uitgangssituatie van de studie was 2005 (zie bijlage IV kaart 3), het jaar dat de woningbouwkapaciteit in de drie bestaande Almeerse kernen is opgebruikt, de plannen voor het stadscentrum zijn voltooid, het Meerjaren Investerings Programma is gerealiseerd. Eveneens in 2005 is een netwerk van ecologische verbindingzones aanwezig (zie bijlage IV kaart 4). Ook zullen in 2005 vele infrastructurele voorzieningen in en rond Almere zijn gerealiseerd, of in uitvoering genomen (zie bijlage IV kaart 5). Zo was uitgangspunt dat de projecten die zijn voortgekomen uit de studie naar de verkeersproblematiek in het gebied tussen Amsterdam - Almere - 't Gooi, de zgn. CRAAG-studie, dan in uitvoering zijn (de stand van zaken hieromtrent wordt toegelicht in bijlage V).

De gevolgde studiemethode is die van scenario's geweest. Middels een drietal kwantitatief en kwalitatief verschillende programma's zijn scenario's ontwikkeld waarmee grenzen en mogelijkheden voor de ontwikkeling van Almere na 2005 zijn verkend. Deze scenario's zijn in de bijlage van het rapport 'Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie Almere 2015' opgenomen.

Deze studie werd afgerond met de publikatie van de op 5 november jl. door het college van Burgemeester en Wethouders vastgestelde

rapport 'Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie Almere 2015', waarin een strategie werd geformuleerd voor een haalbare en kansrijke ontwikkeling van Almere na 2005. Dit rapport formuleert antwoorden op de in de gemeentelijke scenario studies gesignaleerde problemen die zich voortdoen bij voortgaande groei van Almere. Het schetst een toekomstige ontwikkeling waarbij de bestaande kwaliteiten van Almere worden versterkt door de gefaseerde toevoeging c.q. uitvoering van strategische projecten mogelijk te maken als de voorwaarden daarvoor vervuld zijn.

Reacties

Bevolkingsavonden

In bijlage II zijn de verslagen van de bevolkingsavonden opgenomen en een overzicht van de op deze avonden schriftelijk ontvangen reacties. Naast waardering om middels deze strategie richting te geven aan de ontwikkeling van Almere in de 21ste eeuw, is het beeld dat blijft hangen een van zorg over verdere 'groei' (dat is: groei ten behoeve van het continueren van een overloopfunctie) van Almere. Deze zorg blijkt vooral het gevolg van grote skepsis over de gepresenteerde uitgangssituatie in het jaar 2005. In zijn algemeenheid kan gesteld worden dat er onvoldoende vertrouwen is dat de uitgangssituatie in het jaar 2005 zal zijn bereikt. In het bijzonder geldt dit ten aanzien van de infrastructuur en de gemeentelijke voorzieningenstructuur. Zonder garanties dat de beoogde uitgangssituatie zal zijn bereikt, gaat verdere groei ten kosten van specifieke Almeerse woon en leefkwaliteiten, is het overheersende beeld.

Omdat zij op een wel heel bijzondere wijze zijn betrokken bij de in de 'Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie Almere 2015' ontvouwde gemeentelijke voornemens, heeft een aparte voorlichtings avond plaatsgehad met de in Almere actief zijnde agrariërs. Bij de agrariërs leeft ongenoegen omdat de konsekwentie van de 'Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie Almere 2015' kan zijn dat de verwachtingen die van overheidswege bij hun zijn gewekt over de periode van ongestoorde bedrijfsvoering, niet zal worden gehonoreerd. Vooral bestaat zorg over de voornemens betreffende Overgooi. Men vraagt zich af of voor de daar beoogde ontwikkeling binnen Almere geen alternatieve lokaties gevonden kunnen worden.

Het is evident dat de kern van de 'Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie Almere 2015', te weten het versterken en verbeteren van het in het rapport omschreven Almere anno 2005, pas kan worden bewerkstelligd als eerst deze beoogde situatie is gerealiseerd. Met name geldt dit voor het pakket aan infrastructurele maatregelen in en om Almere en de voorzieningen. De inzet van het gemeentebestuur

van Almere is er primair op gericht in onderhandelingen met externe partijen de voorwaarden ingevuld te krijgen om Almere in de periode tot 2005 tot een compleet en volwaardig stadsgewest te laten uitgroeien. Voorzover het gemeentebestuur verantwoordelijk is voor realisatie van noodzakelijke en gewenste voorzieningen, heeft zij zich hieraan gecommitteerd middels het Meerjaren Investerings Programma.

Weliswaar is het zo dat onderdelen van de voorgestelde strategische projecten (daarbij valt o.a. te denken aan de stadscorridor, het center of excellence en de commerciële zone) deze beoogde situatie kunnen bevorderen, duidelijk is dat deze situatie moet zijn gerealiseerd alvorens een nieuwe woningbouw taakstelling in het kader van het nationale verstedelijkingsbeleid door Almere zou kunnen worden overwogen. Immers, wordt de beoogde situatie 2005 niet bereikt dan is de voorliggende ontwikkelingsstrategie niet langer valide en moeten andere keuzen moeten worden gemaakt.

Mocht de vraag aan Almere worden voorgelegd om een nieuwe groeifunctie in het kader van het nationale verstedelijkingsbeleid op zich te nemen, dan zal bij het aangaan van overeenkomsten terzake duidelijkheid moeten bestaan omtrent de realisering van de voorwaarden die deze groeitaakstelling mogelijk maken. De 'Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie Almere 2015' geeft aan hoe en onder welke voorwaarden dan richting kan worden gegeven aan deze groei.

Ontvangen reacties

Naar de aard van deze strategie die veeleer de visie van het gemeentebestuur van Almere op de ruimtelijke inrichting van Nederland weergeeft en aldus inzet zal zijn bij discussies en onderhandelingen, lag een uitgebreide formele inspraakprocedure niet in de rede. Op het moment dat deze 'Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie Almere 2015' werd opgesteld moest bovendien een groot aantal andere overheden en instanties hun inzet nog kenbaar maken, terwijl het streven van Almere er juist op gericht was als een van de belangrijkste spelers haar inzet zo vroeg mogelijk op tafel te leggen.

Toch is er een flink aantal schriftelijke reacties ontvangen, welke in bijlage I zijn opgenomen. Algemene teneur van de ontvangen reacties is er een van waardering voor de moed van het Almeerse gemeentebestuur om zich door middel van deze studie zo nadrukkelijk de spiegel voor te houden.

Strategische projecten

Middels een viertal strategische projecten geeft de 'Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie Almere 2015' richting aan de toekomstige stedelijke ontwikkeling van Almere. Deze strategische projecten verwoorden de visie van het Almeerse gemeentebestuur op de gewenste stedelijke ontwikkeling van Almere na 2005 en is weergegeven op het kaartbeeld 'Almere strategische projecten 2005-2015 (zie bijlage IV kaart #7). Met deze projecten worden een aantal ontwikkelingen in gang gezet die zullen resulteren in een verbetering en verrijking van de Almeerse samenleving. Dit effect kan niet worden bereikt indien gekozen zou worden voor een compactere en intensievere verstedelijking binnen de contouren van de drie bestaande Almeerse kernen. Bovendien zou dit hebben geresulteerd in een onaanvaardbare aantasting van de alom gewaardeerde bestaande ruimtelijke kwaliteiten van Almere.

Of al deze projecten tegelijkertijd, en in welke tempo, ter hand zullen worden genomen is afhankelijk van de condities van dat moment. Met andere woorden, het geschetste kaartbeeld 'Almere strategische projecten 2005 - 2015' is niet perse het eindbeeld voor het jaar 2015. Als het groeitempo na 2005 bepaald wordt door de eigen autonome Almeerse groei dan zal het moment dat de geschetste situatie zal zijn bereikt ver in de toekomst liggen. Echter, indien de voorwaarden daarvoor vervuld worden dan zou middels de voorgestelde strategische projecten eventueel ook een nieuwe groeitaakstelling kunnen worden geacommodeerd.

In de tabel is weergegeven het totaal aan mogelijke capaciteit in de nieuwe bouwlocaties welke in de strategische projecten geoperationaliseerd zou kunnen worden, en is deze capaciteit gerelateerd aan de bestaande woningvoorraad.

Locatie	1995	2005	2005-2015
Haven	8.950	9.225	
Stad	25.250	40.000	
Buiten	9.400	19.750	
Hout (tot Vogelweg)			12.000-15.000
Strandpoort (zo nodig met Poort)			8.000
Settlements			3.000
Overgooi			2.000
Stadscorridor			2.000
Overig	575	750,	

STAAT ER IN JAAR...

In deze paragraaf worden de vier strategische projecten en hun samenstellende componenten apart benoemd. Alleen waar nodig zijn zij voorzien van een tekst als aanvulling, verduidelijking of amendering op hetgeen over de strategische projecten in het rapport 'Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie Almere 2015' is geschreven.

I. Zora voor de bestaande stad

De 'Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie Almere 2015' definieert de ruimtelijke kwaliteit van Almere in termen van nabijheid en bereikbaarheid van natuur en voorzieningen. Zoals dat in elke wijk, buurt of gemeenschap die langer bestaat het geval is, zal een relatief steeds grotere inspanning vereist zijn om deze ruimtelijke kwaliteit op een niveau te houden dat aan de eisen van dat moment voldoet. Dat geldt evenzo voor de inspanningen die nodig zullen zijn om een continue draagvlak te garanderen voor een adequaat aan de eisen van de tijd voldoende voorzieningenpakket op buurt- of stadsdeelniveau.

Het continue op hoog niveau houden van deze ruimtelijke kwaliteit van Almere is feitelijk ook een randvoorwaarde voor nieuwe initiatieven, omdat het bestaande Almere voldoende vertrouwen moet bieden aan personen en instanties dat hun initiatief in Almere een vruchtbare voedingsbodem vindt. Het belang van dit strategische project kan derhalve niet genoeg worden onderstreept.

2. Oostelijke ontwikkeling

Center of Excellence:

Ten noorden van de A6 heeft het Buitenhout een belangrijke groene uitloop functie voor Almere-Buiten. Aan de andere kant van de A6 ten zuiden van de A27 is eveneens een bosachtige parkomgeving in ontwikkeling, en worden daarmee voor een Center of Excellence aantrekkelijke omgevingskwaliteiten gerealiseerd.

Het zwaartepunt van het Center of Excellence, dat vanwege zijn gerichtheid op bouwen en wonen erg aansluit bij de aard van Almere, ligt ten zuiden van de A6. Hierdoor ontstaat een boeiende stedenbouwkundige randvoorwaarde voor de ontwikkeling van Almere-Hout, met mogelijkheden voor een interessante wisselwerking van nieuwe vormen van bouwen en wonen.

Commerciële Zone:

Een van de belangrijkste doelstellingen van de 'Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie Almere 2015' is de lokale werkgelegenheidsontwikkeling een belangrijke stimulans te geven. De mate waarin hieraan inhoud wordt gegeven is een belangrijke randvoorwaarde voor de verdere stedelijke ontwikkeling van Almere.

Zoals dat met veel in Almere anno 2005 geldt, levert bestaande bedrijvigheid, ook als generator van nieuwe werkgelegenheid, de belangrijkste bijdrage aan de lokale werkgelegenheid. Het strategisch project 'zorg om de bestaande stad' behelst met nadruk ook het lokale bedrijfsleven en bestaande bedrijfsterreinen.

De 'Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie Almere 2015' beschrijft hoe vanwege toenemende internationalisering en de effecten van de 24-uurs economie de aard en soort van de toekomstige behoeften aan bedrijfsterreinen en commerciële ruimtes moeilijk is te bepalen. Een belangrijke overweging bij de Commerciële Zone is dat deze nu juist naar zijn aard en omvang niet vooraf vanuit de denkbeelden anno 1996 beperkingen oplegt aan het gebruik van een commerciële zone in de volgende eeuw.

Om het succes van de jonge Almeerse gemeenschap als ondernemende regio te versterken moet gewerkt worden aan

economische vernieuwing, waarvoor innovatie nodig is. Nieuwe vormen van samenwerking tussen bedrijven die elkaar nu alleen als concurrent zien of die elkaar niet of onvoldoende kennen. Maar ook tussen bedrijven en de overheid, onderwijsinstellingen en kenniscentra. Door een ontwikkeling van het Center of Excellence uitlopende in de Commerciële Zone te initiëren kan de gemeente die partijen bij elkaar brengen en dergelijke samenwerking bevorderen.

Via het NS kopstation bij Center of Excellence is de Commerciële Zone ook goed met het openbaar vervoer bereikbaar vanuit de regio.

Een volwaardige groenstrook scheidt de Lage Vaart van de activiteiten in de Commerciële Zone, welke door deze groene buffer voor bewoners van Almere-Buiten in principe aan het oog zullen zijn onttrokken.

Vanzelfsprekend stelt dit ook voorwaarden aan de inrichting en zonering van de Commerciële Zone.

Overgooi

Omdat dat dan het nagestreefde woonmilieu niet bereikt wordt, is het uitdrukkelijk niet de bedoeling Overgooi in een keer in zijn geheel projectmatig te ontwikkelen. Gaandeweg de ontwikkeling van Overgooi, die zich naar verwachting over meerdere decennia zal uitstrekken, zijn er derhalve voldoende momenten om lichte nuanceringen aan te brengen in het ontwikkelings programma.

Provinciale Parkway

Versterking van de Noordvleugel, waar Almere integraal onderdeel van uitmaakt, is een expliciete doelstelling van deze 'Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie Almere 2015'. Met de Commerciële Zone in Almere beschikt de Noordvleugel over een aantrekkelijke vestigings locatie voor bedrijven die lonken naar vestiging op het zand in de oostelijke centrale stedenring, een richting van bedrijfsmigratie die in zijn algemeenheid de huidige positie van de Noordvleugel uitholt.

Middels de Provinciale Parkway kan de bereikbaarheid van de Commerciële Zone worden vergroot en zich, vanwege de goede verbindingen met de oostelijke centrale stedenring, nog nadrukkelijker profileren als een alternatief voor vestiging aldaar.

Almere-Hout

In bescheiden bij de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat is verdubbeling van twee naar viersporen van het traject tussen Almere-Centraal en Almere-Buiten-oost aangekondigd. Dit houdt verband met de noodzaak in Almere een keerpunt te realiseren voor (stop)treinen. Het is niet gewenst dat dergelijke rangeeractiviteiten binnen het bestaand stedelijke gebied van met name Almere-Buiten plaatshebben.

Door deze extra twee sporen af te leiden richting Center of Excellence, waar dan een kopstation kan worden gerealiseerd, kan bij de aldaar te ontwikkelen bebouwing geanticipeerd worden op de rangeeractiviteiten. Tevens biedt dit de mogelijkheid middels een kopstation aldaar om Almere-Hout reeds in een vroegtijdig stadium van zijn ontwikkeling te ontsluiten met een railverbinding.

Een dergelijk kopstation nabij het knooppunt A6/A27 is potentieel een goede transferium locatie: de trein staat er te wachten. Een goed functionerend transferium op een dergelijke strategische locatie draagt bij aan het verlichten van de druk op de weginfrastructuur.

Vanaf het begin van de ontwikkeling van Almere is aan beide zijde van het Gooimeer rekening gehouden met enige vorm van hoogwaardig openbaar vervoer over de Stichtse Brug. Het ligt in de lijn der verwachting dat er in 2005 tussen de vergelijkbare stadsgewesten Almere en Hilversum meerdere vormen van hoogwaardig openbaar vervoer zullen zijn dan slechts via de Oostboog, en dat daar de op de verdubbelde Stichtse Brug gerealiseerde capaciteit voor zal worden benut. De ontwikkeling van Almere-Hout sluit voor wat betreft zijn openbaar vervoer ontsluiting prima aan op een dergelijke hoogwaardige verbinding, welke naar zijn aard via het Almeerse stelsel van vrije busbanen centraal door het woongebied geleid kan worden.

Almere-Hout is een nieuwe stadskern. Zoals dat in Almere gebruikelijk is, zal ook daar het lokale openbaar vervoer systeem het belangrijkste middel zijn die de kernen onderling verbindt. Bovendien zal de ontwikkeling van Hout reeds ingeplante groenstructuren aan de oostzijde van Almere uitnuttten en in een directe interactie met het Almerebos ontwikkeld kunnen worden. De uitgangspunten om Hout

van meet af aan te ontwikkelen als een nadrukkelijk op Almere zelf georiënteerde kern zijn derhalve veel meer aanwezig dan bij de drie voorgaande kernen het geval is geweest.

3. Westelijke ontwikkeling

Strandpoort

Zoals het kaartbeeld 'Ecologische Basisstructuur Almere' toont, tast de ontwikkeling van Strandpoort geen ecologische zones aan. De totale lengte aan natte ecologische zones, welke langs de gehele Almeerse kustlijn loopt en langs een aantal oevers binnen Almere, neemt toe naarmate de recreatieve ontwikkeling van Strandpoort gepaard gaat met een vergroting van de kustlijn.

Wel is het zo dat het bos dat als gevolg van de ontwikkeling in Strandpoort verloren gaat elders gecompenseerd moet worden. Nadere studie zal moeten uitwijzen of hiervoor mogelijkheden in Almere gevonden kunnen worden, of dat het wellicht wenselijker deze compensatie elders in de provincie of regio te realiseren.

Met de ontwikkeling van Strandpoort wordt een woonmilieu gerealiseerd dat in 2005 in Almere nog grotendeels afwezig is. De verwachting is dat vanuit de lokale bevolking in toenemende mate vraag zal ontstaan naar een intensiever bebouwd hoogwaardiger woonmilieu dat in Strandpoort is voorzien. Weliswaar sluit Strandpoort als locatie in eerste instantie niet aan op bestaand stedelijk gebied, de sociaal-culturele oriëntatie van de bewoners zal toch vooral op het bestaande Almere gericht zijn. Ook maakt de ontwikkeling van Strandpoort de recreatieve potentie van het strand en water veel nadrukkelijker onderdeel van de Almeerse stedelijke dynamiek.

Poort

De gehele stedelijke ontwikkeling aan de westkant van Almere, te weten Strandpoort en Poort, vormt een stedenbouwkundige geheel. De ontwikkeling van Poort wordt ingezet vanuit het westen, Strandpoort, waarbij wordt aangehaakt op infrastructurele voorzieningen als een NS-halte bij Strandpoort en de bestaande aansluiting vanaf de Pampusweg op de A6. Het is een ontwikkeling die aan de orde is

indien het Almeerse groeitempo na 2005 bepaald wordt door de eigen autonome Almeerse groei, welke daardoor naar zijn aard veelal georiënteerd zal zijn op Almere zelf en niet zal resulteren in een onverantwoorde extra belasting van de A6.

Het realiseren van een additionele groeitaakstelling in het kader van het nationale verstedelijkingsbeleid in Poort resulteert naar zijn aard juist vooral in een externe oriëntatie en kan alleen maar aan de orde zijn bij garanties voor additionele infrastructurele verbindingen.

Settlements

De filosofie van de Settlements is erop gebaseerd dat zij te gast zijn in een groene omgeving. Het is een filosofie die nauw aansluit bij gedachten over nieuwe buitenplaatsen die ontwikkeld zijn door het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij in de Visie Stadslandschappen, en waarvoor zich in deze noordwestelijke hoek van Almere voor de Noordvleugel unieke mogelijkheden voordoen. Het is daarmee een manier waarop Almere zich kan profileren in de Noordvleugel. Met de toevoeging van een thematisch woonmilieu verrijkt en vergroot het de diversiteit aan woonmilieus in Almere.

De landschappelijke kwaliteiten van deze hoek van Almere zijn zo sterk dat de Settlements zodanig gesitueerd kunnen worden, dat zij tegelijkertijd de kwaliteiten van de groene omgeving maximaal uitnutten en mogelijkheden voor toekomstige ontwikkeling, van welke aard ook, niet uitsluiten. Nadere studie moet uitwijzen bij welke omvang de Settlements beantwoorden aan de doelstellingen.

4. Stadscorridor en Almerebos

Stadscorridor

De Stadscorridor is een stedenbouwkundig concept om het beeld van de verschillende landschappelijke elementen die langs de door Almere 16 kilometer lange A6 zijn te vinden te structureren en te verbeteren. Het is dus niet een te realiseren programma waarbij het Beginbos, Weteringpark o.i.d. worden bebouwd.

Waar het om gaat is dat er een breed gedragen beeld ontstaat over de aard, vorm en functie van de voorzieningen, opdat in een

dergelijke voor Almere als geheel cruciale zone alleen die voorzieningen komen die een dynamische stedelijke samenleving van ruim 170.000 inwoners waardig zijn. Het is een concept waarmee Almere weerstand biedt aan de chaotische, vaak bombastische en niet lokaal-karakteristieke ontwikkelingen die zich vaak elders in dergelijke corridors langs snelwegen voordoen.

Het is daarom een concept dat voorkomt dat de verschillende kernen van Almere aan elkaar klonteren, maar geeft vanuit deze centrale ruimte in Almere een nieuwe impuls aan de kernen waarmee hun onderlinge verschillen kunnen worden geaccentueerd. Door zorgvuldige ingrepen moet het de kernen op een aantrekkelijke wijze verbinden langs veilige routes en voorkomen dat ze samensmelten.

De 'Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie Almere 2015' beoogt de primaire functie van de A6 als achterlandverbinding voor de mainport Schiphol te ondersteunen. Middels het concept van de Stadscorridor zal Almere zich op gepaste en lokaal-karakteristieke wijze landschappelijk en stedenbouwkundig manifesteren langs deze corridor van (inter)nationale importantie. Het Kromslootpark en de openheid van het Weerwater zijn essentiële elementen van deze Stadscorridor.

In de onderhavige periode 2005-2015 is vier sporigheid van het gehele railtraject van de Flevolijn van Weesp tot en met Almere naar alle waarschijnlijkheid aan de orde. In de studiefase bij de 'Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie Almere 2015' speelde de mogelijkheid de twee doorgaande sporen te bundelen met de A6 als gedachte op de achtergrond bij de stadscorridor.

De mogelijkheid voor een dergelijke bundeling wordt uitdrukkelijk opengehouden. Een belangrijke motivatie hiervoor is de zorg om het woon en leefklimaat langs het bestaande rail-trace, dat bij een toenemende doorgaande functie van de spoorverbinding niet wordt gecompenseerd door toegenomen reismogelijkheden. Een 'loop' over het bestaande tracé en het nieuwe Stadscorridor-trace zou op termijn mogelijkheden kunnen bieden voor nieuwe vormen van lokaal openbaar vervoer, iets waar in de toekomst in een almaar groter en intensiever verstedelijkt Almere behoefte aan zal ontstaan. Middels regionale aantakkingen zou een dergelijk systeem naadloos kunnen

aansluiten op openbaar vervoersystemen in de omliggende stadsgewesten.

Almerebos

Staatsbosbeheer streeft er naar de meeste bossen op multifunctionele wijze te beheren waarbij altijd sprake is van vier functies: natuur, extensieve recreatie, houtproductie en landschap. In sommige gevallen zal daarnaast in de nabije toekomst in toenemende mate sprake zijn van integratie van wonen, werken en intensieve recreatie.

Een dergelijk multifunctioneel bos is voorzien in het Almerebos, een project wat binnen deze context nader moet worden uitgewerkt.

Het regionale netwerk

Rijksbeleid uitgangspunt

Niet alleen is de beoogde situatie in Almere anno 2005 uitgangspunt van de 'Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie Almere 2015', ook het operationele rijksbeleid voor zover dat vastligt voor deze periode is uitgangspunt. Dat verklaart waarom de 'Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie Almere 2015' nadrukkelijk bestaande (rail)infrastructuur benut (zowel Strandpoort als Almere-Hout), de diversiteit aan woonmilieus vergroot (Strandpoort en de Settlements) en de Noordvleugel, i.h.b. de Mainport Schiphol, versterkt (Stads corridor, Commerciële Zone, Provinciale Parkway). In zijn algemeenheid resulteren de strategische projecten in een efficiënter en nuttiger gebruik van ruimte met veilige, fietsbare afstanden, en versterkt de 'Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie Almere 2015' het draagvlak voor een continue groot openbaar vervoergebruik.

De 'Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie Almere 2015' neemt uitdrukkelijk geen voorschot op nieuw rijksbeleid, maar biedt daarvoor wel een perspectief door rekening te houden met een continue druk op de schaarse ruimte en de onzekerheden van toekomstige ontwikkeling. Dit perspectief is aangeduid in een apart kaartbeeld 'Almere na 2015' (zie bijlage IV kaart #8).

Oriëntatie op natuur- en landschappelijke ontwikkeling

De oriëntatie van Almere op grootschalige landschappelijke ontwikkeling in de omgeving is indicatief aangeduid op het kaartbeeld 'Almere Regio 2015' (bijlage IV kaart #6). De twee groene pijlen op deze kaart duiden op belangrijke landschappelijke kwaliteiten aan de west en oost zijde van Almere, welke naar hun aard toekomstige ontwikkeling aan beide zijden van Almere in belangrijke mate beïnvloeden.

De groene pijl ten oosten van Almere duidt op de grote landschappelijke eenheid van het open middengebied van de Flevopolder en de Eemvallei.

Ontsluiting mainport Schiphol

In de 'Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie Almere 2015' wordt beargumenteerd dat het functioneren van de A6 als verbinding van de mainport Schiphol met zijn achterland steeds meer wordt gefrustreerd door het ontbreken van een aansluiting van de A6 op de A9. Een uitgangspunt voor de 'Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie Almere 2015' is dat een natuurvriendelijke aansluiting van de A6 op de A9 in het aangekondigde nieuwe Structuurschema Verkeer & Vervoer III is opgenomen als project.

Zuidtangent

Een van Weesp naar Almere doorgetrokken Zuidtangent kan op relatief eenvoudige wijze zorgen voor een additionele hoogwaardige openbaar vervoerverbinding, die naadloos aansluit bij het lokale OV systeem van Almere. Middels deze doorgetrokken Zuidtangent kan Almere een extra openbaar vervoerverbinding krijgen met Amsterdam-Zuidoost en Schiphol, en zo een welkome verlichting geven op het overbelaste infrastructurele netwerk rondom Almere.

Conclusie

Het gemeentebestuur van Almere geeft met de 'Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie Almere 2015' aan op welke wijze zij van de dynamische stedelijke samenleving die Almere in 2005 zal zijn, middels een aantal strategische projecten voornemens is een nog completere en aantrekkelijkere samenleving te maken.

Bovendien biedt deze 'Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie Almere 2015' met haar strategische projecten de mogelijkheid voor Almere om, indien daarom wordt verzocht, in het kader van het nationale verstedelijkingsbeleid een nieuwe groeitaak op zich te nemen. Maar het schetst vooral ook de voorwaarden waaraan voldaan moet zijn wilt Almere een dergelijke nieuwe groeitaak aanvaarden. En de wijze waarop deze groei dan in Almere moet plaatsvinden, opdat dat niet alleen gebeurt in goede harmonie met de belangen van de Almeerse gemeenschap anno 2005, maar leidt tot verrijking en verdieping van deze gemeenschap.

De 'Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie Almere 2015' geeft zo richting aan de stedelijke ontwikkeling van Almere na 2005, iets wat te zijner tijd op gepaste wijze in formeel-planologische kaders zal moeten worden vastgelegd. Over de hiertoe te volgen procedures zullen binnenkort nadere voorstellen worden gedaan.

Almere, december 1996

Besluit

Nummer Datum

13-97 6 februari 1997

De raad van de gemeente Almere;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders;

gelet op de desbetreffende artikel van de Gemeentewet;

B E S L U I T:

1. Met inachtneming van het in de "Nota van Toelichting" dd. december 1996 gestelde in te stemmen met het rapport "Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie Almere 2015".
2. De "Nota van toelichting" en de "Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie Almere 2015" te beschouwen als basis voor de ruimtelijke en stedelijke ontwikkeling van Almere na 2005 en voor extern strategisch overleg.
3. De "Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie Almere 2015" te hanteren als inzet van Almere in de discussie en de totstandkoming van de plano-logische kernbeslissing (PKB) nationaal ruimtelijk beleid, de 5e nota ruimtelijke ordening en het structuurschema verkeer en vervoer III (SVV III).

Almere, 6 februari 1997.

De raad voornoemd,

de secretaris, de voorzitter,



Secretariaat:
Bezoekadres: Vreesplein 4, kamer 130
Postadres: Postbus 1316
1000 BH Amsterdam
Telefoon: 020 - 5206 322/323
Fax: 020 - 5206 325

AMSTERDAMSE RAAD VOOR DE STADSONTWIKKELING

instituut Rand voor de Stadsbouw

AAN: Het college van B&W van de gemeente Almere
Postbus 200
1300 AE Almere

18 febr. 1997
serie'97,nr.5
80/97

Geacht College,

De ARS, adviesraad in het Amsterdamse, heeft vanwege de regionale aspecten over de nota 'Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie Almere 2015' gediscussieerd. De nota plaatst Almere in een regionale context. Gegeven ook de regionaal veelzijdige opties voor verdere ontwikkeling is de nota te zien als een bijdrage van Almere aan het denken over de regionale ruimtelijke ordening. De ligging en potenties van Almere zijn daarin cruciaal. Bij nadere beschouwing van de nota kwam een aantal aspecten naar voren die in het onderstaande zijn beschreven en waarop vragen zijn geformuleerd.

ALGEMENE BESCHOUWING

De studie naar de verdere ontwikkeling van Almere komt op een belangrijk moment. Als de in de studie neergelegde verwachtingen uitkomen, zal Almere doorgroeien tot één van de grote steden van Nederland, mogelijk qua inwonertal de 7e stad van het land. Ergens in deze fase is het waarschijnlijk dat Almere een kwalitatieve drempel zal overschrijden, die stimulerend zal werken op het aantrekken niet alleen van meer bewoners, maar ook van werkgelegenheid en voorzieningen. Het is denkbaar dat het dan niet alleen om werkgelegenheid en voorzieningen gaat op bedrijfsterreinen, maar ook om meer compacte vormen ervan in de vorm van kantoren, hotels of onderwijsconcentraties die zich richten op het centrum. In de samenhang van meer inwoners en centrumversterking is ook te denken aan grotere mogelijkheden voor openbaar railvervoer. Meer werkgelegenheid in Almere en geschikt railvervoer zijn ook voor de regio belangrijk omdat hierdoor het autogebruik wordt beïnvloed.

Met het oog op de toekomst is het belangrijk dat de Nota nu al het netwerk met infrastructuur wil aangeven, waar de 7e stad van Nederland in de toekomst in moet hangen. Verbindingen die de aandacht vragen zijn die naar het oosten (Zwolle), het westen (IJmeer) en naar het Zuiden (Stadsge-west Amersfoort, conform de oostflankstudie, zoals ook in het tijdschrift 'Stedebouw & Volkshuisvesting' (nr.3/4,'95) aan de orde is gesteld.

De aandacht voor het netwerk wordt versterkt door het regionale aspect van de Schipholproblematiek. Op de Noordvleugel zullen zowel een nieuwe luchthavenfunctie in zee bij IJmuiden als een in de Markerwaard belangrijke invloed hebben. In het laatste geval is zelfs een dominante invloed op de verdere oriëntatie en ontwikkeling van Almere te verwachten.

In het verband van deze discussiepunten heeft de ARS als vragen:

- * Hoe zou een geleidelijke, meer centrumgerichte werkgelegenheidsontwikkeling zijn in te bouwen in de gefaseerde ontwikkeling van Almere?
- * Hoe zou het railvervoer meer te betrekken zijn bij toekomstige ontwikkelingen?
- * Wat zouden effecten op de Almeerse ontwikkeling kunnen zijn van een luchthavenontwikkeling in de Noordzee of de Markerwaard? Deze vraag staat in rechtstreeks verband met de capaciteitsproblemen in de Noordvleugel van de Randstad.

AFGELEIDE, MEER SPECIFIEKE KWESTIES

De stedelijke fasering

De in de Nota Almere 2015 uitgesproken behoefte van zorg voor de bestaande stad onderschrijft de ARS. Met name gezien het aspect van het stedelijke beheer. Het gekozen accent om de prioriteit van de ontwikkeling aan de oostkant van de stad te leggen is begrijpelijk gezien het streven naar een veelzijdiger oriëntatie. Toch is er ook een vraag in dit verband.

* Indien aan bestaand railvervoer gedacht wordt ligt een ontwikkelingspotentie aan de westkant (Almere-Poort) voor de hand. Aangesloten kan dan worden op bestaand railvervoer. De vraag is dan ook of deze ontwikkelingsrichting tot de mogelijkheden behoort.

* Een nog zwaarder accent aan de westkant is denkbaar indien de genoemde ontwikkelingen in de Noordzee zich voordoen. De vraag is hoe deze ontwikkeling is in te passen.

* Een andere kwestie in regionaal verband is de zware belasting van de verbindingen met het oude land. Tegen deze achtergrond zou aan een uitbreiding van railverbindingen gedacht kunnen worden. Mogelijkheden zijn denkbaar via een nieuwe lijn langs de Stichtse Brug en een extra lijn onder/door het IJmeer. De vraag is hoe zwaar deze kwestie aan de Almeerse kant wordt ingeschat en hoe reëel deze oplossingsrichtingen zijn.

De ervaring leert dat het realiseren van nieuwe raillijnen (in het IJmeer mogelijk ondergronds vanwege het milieu) alleen met bundeling van belangen van het Rijk zijn los te krijgen. Wij adviseren dan ook de belangen in de Noordvleugel van de Randstad hiervoor te mobiliseren.

Grootstedelijke voorzieningen

* Bij Strandpoort ligt de mogelijkheid van een omvangrijke recreatieve ontwikkeling zowel ten behoeve van Almere als de bewoners van het oude land. Een station ter plekke zou hierbij een belangrijke rol kunnen spelen.

* Behalve Strandpoort dat een regionale functie kan krijgen, worden in de Almeerse Nota als belangrijke voorziening genoemd: het stadspark Almere Bos en een Centre of Excellence.

- Het stadspark Almere Bos wordt vooral als een intensief te gebruiken trekpleister gezien. Verwezen kan in dit verband worden naar de nieuwe 'groennota's' over "Landgoederen en Buitenplaatsen" met ook aanduidingen over financieringsmogelijkheden.

Het stadspark benadert het Gooimeer met de villawijk Overgooi. Deze wijk is zeker kansrijk. Te bedenken is ook dat de Gooise grondgesteldheid doorloopt naar Almere en er een opzet te ontwerpen is die het Gooise woonmilieu weerspiegelt. Settlements zijn eventueel daar te overwegen. Ook zijn archeologische vindplaatsen met oude nederzettingen waarschijnlijk; ze zijn als waardevolle, herkenbare elementen in het landschap in de planvorming in te passen.

- De gedachte om reserveringen op te nemen voor een bijzondere grootstedelijke voorziening (Centre of Excellence) ligt in de lijn van een groei naar de 7e stad in het land. In de praktijk blijken deze voorzieningen vaak moeilijk realiseerbaar, waardoor de plekken vele jaren ongebruikt kunnen blijven. Een tijdelijke bestemming is dan te overwegen.

TOT SLOT

Bovenstaande min of meer globale opmerkingen en vragen zijn te zien als voortkomend uit de betrokkenheid van de ARS met de ruimtelijke problematiek van de Noordvleugel. In dat verband opent de nota van Almere belangrijke mogelijkheden. De opgeworpen thema's acht de ARS dermate van belang dat de ARS graag een gelegenheid zou hebben daarover met u verder van gedachten te wisselen.

Drs.F.M.C.vd.Ven (voorzitter)

Drs.B.B.J.Huls (secretaris)