25 september 2003

Structuurplan Almere 2010

met een doorkijk naar 2030

Gemeente Almere

Structuurplan Almere 2010

met een doorkijk naar 2030

Gemeente Almere
Dienst Stedelijke Ontwikkeling

25 september 2003

Voorwoord

De ambitie van Almere

Voor u ligt het nieuwe structuurplan Almere 2010. Het plan geeft de ambities van Almere weer in de vorm van het ruimtelijke kader voor de ontwikkeling én het beheer van de bestaande en nieuwe stad in de komende 10 jaar. Het schetst kansen, het consolideert verworvenheden, benoemt opgaven, verkent en geeft richting en ruimte aan de stedelijke ontwikkeling zodat de samenleving in Almere zich verder kan ontplooien.

Anno 2003 is Almere een vitale stad met een gevestigde positie op de Nederlandse kaart. Almere kent een onstuimige geschiedenis. In de jaren zeventig was de plek waar Almere ligt nog een lege polder. Inmiddels is in Almere een samenleving ontstaan met meer dan 160.000 inwoners en 60.000 arbeidsplaatsen binnen een gezichtsbepalend raamwerk van groen en water. Een stedelijke samenleving van mondige inwoners die weten wat ze willen en ideeën hebben hoe het verder moet met hun stad. De stad is nooit af. De samenleving in en om Almere is dynamisch. Er wordt voortdurend aan Almere gewerkt of het nu het beheer van de bestaande stad of de ontwikkeling van nieuwe plekken betreft. Ook komen er nieuwe uitdagingen op Almere af. Zo heeft het rijk Almere de vraag voorgelegd om een nieuwe verstedelijkingsopgave op zich te nemen.

Hoe met deze dynamiek en nieuwe uitdagingen om te gaan in de komende 10 jaar wordt in het structuurplan aangegeven. Twee opgaven springen er in het bijzonder uit:

- De stad vergt doorlopend onderhoud en vernieuwing ter vergroting van de kwaliteit. Er is behoefte aan meer banen, uitbreiding van zorg-, school-, uitgaans- en winkelvoorzieningen, een betere toegankelijkheid van groen en water en een verbetering van de bereikbaarheid van Almere. Dit vraagt ook om een grotere variatie in gebieden waar mensen wonen, werken en recreëren;
- Door het water 'in de stad te halen' en de stad naar het water te brengen plukt Almere de vruchten van haar ligging aan het water. Het biedt nieuwe plekken voor vrije tijdsbesteding en vergroot de beleving van de stad.

Het resultaat: een evenwichtige stad met nieuwe sociale verbanden en meer mogelijkheden tot ontplooien. Tevens wordt daarmee een fundament gelegd voor de verdere ontwikkeling van de stad tot wellicht één van de vijf grootste steden van Nederland. Het structuurplan reikt hiervoor (ruimtelijke) condities en mogelijkheden aan op stedelijke niveau.

De totstandkoming van het structuurplan heeft een schat aan informatie, opvattingen, kritieken en denkbeelden opgeleverd. Werd de beginfase gesymboliseerd door de gevoerde stadsdebatten, de uitwerking van het structuurplan had een formeler karakter. Die fase werd gemarkeerd door inspraak. Velen hebben de mogelijkheid genomen om via informatieavonden en brieven hun opvattingen over de toekomst van Almere kenbaar te maken. De veelheid aan informatie is gewikt en gewogen met als resultaat dit nieuwe structuurplan.

Hiermee is het werken aan de toekomst van Almere geenszins afgelopen. Integendeel, er moet nog veel worden bereikt. Het structuurplan is immers ook een werkprogramma en een invitatie aan andere overheden, inwoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties om te participeren in de vernieuwing en de ontwikkeling van Almere. Dit betekent niet dat het verder denken over en richting geven aan de toekomst van Almere ophoudt. Het college van B&W heeft onlangs een stadsmanifest opgesteld waarin zij haar visie geeft op de verstedelijkingsopgave die Almere te wachten staat als de stad wellicht doorgroeit tot 400.000 inwoners in 2030. Ook de gemeenteraad heeft inmiddels haar kaders aangegeven om deze groei te beoordelen. Het geeft ambities weer die voeding geven aan een voortgaande en boeiende discussie over de toekomst van Almere.

Arie Willem Bijl,
wethouder Ruimtelijke Ontwikkeling

Inhoud

Procedure **6**

Samenvatting **8**

1 Nieuw structuurplan voor Almere **16**
1.1 Inleiding 17
1.2 Verleden 19
1.3 Aanleiding nieuw structuurplan 22
1.4 Nieuw structuurplan 24
1.5 Leeswijzer 25

2 Oorspronkelijke opgave met kwaliteitsimpuls **26**
2.1 Inleiding 27
2.2 Relevante beleidskaders en lopende projecten 27
2.3 Kwaliteisimpuls: negen extra opgaven 30
2.4 Projectenoverzicht en kaarten 55

3 Eventuele schaalsprong **68**
3.1 Inleiding 69
3.2 Trends 69
3.3 Almere en regio 75
3.4 Drie accenten 77
3.5 Eisen aan schaalsprong 81
3.6 Projectenoverzicht en kaart 82

4. Structuurbeeld **86**
4.1 Inleiding 87
4.2 Verstedelijking en fasering 87
4.3 Groenblauw raamwerk 88
4.4 Infrastructuur 91
4.4 Stedelijke milieus 93
4.5 Projectenoverzicht en kaart 96
4.6 Overige aspecten 99

5 Structuurplanning **102**
5.1 Inleiding 103
5.2 Projecten 103
5.3 Overzicht thematisch beleid 104
5.4 Strategische gebieden en clusters van projecten 106
5.5 Dynamische agenda 110

Bijlage **112**
I Milieutoets 113
II Pojectenoverzicht totaal 120
III Overzicht clusters van projecten 126

Raadsvoorstel **142**

Raadsbesluit **150**

Literatuur **152**

Colofon **154**

Plankaart

Procedure

In december 2001 is het Voorontwerp Structuurplan Almere 2010 door het College van Burgemeester en Wethouders van Almere voor inspraak en ambtelijk vooroverleg vrijgegeven. Overeenkomstig de op basis van artikel 6a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) vastgestelde inspraakverordening van Almere heeft het voorontwerp structuurplan ter inzage gelegen, van 21 januari 2002 tot en met 4 maart 2002. Tevens zijn er twee informatiebijeenkomsten over het voorontwerp structuurplan gehouden. De informatiebijeenkomsten vonden plaats op 18 december 2001 en 25 februari 2002. Op het plan kon door een ieder zowel mondeling (inspraakavond, 7 februari 2002) als schriftelijk (gedurende de terinzagelegging) gereageerd worden. Mede in het kader van artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening (BRO) is voorts aan 48 instanties (waaronder buurgemeenten, provincies, diensten van het Rijk, en het waterschap) verzocht een reactie op het Voorontwerp Structuurplan Almere 2010 te geven.

In het kader van artikel 10 BRO hebben 33 instanties op het Voorontwerp Structuurplan Almere 2010 gereageerd. In het kader van de inspraak op het voorontwerp structuurplan zijn 58 schriftelijke reacties ontvangen. Tijdens de inspraakavond is door 20 personen op het voorontwerp structuurplan gereageerd.

Alle binnengekomen reacties op het voorontwerp structuurplan zijn in de Nota van Beantwoording Voorontwerp Structuurplan Almere 2010 (17 december 2002) weergegeven en van commentaar voorzien. In de conclusies van de nota van beantwoording zijn alle naar aanleiding van de reacties voorgestelde aanpassingen van het voorontwerp structuurplan weergegeven. Deze aanpassingspunten zijn verwerkt in de Nota van Wijziging Voorontwerp Structuurplan Almere 2010. Op 17 december 2002 heeft het college van B&W ingestemd met het Ontwerp Structuurplan Almere 2010, gevormd door het voorontwerp structuurplan en de Nota van Wijziging Voorontwerp Structuurplan Almere 2010. Het Ontwerp Structuurplan Almere 2010 heeft van 27 januari 2003 tot en met 28 februari 2003 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode kon een ieder op basis van artikel 8, lid 2 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) schriftelijk een zienswijze op het ontwerp structuurplan bij de gemeente in te dienen.

Op het Ontwerp Structuurplan Almere 2010 zijn in totaal 94 zienswijzen schriftelijk bij de gemeente ingediend. Er is door de inzenders geen behoefte getoond om de ingediende zienswijze mondeling toe te lichten.

Alle binnengekomen zienswijzen op het ontwerp structuurplan zijn in de Zienswijzennota Ontwerp Structuurplan Almere 2010 (22 april 2003) weergegeven en van commentaar voorzien. De naar aanleiding van de zienswijzen en nieuwste ontwikkelingen doorgevoerde wijzigingen op het ontwerp structuurplan zijn in de zienswijzennota apart weergegeven. Het gewijzigde ontwerp structuurplan is als Structuurplan Almere 2010 op 25 september 2003, op voorstel van het college van B&W, door de Gemeenteraad van Almere vastgesteld.

Samenvatting

Nieuwe Structuurplan Almere:

Centraal staan drie hoofdlijnen voor het ruimtelijk beleid:
- het versterken en beter benutten van het raamwerk van water, groen en infrastructuur;
- het aanbrengen van meer variatie in stedelijke milieus binnen dat raamwerk;
- het creëren van sociale, culturele en maatschappelijke voorzieningen passend bij een evenwichtige en gevarieerde stad.

Binnen deze drie hoofdlijnen is het structuurplan Almere 2001 op de volgende punten 'nieuw' ten opzicht van het structuurplan 1983:

- Het structuurplan uit 1983 combineerde voorinvesteringen met de ontwikkeling van de stad. In het nieuwe structuurplan wordt uitgegaan van de bestaande stad Almere met inmiddels 160.000 inwoners. Behoud van de bestaande stad vereist een actief beheer, naast de verdergaande ontwikkelingsopgave. Uitbreiding wordt gekoppeld aan de bestaande stad.
- Voorinvesteringen in groen, water en infrastructuur hebben hun succes in het verleden bewezen. Voor de toekomst van Almere blijft het een levensvatbaar principe. Nieuw is dat deze strategie ook expliciet in verband wordt gebracht met de beheer- en vernieuwingsopgave.
- Voor een bereikbare, complete en evenwichtige stad worden negen extra opgaven gedefinieerd die voor 2010 in gang worden gezet of uitgevoerd. Het nieuwe structuurplan kan daarmee worden gekenschetst als een actie- en uitvoeringsgericht ruimtelijk plan. Het is voorzien van een 'dynamische projectenagenda'.
- Het groenblauwe raamwerk wordt neergezet als karakterbepalend voor Almere, nu en in de toekomst. Het beleid voor het stedelijke groenblauwe raamwerk is gericht op behoud en op een betere benutting.
- Almere maakt inmiddels integraal onderdeel uit van de Randstad. Almere kiest in de komende jaren voor een westelijke oriëntatie. Hoge prioriteit ligt bij het starten van de ontwikkeling van de stadskern Almere Pampus én het op het vereiste niveau brengen van de infrastructuur.
- Almere ziet als primaire taak het afronden van de oorspronkelijke opgave; de bouw van een stad met 250.000 inwoners zoals aangegeven in het structuurplan 1983. Een eventuele schaalsprong tot een nog grotere stad wordt in dit structuurplan verkend. De schaalsprong vergt een nieuwe en fundamentele heroriëntatie op het concept van de stad.
- Differentiatie van stedelijke milieus met name op het niveau van de stadskernen is uitgangspunt van het structuurplan van 1983. Het nieuwe structuurplan wil de mogelijkheid tot het verkrijgen van meer verscheidenheid doortrekken tot op een nog lager ruimtelijk niveau.
- Voor het eerst is er een milieutoets uitgevoerd die de gehele stad omvat. De resultaten bevestigen dat het ruimtelijke concept van Almere robuust is en een garantie biedt voor duurzaamheid en leefbaarheid.

Een nieuw structuurplan

Met het voorliggende Structuurplan Almere 2010 presenteert het bestuur van de gemeente Almere voor de eerste keer een integraal ruimtelijk plan, conform artikel 7 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, dat zich over de toekomst van gehele stad uitlaat. Het Structuurplan Almere 2010 vervangt het oude structuurplan, dat in 1983 door de Minister van Verkeer en Waterstaat, voor de gemeentewording van Almere, is goedgekeurd.
De ruimtelijke hoofdstructuur voor delen van de stad die in recent vastgestelde structuurplannen voor Overgooi (juli 1999), Almere Poort (december 1999) en Almere Hout (mei 2001) zijn vastgelegd, is in het nieuwe structuurplan voor Almere ingelast. Voor Almere Poort is hierbij de bestemmingsplanvorming als nadere concretisering van het Structuurplan Almere Poort als uitgangspunt genomen.

Het structuurplan uit 1983, waarmee Almere vanaf het begin is opgebouwd, bewijst tot op de dag van vandaag zijn waarde. De wijken en bedrijventerreinen die nu in aanbouw zijn, komen nog steeds voort uit dit eerste structuurplan. En, misschien nog wel belangrijker, de groengebieden, waterpartijen en infrastructuur van deze wijken konden dankzij dit plan al jaren geleden worden aangelegd. De bewoners van de nieuwe wijken komen daarom meteen in een 'aangeklede' woonomgeving terecht.

Na jaren van bewezen diensten is het Structuurplan Almere uit 1983 aan revisie toe. Aanleiding is dat Almere voor een meervoudige opgave staat. Vernieuwing en beheer van de bestaande stad eisen in toenemende mate de aandacht op. Een gecompliceerde taak die des te uitdagender is omdat Almere gelijktijdig een stad is die nog volop in ontwikkeling is. Voorts vraagt het werken aan een evenwichtige en gevarieerde stad een voortgaande inspanning. Verder is ook de regio, alleen al door de aanwezigheid van de nieuwe stad Almere, veranderd. De betekenis van de regio voor het huidige Almere is van grote invloed op de toekomst van Almere en vraagt om een hernieuwde positiebepaling. Hierbij speelt het verzoek van regio en Rijk om wellicht tot circa 400.000 inwoners door te groeien een belangrijke rol. Almere staat hierdoor na ruim 25 jaar van groei en ontwikkeling voor een nieuwe uitdaging die een eigentijdse invulling vergt.

Het nieuwe structuurplan voor Almere geeft de hoofdlijnen weer van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van Almere tot 2010. Daarbij wordt uitgegaan van de oorspronkelijke opgave; een stad met uiteindelijk circa 250.000 inwoners. Verder wordt een doorkijk geboden tot 2030, waarbij rekening wordt gehouden met een eventuele schaalsprong van Almere (doorgroei tot circa 400.000 inwoners). Het structuurplan heeft voor zowel de gemeente als anderen een functie van richtingaanwijzer. Een projectenagenda maakt deel uit van het nieuwe structuurplan.

Oorspronkelijke opgave met kwaliteitsimpuls

Almere is van een lege polder gegroeid tot anno 2003 een samenleving van ruim 160.000 mensen en 60.000 arbeidsplaatsen. Binnen een gezichtsbepalend raamwerk van groen en water is een stedelijke samenleving tot stand gekomen van mondige mensen die weten wat ze willen en die ideeën hebben over hoe Almere zich verder moet ontwikkelen. Een samenleving waar bovendien een eigen groeibehoefte uit voortkomt. Verder is ook het beheer van de bestaande stad uitgegroeid tot een opgave van formaat.

In de voorbereiding van het nieuwe structuurplan zijn vier debatten met de bevolking gevoerd waarbij ook de wensen van bewoners zijn geïnventariseerd. Er is waardering voor de verscheidenheid in de wijken en de aanwezigheid van het vele groen. Maar de bevolking heeft ook een verlanglijstje aan het bestuur van Almere meegegeven. Er is behoefte aan meer variatie in wonen, aan meer arbeidsplaatsen, aan uitbreiding van zorg-, school- en uitgaans- en winkelvoorzieningen, aan een betere toegankelijkheid van groen en water, en aan vergroting van de bereikbaarheid van Almere. De behoefte aan meer verscheidenheid en het verkrijgen van een betere balans tussen de stedelijke ontwikkeling en externe bereikbaarheid en tussen het wonen en overige stedelijke functies waren aanleiding om in aanvulling op reeds lopende projecten een kwaliteitsimpuls voor de stad voor te stellen. In het structuurplan is dit vertaald in de volgende negen extra opgaven:

Negen extra opgaven tot 2010

1 Kwaliteitsverbetering van de groenstructuur

Het groen is (samen met het water) de fysieke drager van Almere. Dat weerspiegelt zich momenteel vooral in de oppervlakten groen, maar nog te weinig in de kwaliteit. De invulling is op veel plaatsen identiek. Op de plankaart is daarom als extra opgave een differentiatie van de groenstructuur in stadsparken, parkbossen en natuurgebieden opgenomen, die ook weer van elkaar verschillen. In het groeneblauwe raamwerk liggen ook de toeristisch-recreatieve concentratiepunten, publiekstrekkers, zoals het Almeerderstrand en de Kemphaan.

2 Betere benutting van het water

De fantastische ligging van Almere aan het Markermeer, het IJmeer en het Gooimeer is nog nauwelijks benut. Ook binnendijks biedt het water meer mogelijkheden om bij te dragen aan het Almeerse woonklimaat. Analoog aan het groen is het water op de plankaart opgedeeld: in stadswateren, meren en waterrijke natuurgebieden. Een verdere stedelijke en recreatieve ontwikkeling van de kustlijn is belangrijk voor Almere. Dat stelt hoge maar niet onoverkomelijke eisen aan de inrichting, die ook aan ecologische en waterhuishoudkundige voorwaarden moet voldoen.

3 Inhaalslag externe bereikbaarheid

De westelijke oriëntatie van Almere krijgt extra nadruk door de ontwikkelingen bij Almere Poort en Almere Pampus. Eens te meer wijst dat op de noodzaak voor een tour de force om de infrastructuur op niveau te brengen. De meest dringende projecten zijn de capaciteitsuitbreiding van de Flevospoorlijn, de Houtlijn, de IJmeerlijn, de capaciteitsuitbreiding van de A6 en de verbinding tussen A6/A1/A9. Om de groei van Almere verder mogelijk te maken dient voor 2010 minimaal de procedurele besluitvorming en financiering over deze nieuwe infrastructuur te zijn afgerond.

4 Verbetering van de interne bereikbaarheid

Het systeem van vrije busbanen in Almere functioneert goed. Het centrum van Almere Stad is vanuit het merendeel van de woningen in twintig minuten tijd per openbaar vervoer te bereiken. Dit criterium geldt ook voor nieuwe wijken. Dat betekent het doortrekken van de vrije busbanen en bijvoorbeeld in Almere Hout, ook aanleg van een railverbinding. Enkele wegen hebben voor 2010 uitbreiding nodig, zoals de Hoge Ring en de A6, waar parallelbanen lokaal verkeer van doorgaand verkeer zullen scheiden. Verbreding van de A6 leidt ook tot een inpassingsopgave.

5 Verdere uitbreiding en verdieping van het voorzieningenaanbod

Publieksvoorzieningen zijn de bruistabletten van Almere. Ze brengen sfeer in de stad, trekken bezoekers aan en verschaffen de stad identiteit. Op wijkniveau is het uitgangspunt voor het voorzieningenniveau een 'kleine plus': alles wat standaard is in Nederland en iets erbij. Voorzieningen voor de hele stad zullen vooral te vinden zijn in de centra van Almere Stad en Almere Poort. Prioriteit ligt bij het onderwijs-, welzijns-, zorg- en bij de leisure-voorzieningen. Het profiel van Almere als vrijetijdsstad van de noordelijke Randstad kan dan sterker worden aangezet.

6 Meer verscheidenheid in woningen en woonmilieus

Binnen de Almeerse bevolking zullen zich, nog meer dan nu, specifieke bevolkingsgroepen aandienen met een eigen woningbehoefte. Nieuwe groepen die Almere aan zich wil binden zijn vooral de hogere en hoogste inkomenscategorieën en jongeren, waaronder studenten. Het woningaanbod moet met deze ontwikkelingen in overeenstemming worden gebracht. Binnen de stadsdelen kunnen wijken en buurten een sterk eigen profiel krijgen en de mogelijkheden voor particulier opdrachtgeverschap nemen toe. Almere wint zo aan karakter. Dat heeft gevolgen voor de bouwopgave: er zal aan meerdere fronten tegelijk moeten worden gebouwd.

7 Een actief beheer van de bestaande stad

Beheer en vernieuwing van de bestaande stad is voor Almere een relatief nieuwe opgave. Toch zal dat de komende jaren nadrukkelijk op de agenda staan. De oudste woonwijken en bedrijventerreinen zijn al onderwerp van vernieuwing. De te volgen strategie vraagt om maatwerk per wijk, in nauwe samenwerking met bewoners en ondernemers en wijkorganisaties. Vrijkomende woningen kunnen worden ingezet voor starters en lagere inkomensgroepen, of juist voor groeiende bevolkingsgroepen zoals ouderen of studenten. De strategie

moet gerelateerd zijn aan de uitbreidingsopgave: nieuwbouw en vernieuwing mogen niet met elkaar gaan concurreren.

8 Een kwalitatieve werkgelegenheidsimpuls
De groei van de werkgelegenheid is tot nog toe achtergebleven bij de bevolkingsgroei, al treedt de laatste jaren een herstel op. Deze kwantitatieve opgave wordt aangevuld met een kwalitatieve impuls. Dat past bij de bevolkingssamenstelling en bij een groeiend Almere, waar de ruimte tenslotte niet meer per strekkende meter voorradig is. Een verdere doorgroei als handels- en dienstenstad in combinatie met vrijetijdsvoorzieningen ligt voor de hand. Om dat te bereiken zijn, naast geschikte werklocaties, ook investeringen in infrastructuur en voorzieningen noodzakelijk.

9 Ruimte voor startende en groeiende ondernemingen
Een complete en evenwichtige stad kent veel bedrijven in de meer informele sfeer: aan de ene kant voorzieningen als galerieën, atelierruimten, antiquariaten en nachtclubs, aan de andere kant pionierende, startende bedrijven. Deze initiatieven gedijen goed in stedelijke margegebieden met lage grond- en huurprijzen. In Almere is dit soort gebieden nauwelijks beschikbaar. De vernieuwing van enkele oudere wijken en bedrijventerreinen moet ruimte scheppen voor dergelijke functies: zij zullen verschieten van een eenzijdig woon- of werkmilieu naar een veelkleurig en gedifferentieerd centrumrandmilieu.

Verstedelijking en fasering

De afronding van de oorspronkelijke opgave van Almere, te weten het creëren van een volwaardige stad met circa 250.000 inwoners verdeeld over de stadsdelen Almere Haven (inclusief Overgooi), Almere Stad, Almere Buiten, Almere Poort, Almere Hout en Almere Pampus (binnendijks, inclusief kustzone), staat in het structuurplan centraal. De kwaliteitsimpuls speelt hierbij een belangrijke rol. Op dit moment vormt een westelijke oriëntatie voor Almere uitgangspunt. Tot 2010 wordt gewerkt aan de ontwikkeling van Almere Poort en aan het planvormingsproces voor het binnendijkse deel van Almere Pampus (inclusief kustzone). Ook wordt gewerkt aan Overgooi. Voor Almere Hout is in de periode tot 2010 een rol weggelegd in het kader van de kwaliteitsverbetering van de stad als geheel. De ontwikkeling van het westelijk deel van Almere Hout (het gedeelte ten westen van de Kievitsweg/Tureluurweg) wordt hierbij voor de periode tot 2010 opgevoerd in het kader van de extra opgaven om in Almere meer verscheidenheid in woon- en werkmilieus te bewerkstelligen. Hier zullen, naast suburbane wijken, woon- en werklandschappen gerealiseerd worden. Het opvoeren van een extra bouwlocatie biedt bovendien de mogelijkheid om in te spelen op eventuele hernieuwde afspraken met het Rijk voor de korte termijn, en op mogelijke vertragingen van het ontwikkelingstempo van Almere Poort. De feitelijke ontwikkeling van Almere Pampus (binnendijks, inclusief kustzone) en de ontwikkeling van de tweede fase van Almere Hout is in het structuurplan opgenomen voor de periode na 2010, waarbij dus sprake is van een alzijdige ontwikkeling als afronding van de oorspronkelijke opgave.

Groenblauw raamwerk

Om de differentiatie van het groenblauwe raamwerk daadwerkelijk vorm te kunnen geven dienen delen van het groenblauwe raamwerk te worden gereconstrueerd. Voor de parken geldt dat vòòr 2010 de ontwikkeling van Groenendaal en de vernieuwing van veel parkgebieden, zoals Zuidoever Weerwater, Lumièrepark en het Beatrixpark. Vòòr 2010 zal eveneens gewerkt worden aan de vernieuwing en ontwikkeling van parkbossen. Aan de vernieuwing van de Ecozone in Almere Poort, de Boswachterij Almeerderhout en Overgangsgebied Oostvaardersplassen wordt reeds gewerkt. Als extra opgave zijn onder meer de ontwikkeling van een parkbos aan de Trekwegzone (vooruitlopend op een te realiseren werklandschap) en de realisatie van plantages in Almere Hout opgevoerd. Verder zal vòòr 2010 verder als extra opgave de ecologische verbinding tussen de Oostvaardersplassen en de Lepelaarplassen ontwikkeld worden.

Het stedelijk water zal de komende jaren worden uitgebreid, waarmee binnen de huidige gemeentegrenzen sprake is van voldoende waterbergend vermogen. De uitbreiding van de Noorderplassen (Noorderplassen-West) zal vòòr 2010 plaatsvinden. De verbinding tussen de Noorderplassen en Pampushaven met de realisatie van een sluis nabij de waterkering is voorzien vòòr 2010. Dit geldt ook voor de water-as Stichtsekant - Almere Hout.

Het aantal toeristisch-recreatieve concentratiepunten zal flink toenemen. Voorbeelden zijn de Zuidoever Weerwater, Waterfront Stadscentrum, Kasteel Almere, Sluis Pampushaven en het Natuurbelevingscentrum Oostvaardersplassen.

Infrastructuur

Vòòr 2010 dient in het kader van de inhaalslag externe bereikbaarheid bestuurlijke en financiële goedkeuring te zijn voor de capaciteitsuitbreiding van de A6 (inclusief verbreding van de Hollandse Brug, realisatie van parallelbanen en vermindering van de barrièrewerking ter hoogte van het Weerwater) en de verbetering van de relatie A6/A1/A9 (al dan niet met een rechtstreekse verbinding tussen de A6 en A9). Na 2010 is de oostzijde van de stad aan de orde met een aansluiting van de voorziene A30 op de A27 en een extra aansluiting van Almere Hout op de A27.

In Almere Poort wordt vòòr 2010 een sneltreinstation gerealiseerd. Ook in Almere Buiten-Oost zal vòòr 2010 een nieuw station (stoptreinstation) geopend worden (Almere Oostvaarder). Het station Almere Buiten behoudt zijn sneltreinstatus en station Almere Centrum zal moeten uitgroeien tot intercitystation (Almere Centraal). In het kader van de inhaalslag externe bereikbaarheid zal er vòòr 2010 bestuurlijke en financiële goedkeuring moeten zijn voor de capaciteitsuitbreiding van de Flevospoorlijn tussen Almere Buiten en Weesp. De Hanzelijn en Gooiboog zijn reeds lopende projecten. Behalve de Gooiboog wordt voor de openbaar-vervoerrelatie met het Gooi, gekoppeld aan de oorspronkelijke opgave, uitgegaan van hoogwaardig openbaar vervoer in de vorm van een snelle busverbinding via bedrijventerrein Stichtsekant. Hierbij wordt rekening gehouden met eventuele opwaardering tot raillijn, gekoppeld aan de Houtlijn (na 2010). De Houtlijn (Almere Centraal - Almere Hout) en de IJmeerlijn (Almere Centraal - Almere Pampus - Amsterdam) zijn projecten die na 2010 in het kader van de inhaalslag externe bereikbaarheid worden voorzien. De IJmeerlijn en Houtlijn moeten voorzien in een snelle verbinding met Amsterdam , maar ook in een snelle interne verbinding, waarbij het ontwerp en de systeemkeuze nog onderwerpen van discussie zijn. Voor de ontwikkeling van Almere na 2010 is een nieuwe railverbinding met Amsterdam voorwaarde.

De ringen en dreven hebben in principe voldoende capaciteit tot 2010. Wel wordt in het kader van de inhaalslag interne bereikbaarheid voor de periode tot 2010 ook een capaciteitsuitbreiding van de Hoge Ring (ter hoogte van Almere Poort) en de Buitenhoutsedreef voorgestaan. Na 2010 is een capaciteitsuitbreiding (inclusief verminderde barrièrewerking) aan de orde van de Waterlandseweg. De komende jaren volstaat de bestaande ontsluitingsstructuur van het centrumgebied in Almere Stad. Na 2010 zal er door verdere ontwikkeling echter behoefte zijn aan uitbreiding/verbetering van de auto-ontsluiting van het stadscentrum. Hierbij kan het gaan om capaciteitsuitbreiding van de huidige verbindingen (ondermeer opwaardering van de Stedendreef tot 2x2 rijbanen), een nieuwe verbinding langs het Weerwater en/of een nieuwe verbinding langs het J. Den Uylpark. Hieromtrent is nog geen keuze gemaakt; tracés liggen nog niet vast.

Stedelijke milieus

Het motto bij de stedelijke milieus is het vergroten van de differentiatie, dat wil zeggen het toevoegen van stedelijke èn landschappelijke milieus en het bouwen van meer bijzondere suburbane milieus.

Om het centrumgebied van Almere Stad uit te laten groeien tot het bruisende stadscentrum van Almere is een Masterplan opgesteld dat momenteel wordt uitgevoerd. Uitbreiding van het voorzieningenniveau speelt hierbij een belangrijke rol. Vòòr 2010 zal tevens een begin moeten worden gemaakt met een Masterplan Ia. Hierbij zal extra aandacht uitgaan naar de mogelijkheden voor startende ondernemers, de low-culture, stedelijke woonvormen en de fysieke relatie met de omliggende stadswijken (de centrumrandmilieus). Met de uitvoering van Masterplan I en Ia krijgt Almere een stadshart dat rekening houdt met de eisen van een stad van circa 250.000 inwoners. Vòòr 2010 zal verder in Almere Poort een stadsdeelcentrum ontwikkeld worden. Dit centrum zal zich onderscheiden door de ontwikkeling van een sport- en leisurecentrum. In de periode 2002 - 2010 wordt tevens uitgegaan van de vernieuwing van de stadsdeelcentra in Almere Buiten en Almere Haven. Na 2010 zal het stadsdeelcentrum van Almere Hout, als onderdeel van de tweede fase van Almere Hout, tot ontwikkeling worden gebracht.

Vòòr 2010 zullen kantorengebieden in het stadscentrum, Zakenpoort en bij de stations Almere Muziekwijk en Almere Oostvaarder verder ontwikkeld worden.

De opgave voor Almere is om centrumrandmilieus van de 21e eeuw te ontwikkelen. Dat wil zeggen de ontwikkeling van stedelijke milieus, waarin de Almeerse kwaliteiten (ruimte en groen, kwalitatief goede woningen) gecombineerd worden met de kwaliteiten van de traditionele centrumrandmilieus. Het moeten gebieden worden met programmatische mixen, individuele vrijheden, hoge bebouwingsdichtheden (minimaal 45 woningen per hectare), ruimte voor transformatie en spontane vernieuwing. Tot 2010 worden nieuwe centrumrandmilieus ontwikkeld in Almere Poort: Europakwartier en in de Indischebuurt (zone in Almere Buiten tussen spoor en Evenaar). Daarnaast komen de oudste stedelijke gebieden rondom het stadscentrum in aanmerking voor een geleidelijke omvorming naar een centrumrandmilieu. Hierbij gaat het om Stedenwijk,

Staatsliedenwijk, Markerkant en Randstad. Deze extra opgave vòòr 2010 vraagt om een zorgvuldige uitwerking, waarin rekening wordt gehouden met de belangen en wensen van bewoners en ondernemers.

Tot 2010 is de inzet voor regionale bedrijventerreinen zowel gericht op intensivering van bestaande terreinen als op capaciteitsuitbreiding. De capaciteitsuitbreiding betreft onder andere De Vaart IV en VI, Lagekant, Stichtsekant en het A6-bedrijvenpark. Te vernieuwen bedrijventerreinen zijn onder andere Gooisekant, Hollandsekant en De Steiger.

Het glastuinbouwgebied in Buitenvaart wordt uitgebreid (lopend project). Om bij de uitbreiding rekening te houden met de nabijgelegen natuurwaarden is op initiatief van de gemeente in overleg met verschillende (natuur)belangenverenigingen voor het terrein een milieuzonering gehanteerd die is afgestemd op het functioneren van de nabijgelegen ecologische hoofdstructuur. Om negatieve milieueffecten zo veel mogelijk te beperken heeft er bovendien grondruil plaatsgevonden tussen glastuinbouw en groen.

Tot 2010 worden nieuwe suburbane milieus toegevoegd in Almere Haven (kustzone en oostrand), Almere Stad (Noorderplassen-West), Almere Buiten (Buiten-Oost), Almere Poort en Almere Hout (uitbreiding Villapark Almeerderhout). Als extra opgave wordt ter verkrijging van meer differentiatie in woonmilieus vòòr 2010 ook gestart met de ontwikkeling van de eerste fase van Almere Hout. Tegelijkertijd zal een aantal oudere suburbane milieus onderwerp zijn van vernieuwing. Hierbij gaat het om de wijken in Almere Haven (met uitzondering van De Velden) en om de Molenbuurt en Bouwmeesterbuurt (beide Almere Buiten). De vernieuwing zal een meer gedifferentieerde woningvoorraad opleveren en zal, gekoppeld aan de woningen, werkgelegenheid toevoegen. Na 2010 zullen de tweede fase van Almere Hout en Almere Pampus (binnendijks) tot ontwikkeling worden gebracht. De hierin op te nemen stedelijke milieus zullen nog bepaald moeten worden.

Met de ontwikkeling van Overgooi (lopend werk) komt er in Almere een typische villawijk, met als kenmerk ondermeer een lage gebruiksintensiteit. Vòòr 2010 worden er in Almere tevens nieuwe woon- en werklandschappen ontwikkeld die eveneens een lage gebruiksintensiteit kennen. Hierbij gaat het om de Kustzone (Almere Haven), delen van Noorderplassen-West, het Muiderzandbos, delen van Pampushout en golfterrein Almeerderhout. Ook bosranden in de eerste fase van Almere Hout zullen hiervoor aangewend worden. Na 2010 zal er in de Trekwegzone een werklandschap ontwikkeld worden. Boomaanplant hiervoor vindt reeds als voorinvestering plaats vòòr 2010. Met de ontwikkeling van de villawijk en de woon- en werklandschappen wordt in Almere meer diversiteit verkregen op het gebied van woon- en werkmilieus.

Om Almere meer te oriënteren op haar kusten wordt voor enkele plekken op de Almeerse kustlijn uitgegaan van waterfrontontwikkelingen (Almere Haven-Kustzone, Almere Poort-Zilverhoek/Almeerderstrand, Almere Pampus-Pampushaven, Almere Buiten-Blocq van Kuffeler). Grootschalige buitendijkse ontwikkelingen worden hiermee niet beoogd. Deze waterfrontontwikkelingen maken onderdeel uit van de oorspronkelijke opgave van Almere en passen in de lijn van de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening waarin gesteld is dat bij Almere net over de rand van de primaire waterkering beperkte buitendijkse ontwikkelingen mogelijk moeten zijn. Uitgangspunt hierbij vormt een kwaliteitsverbetering, bij voorkeur zonder een al te grote afname van het wateroppervlak. Ook binnendijks is er sprake van waterfrontontwikkelingen. Hierbij gaat het om het waterfront aan het Weerwater bij het stadscentrum en om een ontwikkeling van een waterfront bij Stedenwijk (na 2010).

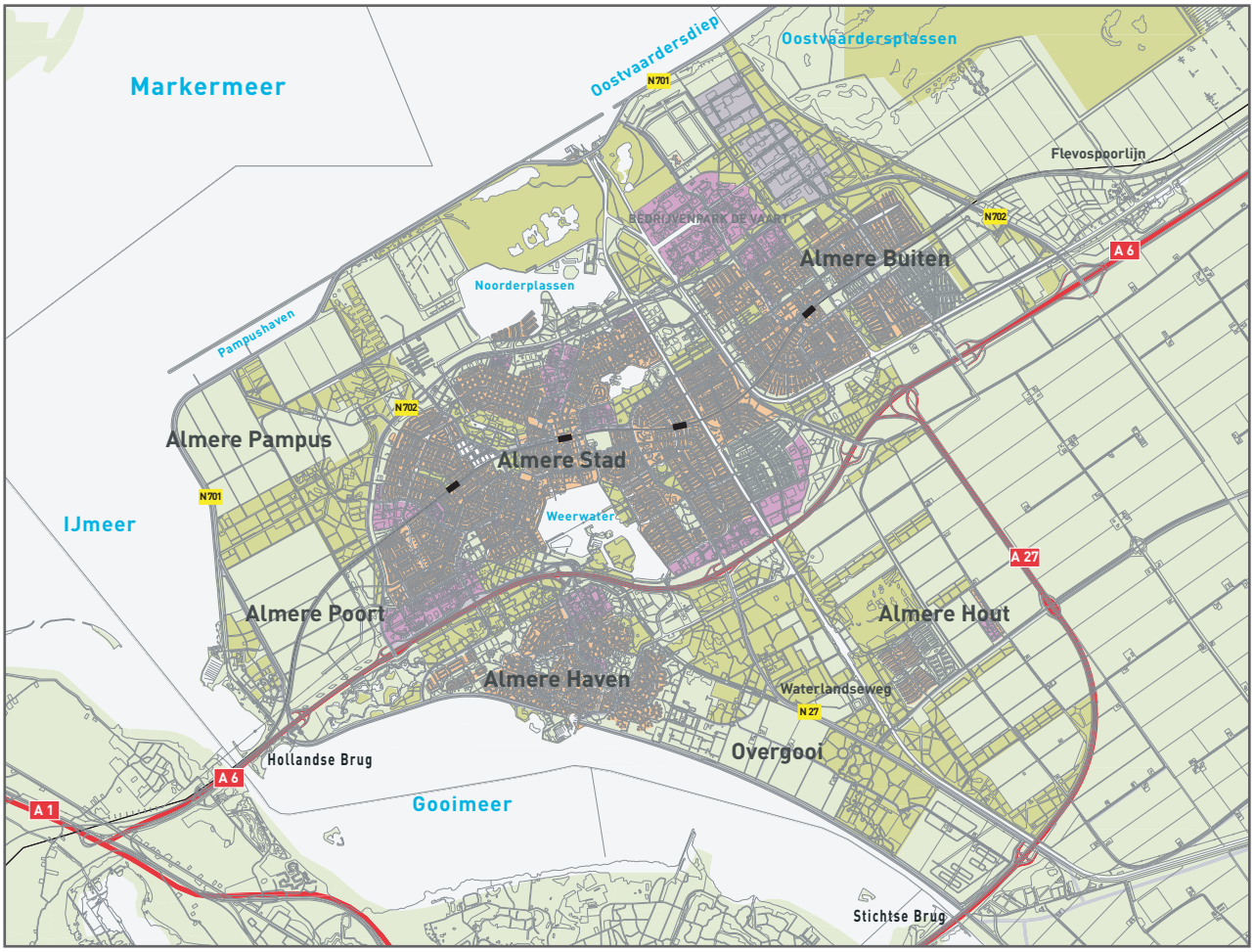
Eventuele schaalsprong

In de regio en bij het Rijk leeft de wens tot een voortgaande groei van Almere (doorgroei tot circa 400.000 inwoners). Deze verstedelijkingsvraag is in deel 3 van de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening (2002) als beleidsvoornemen van het Rijk opgenomen en naderhand in de zogenaamde Stellingnamebrief Nationaal Ruimtelijk Beleid (2002) door de regering bevestigd. Als uitvloeisel van de verstedelijkingsvraag is het project 'Toekomst Almere' van start gegaan. Onder coördinatie van het Ministerie van VROM is het Projectbureau Toekomst Almere opgericht, waarin de gemeenten Almere en Amsterdam, de provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland en alle andere voor een nieuwe verstedelijkingsopgave relevante ministeries participeren. Het projectbureau heeft tot taak een zogenaamd Integraal Ontwikkelingsplan Almere op te stellen, dat dient uit te monden in een bestuursakkoord. In het structuurplan wordt aangegeven wat er moet gebeuren om een schaalsprong mogelijk te maken (voorsorteren en voorinvesteren). Het structuurplan verkent hiertoe de mogelijkheden, geeft opties en reserveringen en stelt welke investeringen in het groenblauwe raamwerk en in de infrastructuur nodig zijn om na 2010 een eventuele verdere groeidoelstelling te kunnen waarmaken.

Voor een eventuele schaalsprong van Almere zijn de gebieden 'Spiegelhout' (inclusief de groenblauwe verbinding tussen de Oostvaardersplassen en het Horsterwold) en Almere Pampus-buitendijks als optie, respectievelijke

ruimte reservering, in het structuurplan opgenomen. 'Spiegelhout' (gemeente Zeewolde) en Almere Pampus-buitendijks worden door de gemeente voor een eventuele schaalsprong als verstedelijkingsmogelijkheid gezien en als zodanig meegenomen in het kader van het Integraal Ontwikkelingsplan Almere. De gebieden rondom de knooppunten A6/A27 en A27/A30 zijn gedefinieerd als strategische knoop en zijn ondermeer gekoppeld aan de eventuele schaalsprong. Bij een stedelijke ontwikkeling van 'Spiegelhout' zullen deze knooppunten strategisch komen te liggen in het vergrote Almere. Hierdoor ontstaan kansen voor de ontwikkeling van nieuwe centrumgebieden, die gekoppeld aan infrastructuur, van bovenlokale betekenis zullen zijn. In afwachting van besluitvorming inzake de schaalsprong en de hier voorziene infrastructuur kennen deze knooppunten een strategische reservering. Hier zal zeer terughoudend worden omgegaan met het realiseren van nieuwe functies. Verder zal bij de eventuele schaalsprong van Almere het stadscentrum verder ontwikkeld worden (Masterplan II).

Als Almere doorgroeit naar een stad met circa 400.000 inwoners dan zijn de capaciteitsuitbreiding van de A27, het doortrekken van de A30 naar de A6 (Adelaarswegtracé) en Purmerend, de Stichtselijn (railverbinding naar Hilversum/Utrecht langs de A27), de Amersfoortselijn (Almere - Amersfoort), de aanleg van een autoverbinding met Amsterdam via het IJmeer (IJmeertracé), en de aanleg van de Zuiderzeelijn (snelle railverbinding Amsterdam - Almere - Lelystad - Groningen) voor de gemeente aan de orde. Het ontwerp en de systeemkeuze van de Zuiderzeelijn zijn hierbij nog onderwerp van discussie, waarbij ondermeer een HSL of een magneetzweefbaan mogelijkheden zijn.


Markermeer
Oostvaardersdiep
Oostvaardersplassen
N 701
Flevospoorlijn
BEDRIJVENPARK DE VAART
N 702
A 6
Almere Buiten
Noorderplassen
Pampushaven
N 702
Almere Pampus
Almere Stad
N 701
IJmeer
Weerwater
A 27
Almere Poort
Almere Hout
Almere Haven
Waterlandseweg
N 27
Overgooi
Hollandse Brug
A 6
A 1
Gooimeer
Stichtse Brug

Almere 2003

1

Nieuw Structuurplan voor Almere

1.1 Inleiding

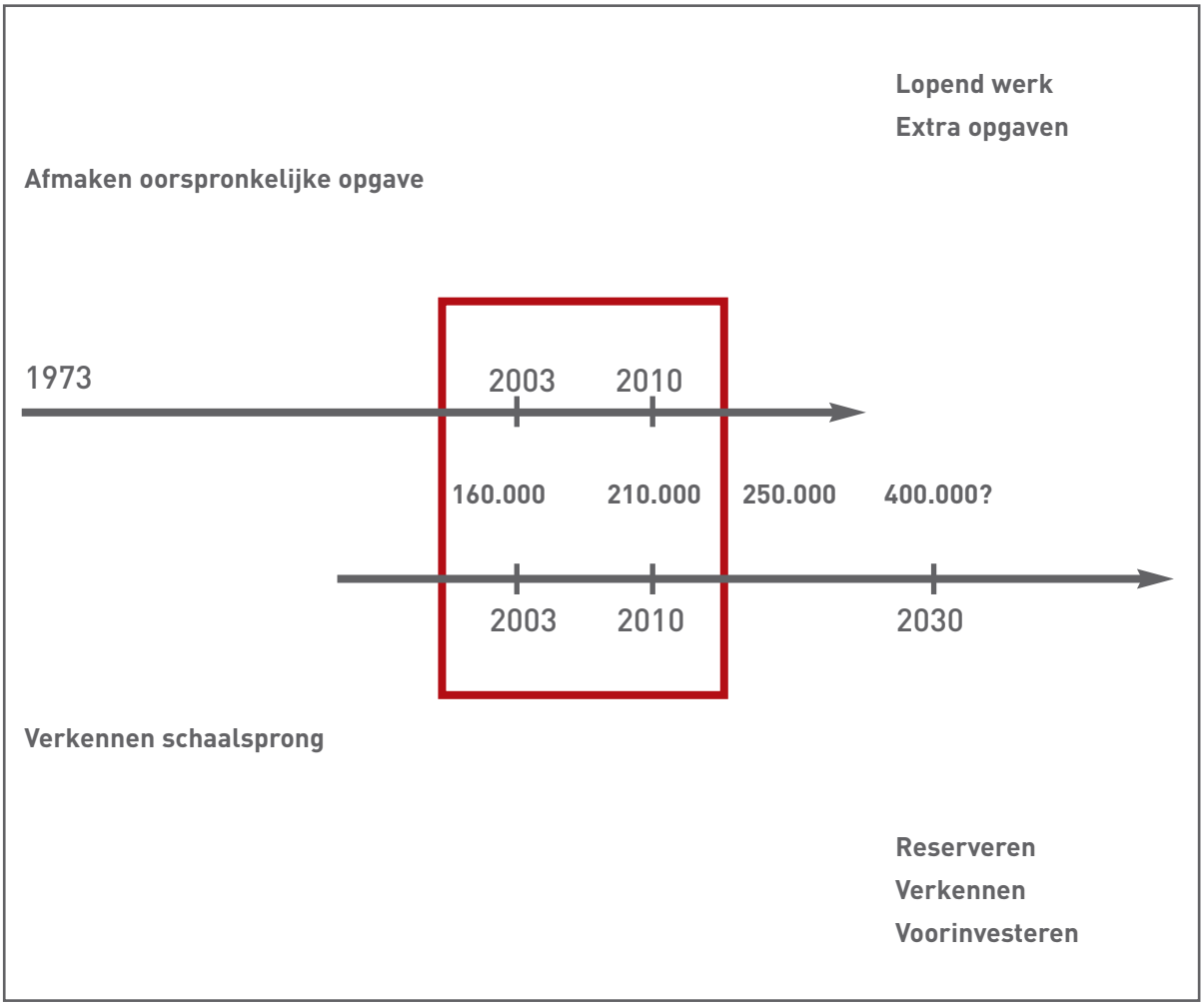
Met het voorliggende Structuurplan Almere 2010 presenteert het bestuur van de gemeente Almere voor de eerste keer een integraal ruimtelijk plan, conform artikel 7 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, dat zich over de toekomst van gehele stad uitlaat. Het Structuurplan Almere 2010 vervangt het oude structuurplan, van voor de gemeentewording van Almere, dat in 1983 door de Minister van Verkeer en Waterstaat is goedgekeurd.
De ruimtelijke hoofdstructuur voor delen van de stad die in recent vastgestelde structuurplannen voor Overgooi (juli 1999), Almere Poort (december 1999) en Almere Hout (mei 2001) zijn vastgelegd, wordt in het nieuwe structuurplan voor Almere ingelast. Voor Almere Poort is hierbij de bestemmingsplanvorming als nadere concretisering van het Structuurplan Almere Poort als uitgangspunt genomen.

Na jaren van bewezen diensten is het Structuurplan Almere uit 1983 aan revisie toe. Aanleiding is dat Almere voor een meervoudige opgave staat. Vernieuwing en beheer van de bestaande stad eisen in toenemende mate de aandacht op. Een gecompliceerde taak die des te uitdagender is omdat Almere gelijktijdig een stad is die nog volop in ontwikkeling is. Voorts wordt in Almere hard gewerkt aan een evenwichtige en gevarieerde stad, maar deze situatie is nog niet bereikt en hetgeen vraagt om een voortgaande inspanning. Ook de regio is, alleen al door de aanwezigheid van de nieuwe stad Almere, veranderd. De betekenis hiervan voor het huidige Almere is van grote invloed op de toekomst van Almere en vraagt een hernieuwde positiebepaling. Hierbij speelt het verzoek van Rijk en regio om wellicht door te groeien tot 400.000 inwoners. Almere staat hierdoor na ruim 25 jaar van groei en ontwikkeling voor een uitdaging die een eigentijdse invulling vergt.

Het nieuwe structuurplan voor Almere is geen blauwdruk voor de toekomst. Het vermeldt de hoofdlijnen van de verstedelijking van Almere en doet concrete voorstellen voor projecten. In de eerste plaats zijn dat projecten (zogenaamde extra opgaven) die een kwaliteitsimpuls aan de stad moeten geven binnen het kader van de oorspronkelijke opgave (het creëren van een stad met circa 250.000 inwoners), waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen de periode tot 2010 en daarna. Verbetering en uitbreiding van het groenblauwe raamwerk, en de infrastructuur, en de verdere invulling met gevarieerde stedelijke milieus worden verder uitgewerkt. Daarnaast zijn projecten benoemd die nodig zijn, mocht Almere een nieuwe groeiopgave voor haar rekening nemen. Al deze projecten worden ondergebracht in een projectenagenda die geregeld kan worden bijgesteld. De eerste editie is in dit structuurplan opgenomen. Het structuurplan heeft daarmee tevens het karakter van een strategisch werkprogramma en van een invitatie aan andere overheden, inwoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties om te participeren in de vernieuwing en ontwikkeling van Almere. De schaal en de opgaven van Almere vragen om zo'n continue structuurplanning, het permanent regisseren van de ruimtelijke ontwikkeling op stedelijk niveau. De komende jaren zal structuurplanning als continu proces concreet handen en voeten krijgen. Zeker in een snelgroeiende stad als Almere is ruimtelijke ordening geen statische aangelegenheid, maar moet er permanent aan worden gewerkt.

Centraal in dit nieuwe structuurplan staan drie hoofdlijnen voor het ruimtelijke beleid:
- het versterken en het beter benutten van het raamwerk van water, groen en infrastructuur;
- het aanbrengen van meer variatie in de stedelijke milieus binnen dat raamwerk;
- het creëren van sociale, culturele en maatschappelijke voorzieningen passend bij een evenwichtige en gevarieerde stad.

De drie hoofdlijnen zijn in dit structuurplan vertaald naar twee typen opgaven:
- De afronding van de oorspronkelijke opgave van Almere staat centraal. De hoofdlijnen zijn vertaald in negen extra opgaven, die een kwaliteitsimpuls moeten opleveren in de koers van Almere naar een evenwichtige, veelzijdige en aantrekkelijke stad. Daarbij is een onderscheid gemaakt tussen enerzijds projecten die voor 2010 in uitvoering moeten worden gebracht en gericht zijn op vernieuwing en ontwikkeling van de stad tot 210.000 inwoners in 2010 en anderzijds projecten die na 2010 nodig zijn voor de afronding van de oorspronkelijke opgave;
- De andere opgave betreft de eventuele schaalsprong van Almere naar de vierde of vijfde stad van Nederland. Almere heeft het verzoek gekregen van regio en rijk om wellicht tot circa 400.000 inwoners door te groeien. In het structuurplan wordt aangegeven wat op de stad af kan komen en er moet gebeuren om een schaalsprong mogelijk te maken (voorsorteren en voorinvesteren). Dit structuurplan verkent hiertoe de mogelijkheden, geeft opties en reserveringen en stelt welke investeringen in het raamwerk van groen, water en infrastructuur nu al nodig zijn om na 2010 een eventuele verdere groeidoelstelling te kunnen waarmaken. Het structuurplan heeft in dit opzicht ook de functie te voorkomen dat binnen Almere ontwikkelingen in gang worden gezet die een eventuele verdere groei van de stad in de weg staan. Daarmee loopt het structuurplan niet vooruit op een uitspraak of en hoe een schaalsprong zijn beslag kan krijgen. Dit gebeurt binnen het bestek van het project 'Toekomst Almere' dat nog aan de orde komt.



De hoofdlijnen voor het ruimtelijke beleid zijn in dit structuurplan onderverdeeld in drie aspecten. Deze zijn achtereenvolgens het water en groen, de infrastructuur en de stedelijke milieus. Zij bepalen in grote lijnen het karakter en de ontwikkelingsmogelijkheden van de stad. Een vierde aspect, dat van de leefcultuur, is niet minder belangrijk, maar is niet het aspect waarop het structuurplan, dat vooral een fysiek-ruimtelijke insteek heeft, bij uitstek kan sturen. Het structuurplan beschrijft vooral voor de drie genoemde aspecten de ontwikkelingen die gaande zijn en de vraagstukken en opgaven waarvoor Almere zich gesteld ziet.

Hoewel sinds de wijziging van de WRO (Wet op de Ruimtelijke Ordening 2001) het structuurplan geen concrete beleidsbeslissingen meer kan bevatten en formeel bezien een milieueffectrapportage (m.e.r.) niet verplicht is, heeft de gemeente besloten een 'milieutoets' op het Structuurplan Almere 2010 uit te voeren (zie bijlage I). Redenen zijn het in een vroeg stadium in beeld brengen van de kansen, knelpunten, mogelijke oplossingsrichtingen en vervolgvragen op het gebied van ruimte en milieu, alsmede de bijdrage die de resultaten van een milieutoets aan de politieke discussie kan geven, waardoor een hoge kwaliteit van de besluitvorming kan worden bereikt.

1.2 Verleden

Stand van zaken

Almere ligt nog steeds op schema. De gemeente is met volle inzet bezig om de oorspronkelijke opgave te realiseren. De stad kampt weliswaar met een aantal achterstanden, bijvoorbeeld in de ontwikkeling van de werkgelegenheid en in de externe bereikbaarheid, maar daar staan aanmerkelijke successen tegenover. Almere heeft zich bewezen als een aantrekkelijke woonplaats in een groene omgeving. Almere is geëvolueerd van een groeikern met een grote taakstelling op het gebied van de sociale woningbouw tot een middelgrote stad, die in trek is bij met name middengroepen en inmiddels ook hogere inkomensgroepen aan zich bindt. Geen gemiddelde stad, want Almere kent een grote diversiteit aan leefstijlen met elk voorkeuren op het vlak van bijvoorbeeld wonen, werken en vrije tijd.

Nu staat Almere voor de opgave om een evenwichtige en gevarieerde stad te worden, compleet met de voorzieningen, het economische klimaat en de woonmilieus, die bij een stedelijke samenleving horen en om de positie in de noordelijke Randstad uit te bouwen. Bij de aanpak daarvan mogen de successen uit het verleden tot voorbeeld strekken. Een korte terugblik is daarom op zijn plaats.

Oorspronkelijke opgave

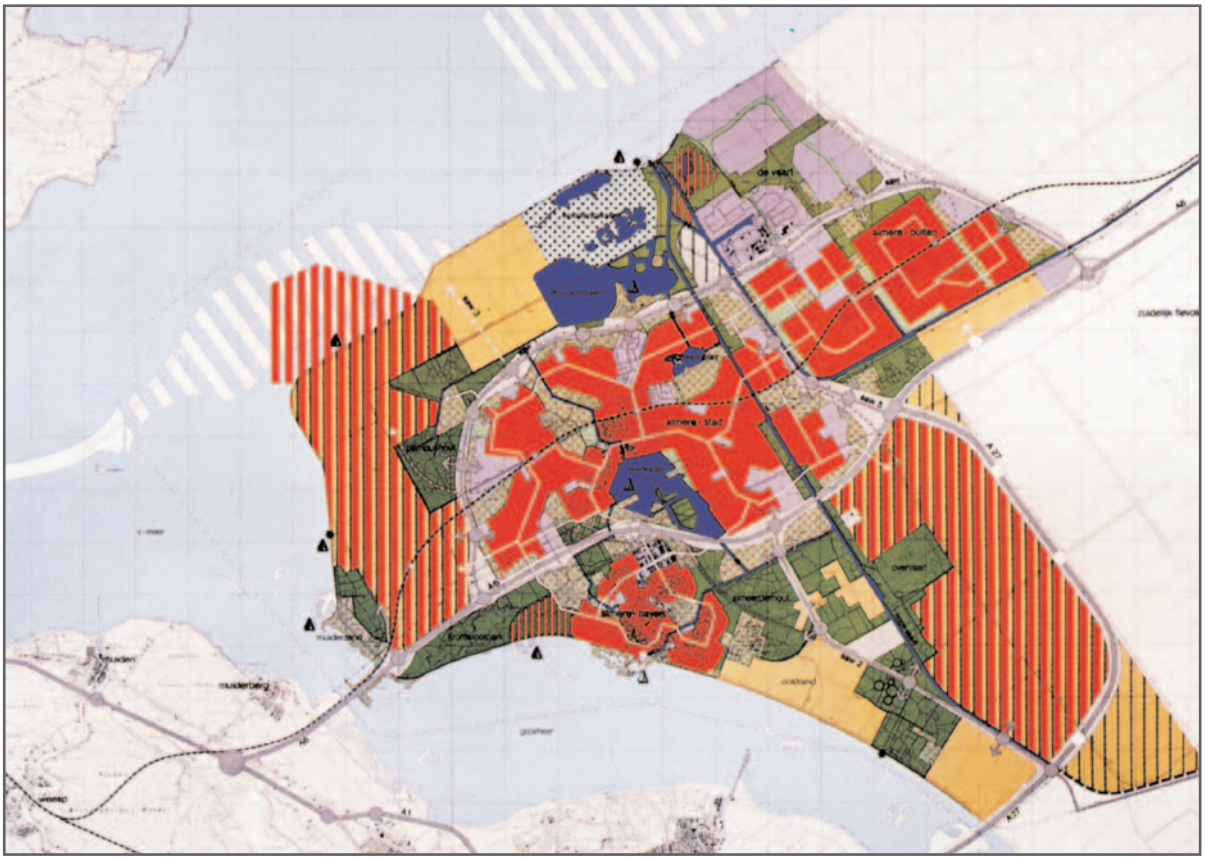
In de Tweede Nota over de Ruimtelijke Ordening (1966) besloot het Rijk tot de ontwikkeling van Zuidweststad (het latere Almere, destijds ook wel IJmeerstad of Overeem genoemd). Van meet af aan was het de bedoeling om een goed bereikbare woonwerkstad van 125.000 tot 250.000 inwoners van de grond te krijgen. Deze stad, genaamd Almere, diende om de suburbanisatie rond Amsterdam en het Gooi in goede banen te leiden.
De doeleinden werden destijds aldus omschreven:

- de sociaal-economische en ruimtelijke versterking van Amsterdam als exponent van de regio door het vasthouden en aantrekken van investeringen en werkgelegenheid;
- het tegengaan van de ongebreidelde suburbanisatie;
- het beschermen van open en groene ruimten;
- het aanbieden van gevarieerde woonmilieus;
- het op gang helpen van de stadsvernieuwing.

Aanvankelijk ging de toenmalige Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders (RIJP) met deze grootse opgave aan de slag. Deze dienst was speciaal opgericht om de nieuwe polders in te richten en geschikt te maken voor bewoning. In 1984 nam de nieuwe gemeente Almere het stokje over. In het jaar daarvoor was het structuurplan vastgesteld, op basis van het ontwerp uit 1978. Uitgangspunt was een stad van 250.000 inwoners. De flexibele opzet, het meerkernige stadsconcept, de bijzondere verkeersstructuur (o.a. vrijliggende busbanen), de lage milieubelasting en een groenblauwe raamwerk bepaalden de kracht van het structuurplan, dat tot op de dag van vandaag zijn waarde bewijst. Hoewel met de recente ruimtelijke ontwikkeling van Overgooi en Noorderplassen-West (Almere Stad) geen rekening is gehouden in het structuurplan uit 1983, kunnen deze binnen de kaders van de oorspronkelijke opgave van Almere worden geplaatst. De in de jaren negentig in gang gezette ontwikkeling van deze gebieden kan worden opgevat als een toevoeging aan de kwaliteit van de stad binnen de oorspronkelijke opgave. De ontwikkeling en fasering van de verstedelijking van Almere, evenals de condities waaronder de verstedelijking voortgang kon vinden, werden aangegeven in het Stadsplan Almere 2005 (1992) en in de Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie Almere 2015 (1996).

Flexibel en duurzaam stadsconcept

De bouw van Almere zou zich over vele decennia uitstrekken. Dat maakte het tempo en de invulling van de ontwikkeling onzeker. In plaats van één grote stad ontwierpen de plannenmakers daarom vijf verschillende steden ('stadskernen', volgens de terminologie van het structuurplan 1983). Met een stedelijk oppervlak van 125 km^2 was deze nieuwe stad qua omvang en structuur te vergelijken met het Gooi. De steden werden zo geordend dat centraal een regiohoofdstad met 100.000 inwoners lag (Almere Stad) en daaromheen vier kleinere steden, ieder met een eigen karakter (Almere Haven, Almere Buiten, Almere Pampus en Almere Oost). Veel laagbouw en brede groenstroken vormden een aantrekkelijk alternatief voor de bewoners van de nauwe, verouderde stadsvernieuwingsbuurten en de anonieme flatwijken van die tijd. De meerkernige opzet bood tegelijk de mogelijkheid om steeds te bouwen overeenkomstig de dan geldende maatschappelijke en economische eisen en in het tempo dat op dat moment werd verlangd. De gunstige ontwikkeling van Almere is voor een belangrijk deel toe te schrijven aan deze flexibiliteit. Onder meer de voorspoedige realisatie van de recente VINEX/VINAC-bouwopgave (VINEX; Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra 1993, VINAC; Actualisering van de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening 1997) is hieraan te danken.

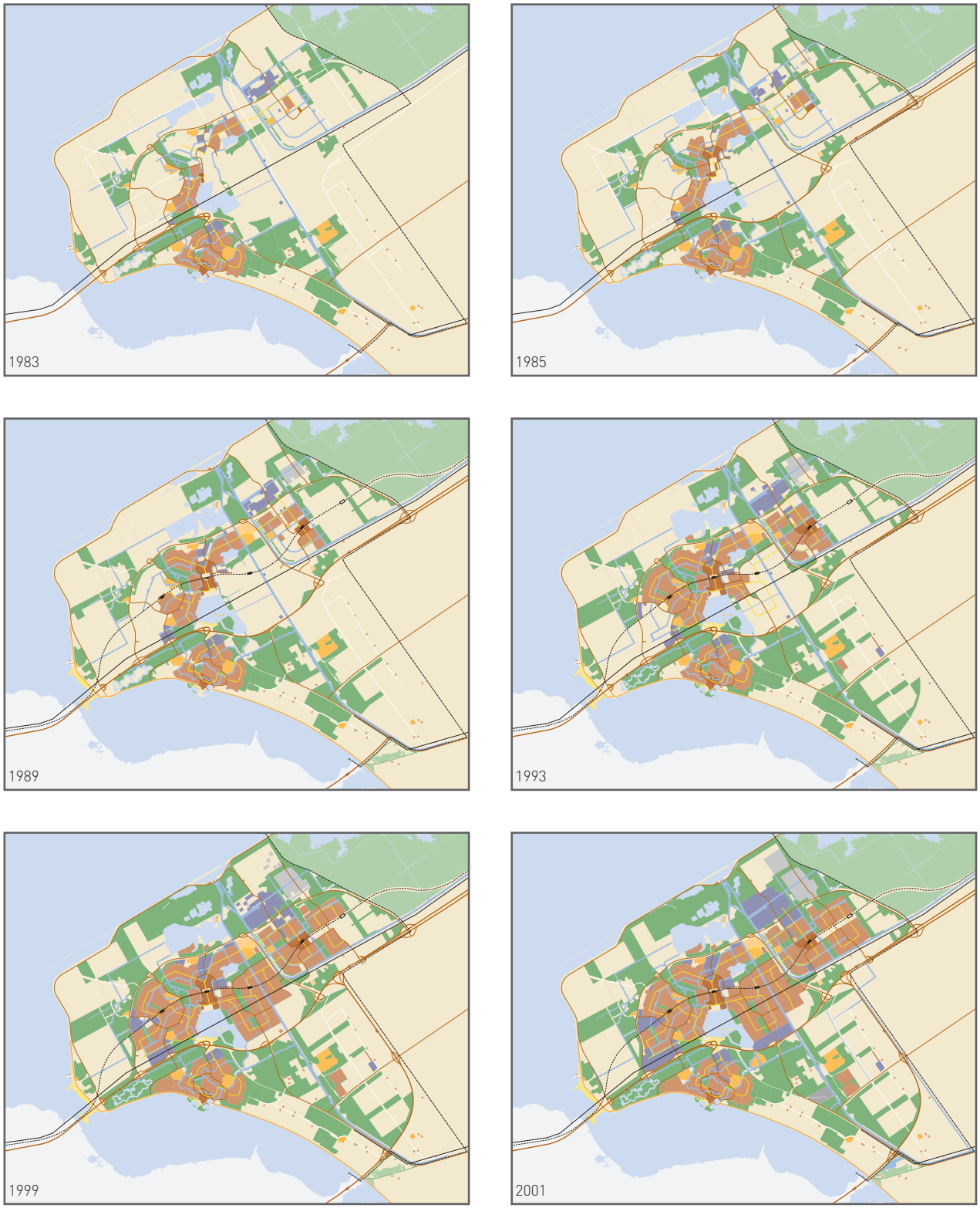


Structuurplan 1983

De meerkernigheid en milieudifferentiatie

De meerkernige opzet van Almere is van grote betekenis voor de differentiatie van woon- en werkmilieus, de wijze waarop de stad haar bouwopgave uitvoert, en de mogelijkheden voor regie van de stedelijke ontwikkeling op het niveau van de gehele stad. De opzet kan als volgt worden omschreven:

- Ten eerste is het een ruimtelijk concept. De ruimtelijk structuur van Almere is geordend op basis van de verschillende stadsdelen. Daardoor is de groenstructuur de belangrijkste fysieke drager van de stad. De stadsdelen hebben elk hun eigen karakter. Dat is van betekenis voor de milieudifferentiatie in de stad: bijvoorbeeld op het gebied van wonen en werken en thematisering van voorzieningen.
  Een bijzondere plaats wordt ingenomen door het stadshart in Almere Stad, dat plaats biedt aan functies die voor de gehele stad betekenis hebben (bijvoorbeeld detailhandel en uitgaansgelegenheden).
  Eenheid in verscheidenheid is daarmee de grondslag van Almere. Een levensvatbaar principe dat nog grote mogelijkheden biedt voor de toekomst van de reeds bestaande stadsdelen, maar ook voor de verdere uitleg van de stad;
- De meerkernigheid is in de tweede plaats onderdeel van het ontwikkelingsconcept van Almere. Door de stad niet als een geheel te ontwikkelen kan per stadsdeel flexibel worden ingespeeld op de heersende maatschappelijke en economische eisen, wat ook een bijdrage aan de milieudifferentiatie heeft geleverd. Door aan meer dan één bouwfront te werken heeft de stad daarmee een plannings- en faseringsinstrument in handen om beheersbaar, maar toch in hoog tempo te bouwen aan stadsdelen die als stedelijke gehelen kunnen worden afgerond;
- Ten derde, in het verlengde hiervan, ligt in de meerkernigheid de sleutel voor regie op het niveau van de stad als geheel. Op positieve wijze kan sturing worden gegeven aan de ontwikkeling, het beheer en de vernieuwing van de stadsdelen op hoofdlijnen, maar ook aan die zaken die spelen op het niveau van de hele stad. Daarmee kan een versterking en verdieping worden bereikt van de eenheid in verscheidenheid die Almere kenmerkt.



Groei Almere vanaf 1983 t/m 2001.

De ruimtelijke structuur van Almere is ontworpen in de jaren zeventig, toen de massale hoogbouw en de ver doorgevoerde scheiding van wonen, werken en verkeer hun langste tijd gehad hadden. In diezelfde periode publiceerde de Club van Rome het rapport 'De grenzen van de groei' (1972). Het milieu kreeg in Almere de volle aandacht, wat zich nu terugbetaalt in bijvoorbeeld de laagste CO2-emissie per inwoner van Nederland. Natuur werd geïntegreerd in het stedelijk gebied. Het autogebruik moest teruggedrongen worden: een stelsel van fietspaden en vrije busbanen werd ontworpen. De meeste woningen kwamen binnen 400 meter van een bushalte te liggen en rondom de haltes werden relatief hoge woningdichtheden getekend. De busbanen waren gericht op treinstations, waarvandaan de rest van Nederland bereikbaar zou zijn. Het interne verkeerssysteem en de vrije busbanen functioneren goed. In Almere is het gebruik van het openbaar vervoer drie maal zo hoog als in vergelijkbare gemeenten; het hoogste van Nederland.
Om de nieuwe principes op kleine schaal uit te proberen werd begonnen met de bouw van de kleinste stad. Almere Haven werd een product van zijn tijd: kleinschalig en met een menging van functies. Tussen de stadsdelen werden brede groene zones opengehouden. Daar was ruimte voor land- , bos- en natuurbouw en voor geïntegreerde recreatie: sportvelden, meren en stranden. De bedoeling was om een rijke keuze aan woonmilieus te bieden, waarbij de landschappelijke karakteristiek ten volle werd uitgebaat. Het groen diende door te dringen tot aan de voordeur.

Van het Almeerse grondgebied werd een derde deel gereserveerd voor verstedelijking, een derde voor landbouw en een derde voor natuur en recreatie. Zo moest langzaam maar zeker variatie ontstaan in zowel het stedelijk gebied als het buitengebied. De horizon zou reliëf krijgen door de gestaag groeiende bossen. Gronden die pas op lange termijn aan bod zouden komen voor de stadsuitbreidingen konden zo lang mogelijk door de landbouw worden benut. Alle grond in de polder was in eigendom van de overheid.

Succes van voorinvesteringen

Als gevolg van specifieke financiële afspraken met het Rijk, binnen een brede bestuursovereenkomst (Interdepartementale Stuurgroep Gemeentewording Almere/ISGA) konden van meet af aan grote voorinvesteringen worden gedaan in infrastructuur, groen en water. Deze voorinvesteringen gingen, ook na de gemeentewording van Almere in 1984, door tot in de jaren negentig. Dat kon dankzij de specifieke middelen die de RIJP daarvoor ontving en het feit dat alle grond in eigendom was van het Rijk. De verstedelijking van Almere vond daardoor plaats binnen een raamwerk van groen, water en infrastructuur waarvan de aanleg al vanaf het begin ter hand was genomen en waartoe vooraf ruimtelijke reserveringen waren gemaakt. Het zand uit het Weerwater, waar later Almere Stad omheen gebouwd zou worden, werd bijvoorbeeld benut voor het talud van de Flevospoorlijn. In de open polder werden al in een heel vroeg stadium stroken groen ingeplant, om enigszins beschutte bouwlocaties te creëren. De aanpak van voorinvesteringen in het blauwgroene casco mag worden gekwalificeerd als een succes: de eerste bewoners van nieuwe wijken komen al in een volwaardige woonomgeving terecht. Ook nu nog wordt ten volle geprofiteerd van deze aanpak. Zo kan bij de start van de bouw van het stadsdeel Almere Hout geprofiteerd worden van de investeringen in bosstroken van twintig jaar geleden.

1.3 Aanleiding nieuw structuurplan

Vernieuwing bestaand stedelijk gebied

In vergelijking met de eerste jaren van Almere is een aantal wezenlijke veranderingen opgetreden. De eisen die bewoners en ondernemers nu aan een stad stellen verschillen van die uit de jaren zeventig en tachtig. Nieuwe trends en ontwikkelingen laten zich gelden, zoals de toenemende individualisering, de veranderende wensen en een grotere gerichtheid op kwaliteit, een samenleving die pluriformer wordt en waarin nieuwe sociale verbanden ontstaan. De diversiteit in wat mensen doen, willen en vragen groeit. Dit werkt door in de vernieuwing en de ontwikkeling van de stedelijke woon- en werk- en voorzieningenmilieus. Vanuit de opvattingen, kennis en ervaring die er nu is, moet de betekenis hiervan voor Almere worden bepaald.

De belangrijkste verandering sinds de jaren zeventig is de enorme uitgroei van Almere: van een lege polder tot een samenleving van ruim 160.000 inwoners en 60.000 arbeidsplaatsen. Binnen een gezichtsbepalend raamwerk van groen en water is een stedelijke samenleving tot stand gekomen van mondige mensen die weten wat ze willen en die ideeën hebben over hoe Almere zich verder moet ontwikkelen. Een samenleving waar bovendien een eigen groeibehoefte uit voortkomt, onder meer in de vorm van woningen voor jongeren en senioren. Het nieuwe structuurplan is mede gebaseerd op de wensen en behoeften van de al aanwezige Almeerders en de wijze waarop zij tegen hun stad aankijken.
De stad moet voortdurend worden onderhouden (bijvoorbeeld als gevolg van fysieke veroudering of wijziging van woonwensen). In het structuurplan van 1983 is hier om begrijpelijke redenen geen rekening mee gehouden.

De nadruk lag toen op de ontwikkelingsopgave om een totaal nieuwe stad op de kaart te zetten. Om dit mogelijk te maken, werden uitgebreide voorinvesteringen gedaan in onder meer het groen, waarbinnen vervolgens in hoog tempo met de bouw van woningen en bedrijven kon worden gestart. In de loop van de jaren negentig nam het stedelijk beheer sterk aan belang toe. Exemplarisch hiervoor is de aanpak van Almere Haven, maar ook de voortdurende werkzaamheden om de openbare ruimte 'schoon, heel en veilig' te houden.

Beheer en vernieuwing in de 'bestaande stad' en de ontwikkeling van nieuwe stadsdelen zullen echter ook in toenemende mate samenhang en afstemming vereisen. Dit om te voorkomen dat er anders aan de ene kant een 'oude stad' ontstaat en aan de andere kant een 'nieuwe schil'. De ambitie om de kwaliteit van de stad nog verder te verbeteren, biedt de kans de samenhang tussen de bestaande stad en de uitleg te versterken. Naast het noodzakelijke actieve beheer van de bestaande stad, krijgt de vernieuwingsopgave daarmee ook een stedelijke dimensie die wellicht de mogelijkheid geeft om problemen te voorkomen (preventief in plaats van curatief).

In al zijn vormen staat de vernieuwing van de bestaande stad nu even prominent op de agenda als de verdere ontwikkeling van Almere tot een evenwichtige en diverse stad. Samen met haar bewoners neemt de gemeente dit voortvarend ter hand.

Balans en differentiatie

Almere is op twee manieren in onbalans. Enerzijds loopt de externe bereikbaarheid uit de pas met de stedelijke ontwikkeling, anderzijds is het wonen niet in evenwicht met de overige stedelijke functies (voorzieningen, werkgelegenheid, groenblauw raamwerk). De balans tussen verstedelijking en externe bereikbaarheid is het meest nijpende probleem van Almere. Het zet de stedelijke ontwikkeling en het groeitempo onder druk. Immers, Almere ziet zich voor de taak gesteld om tot 2010 de opgave van de VINEX en VINAC te voltooien. Van die taak kwijt de gemeente zich door tot 2005 jaarlijks circa 3.000 woningen en daarna tot 2010 jaarlijks circa 2.000 woningen op te leveren. Zonder structurele maatregelen in de komende 10 jaar is de rek voor zowel het auto- als treinverkeer er uit. Topprioriteit tot 2010 heeft de uitbreiding van weg- en railcapaciteit richting Amsterdam en Schiphol.

Almere kent ook een beperkte differentiatie in woningen en in woon-, werk- en voorzieningenmilieus. Almere is sterk in het ontwikkelen van 'gemiddelde suburbane woonmilieus' en reguliere bedrijventerreinen, terwijl de vraag en de behoefte veel gedifferentieerder wordt en vraagt om meer armslag voor particulier initiatief en om uitgesproken karakters van stedelijke milieus. Sterker dan een nadruk op woningbouwproductie moet de stad zich tot 2010 richten op het opheffen van achterstanden en het uitvoeren van een kwaliteitsimpuls op het vlak van bereikbaarheid, werkgelegenheid, voorzieningen, wonen en het groenblauwe raamwerk. Meer differentiatie van de stedelijke milieus kan voor 'trek in de schoorsteen' zorgen, waardoor tevens de balans tussen de uiteenlopende stedelijke functies verbetert.

Regionaal perspectief

Anno 2003 is Almere een vitale stad met een gevestigde positie op de Nederlandse kaart. In ruimtelijk perspectief is Almere inmiddels een integraal onderdeel van de Randstad. De relaties met de omgeving worden intensiever en veelzijdiger en winnen bovendien aan wederkerigheid. Als stad binnen de Noordvleugel van de Randstad die zich ontwikkelt richting een Deltametropool, zal de plaats van Almere alleen maar belangrijker worden. De huidige positie binnen de Noordvleugel van de Randstad en de bijdrage die Almere kan leveren aan de oplossing van een aantal verstedelijkingsvraagstukken leiden tot de conclusie dat de dominante oriëntatie voor Almere het komende decennium aan de westkant ligt. Deze westelijke oriëntatie is tevens uitgangspunt voor de Almeerse positie ten opzichte van Rijk en regio voor nieuwe infrastructurele projecten om het nijpende probleem van de bereikbaarheid op te lossen en voor het fundament voor de eventueel verdere ontwikkeling tot één van de vijf grote steden van Nederland.

Verstedelijkingsvraag

In de regio en bij het rijk leeft de wens tot een voortgaande groei van Almere. Bij het rijk, de provincies Utrecht en Noord-Holland en de gemeente Amsterdam is Almere opnieuw nadrukkelijk in beeld om ruimte te bieden aan de verstedelijkingsopgave van de Deltametropool. Deze verstedelijkingsvraag is in deel 3 van de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening (2001) als beleidsvoornemen van het rijk opgenomen en naderhand in de 'Stellingnamebrief Nationaal Ruimtelijk Beleid' (2002) door de regering bevestigd. Als uitvloeisel van de verstedelijkingsvraag is het project 'Toekomst Almere' van start gegaan. Onder coördinatie van het Ministerie van VROM is het Projectbureau Toekomst Almere opgericht, waarin de gemeenten Almere en Amsterdam, de provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland en alle andere voor een nieuwe verstedelijkingsopgave relevante ministeries participeren. Het projectbureau heeft tot taak een 'Integraal Ontwikkelingsplan Almere' op te stellen,

dat dient uit te monden in een bestuursakkoord. Als eerste product is in april 2003 door alle betrokken partijen het 'Startconvenant Toekomst Almere' ondertekend. In dit startconvenant erkennen de partijen dat Almere een goede locatie is voor het realiseren van een aanzienlijk deel van de verstedelijkingsbehoefte binnen de Deltametropool. Daarbij is afgesproken dat dit gepaard moet gaan met het opheffen van gezamenlijk erkende achterstanden op de korte en lange termijn.

Parallel aan het project 'Toekomst Almere' werkt Almere aan het programma 'Almeerse opgave'. Hierin wordt in onderlinge samenhang met diverse andere strategische projecten binnen de gemeentelijke organisatie (Kaderplan Betaande Stad, Sociale Structuurschets etc.) en het Stadsmanifest Almere 2030 (College van B&W 2003) in samenspraak met gemeenteraad en bevolking de inzet voor de Almeerse toekomst bepaald.

Het structuurplan richt zich op het gegeven dat een eventuele verdergaande verstedelijking vraagt om een nieuwe en fundamentele heroriëntatie op het oorspronkelijke concept van de stad. Een taak die alleen maar in een gezamenlijke aanpak van Almere met regio en Rijk kan worden gerealiseerd en die dient te stoelen op een reeks van integrale en lange termijnafspraken. De wijze waarop de ontwikkeling van Almere destijds in gang is gezet mag daarbij tot voorbeeld dienen. Onder meer de omvangrijke voorinvesteringen in groen en infrastructuur schiepen toen de condities om een voorspoedige en een kwalitatief hoogstaande verstedelijking tot stand te brengen.

1.4 Nieuw structuurplan

Functies structuurplan

Het nieuwe structuurplan voor Almere zet de hoofdlijnen van het ruimtelijke beleid uit. Het regelt niet alles. De inhoud is globaal, zeker in het beleid voor de periode na 2010. Daarmee bevat het plan de flexibiliteit om nieuwe initiatieven en ontwikkelingen op te kunnen vangen. Het schept hierin orde en samenhang. Voordat tot uitvoering van de plannen en projecten wordt overgegaan zijn specifieke uitwerkingsplannen noodzakelijk. Het structuurplan is uitdrukkelijk een ruimtelijk plan. Groen, water, economie, wonen, recreatie en verkeer komen ruimschoots aan bod, maar het structuurplan richt zich alleen op de ruimtelijke aspecten van deze beleidsthema's. Het plan vervangt dus niet de sectorale beleidsplannen, maar geeft de ruimtelijk samenhang aan en vormt een belangrijk kader voor volgende sectorale plannen.

In overeenstemming met de Wet op de Ruimtelijke Ordening kent Almere drie hoofdfuncties aan het structuurplan toe:

- Het schetst de hoofdlijnen van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling. Op de eerste plaats gaat het in een structuurplan om de afweging en afstemming van aanspraken op ruimte. Er vindt een afweging plaats tussen (ruimtelijke) locaties en functionele doeleinden. Zo ontstaat een beeld van de gewenste ontwikkelingen;
- Daarnaast heeft een structuurplan de functie van richtingaanwijzer voor de gemeente zelf en andere partijen. Het structuurplan geeft de richting aan van de beslissingen die later worden neergelegd in bijvoorbeeld ontwikkelingsplannen en bestemmingsplannen. In juridische zin bindt het de inwoners en het bestuur niet, dat is slechts het geval bij bestemmingsplannen. Het structuurplan is toetssteen;
- De derde functie van het structuurplan is de uitvoeringsfunctie, het in beeld brengen van een projectenagenda. Hierbij moet gedacht worden aan een actiegerichte ruimtelijke ontwikkelingsprogrammering, in relatie met het begrotings- en investeringsbeleid.

De totstandkoming van het nieuwe structuurplan: debat en overleg

In mei 1999 heeft het College van Burgemeester en Wethouders van Almere besloten tot het opstellen van een nieuw structuurplan voor de gehele stad. Een consultatie- en communicatietraject is in 1999 van start gegaan met onder andere als eerste opstap het 'Arenadebat' (discussiebijeenkomst van college van B&W en gemeenteraad). Daarna is het traject verder verbreed. Intensief is gedebatteerd met de stad, veel ontwerpschetsen zijn gemaakt, een reeks van nieuwskranten is uitgebracht en veel onderzoek is verricht.

Medio 2000 hebben de voorbereidingen voor het structuurplan geresulteerd in de startnotitie 'Almere, stad vol toekomst!'. Naast consultatie van partners in de regio, heeft de gemeente een reeks themastudies laten uitvoeren (Verkeer & Vervoer, Wonen, Voorzieningen, Groen, Water & Kusten, en Werken). Deze vormden onder meer de basis voor de vier debatten die met de bevolking zijn gevoerd, onder de noemer 'In debat met de stad'. Deze debatten hebben veel informatie opgeleverd over de wijze waarop de inwoners van Almere tegen de stad aankijken. Er is waardering voor de verscheidenheid in de wijken en de aanwezigheid van het vele groen. Maar de bevolking heeft ook een verlanglijstje aan het bestuur meegegeven. Er blijkt behoefte te bestaan aan meer variatie

in wonen, aan meer arbeidsplaatsen, aan uitbreiding van zorg-, school-, uitgaans- en winkelvoorzieningen, aan een betere toegankelijkheid van groen en water en aan verbetering van de bereikbaarheid van Almere.

De hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid en van de ontwikkelingsmogelijkheden van Almere op de korte en lange termijn zijn vertaald in het werkdocument 'Ontwikkelingsstrategie 2000-2030' en als onderdeel van het structuurplantraject in 2001 behandeld door het college van B&W. Dit document heeft samen met andere documenten zoals 'Groeien in balans' (2001), 'Sociale cohesie in Almere' (2001) en de 'Meinota 2001-2003' geleid tot het verwoorden van de toekomstvisie 'Almere kijkt naar haar toekomst'. Deze toekomstvisie doet op hoofdlijnen belangrijke uitspraken over de ontwikkeling van Almere in de periode tot 2010 en daarna en is in 2001 in het College van B&W en de Gemeenteraad vastgesteld. Dit document is leidend geweest voor opstellen van het structuurplan. Naderhand is in 2002 de Nota Balans & Differentiatie in het College van B&W vastgesteld. In deze nota is het vraagstuk van een evenwichtige en diverse stedelijke ontwikkeling van Almere behandeld in relatie tot het groeitempo van de woningbouw (zie paragraaf Balans en differentiatie).

1.5 Leeswijzer

Het structuurplan bestaat naast dit inleidende hoofdstuk uit nog vier hoofdstukken. In het volgende hoofdstuk worden de negen extra opgaven voor de kwaliteitsverbetering van de stad geschetst binnen het kader van de oorspronkelijke opgave van Almere. In hoofdstuk 3 wordt de toekomst van Almere verkend bij een eventuele schaalsprong naar 300.000 tot 400.000 inwoners. Hoofdstuk 4 presenteert het feitelijke structuurbeeld van Almere voor 2010, neergelegd in de plankaart. Bondig worden in dit hoofdstuk ook de resultaten van de milieutoets beschreven. Het afsluitende hoofdstuk 5 bevat het werkprogramma met de projecten voor de komende jaren. Dit programma is strategisch van karakter en actiegericht en vormt de opmaat voor continue structuurplanning. In de bijlage wordt uitgebreid ingegaan op de resultaten van de milieutoets. Een plankaart maakt deel uit van het Structuurplan Almere 2010.

2

Oorspronkelijke opgave met kwaliteitsimpuls

2.1 Inleiding

Om voor bewoners en bedrijven aantrekkelijk te zijn, moet Almere vele kwaliteiten in huis hebben. Meer nog dan tot nu toe het geval is. De ontwikkeling en vernieuwing van de stad binnen het kader van de oorspronkelijke opgave (het creëren van een volwaardige stad met circa 250.000 inwoners) vragen om een kwaliteitsimpuls. Het groeiende draagvlak voor voorzieningen, de geleidelijke gang naar een evenwichtige stad in het groen, maakt zo een steeds verdergaande differentiatie mogelijk. De Almeerse bevolking zal kunnen profiteren van een rijker woningaanbod, een breder voorzieningenpakket, een veelzijdiger bedrijfsleven, een bruisender centrum. Tegelijk zullen veel Almeerders bezwaren hebben tegen een vorm van verstedelijking die ten koste gaat van het groene en suburbane karakter van Almere. De meeste onder hen zijn tenslotte op deze kwaliteiten van de stad afgekomen. Behoud van de meerkernige opzet met een versterking van het groenblauwe raamwerk, vergroting van de verscheidenheid aan stedelijke milieus en een goede balans tussen deze uiteenlopende stedelijke functies binnen de stad (wonen, werken, bereikbaarheid, voorzieningen), waarbij Almere als vitale stad goed is ingebed binnen de regio (o.a externe bereikbaarheid) zijn daarvoor essentieel.

De essentie van de kwaliteitsimpuls zijn negen extra opgaven (paragraaf 2.3), bovenop de lopende projecten tot 2010 die binnen de huidige relevante beleidskaders worden uitgevoerd (paragraaf 2.2). Een onderscheid wordt gemaakt tussen enerzijds projecten die voor 2010 in uitvoering moeten worden gebracht en gericht zijn op vernieuwing en ontwikkeling van de stad tot 210.000 inwoners in 2010 en anderzijds projecten die na 2010 nodig zijn de verdere afronding van de oorspronkelijke opgave.

De negen extra opgaven zijn het antwoord op de wensen die naar voren kwamen in het 'Debat met de stad', waarin de bevolking van Almere zich heeft uitgesproken voor meer variatie en keuzemogelijkheden in de stad, en spelen in op de in het eerste hoofdstuk geconstateerde nieuwe aandachtsvelden voor het ruimtelijke beleid: de vernieuwing van de bestaande stad, de veranderende regionale context en een evenwichtige en gevarieerde stad. Ook houden ze rekening met de belangrijkste maatschappelijke trends die zich jaren lijken te manifesteren. In hoofdstuk 3 over de lange termijn komen die uitvoerig aan de orde. De gemeente heeft de ambitie om de negen extra opgaven te realiseren of ten minste in gang te zetten voor 2010.

2.2 Relevante beleidskaders en lopende projecten

Een nieuw structuurplan begint niet blanco. Veel beleid is al geformuleerd, bijvoorbeeld in sectornota's, uitvoeringsprogramma's of bestuurlijke uitspraken. Vaak spelen deze beleidsinitiatieven al in op één of meer van de opgaven. Meestal hebben ze een relatief korte looptijd. Een nieuw structuurplan heeft onder meer de rol om deze beleidslijnen in het perspectief te zetten van een geactualiseerde stedelijke ontwikkelingsstrategie. Dat houdt in dat de initiatieven op elkaar worden betrokken en in het kader van een integrale lange termijnvisie worden geplaatst. Voor beleidsterreinen die niet over een strategie tot 2010 beschikken, heeft het structuurplan een meer initiërende rol. In die gevallen zal het de context en de samenhang aanreiken waarbinnen sectorbeleid voor de lange termijn vorm kan krijgen. Op deze plaats wordt volstaan met een samenvatting van de relevante beleidskaders en plannen.

Relevante beleidskaders

Verstedelijking
Voor de stedelijke ontwikkeling is het beleid tot 2010 op hoofdlijnen vastgelegd in een aantal documenten. Voor de verstedelijkingsopgave zijn convenanten met het Rijk afgesloten, de VINEX/VINAC-convenanten. Almere heeft daarin de taak tot de bouw van 40.000 woningen tussen 1995 en 2010: 3000 per jaar tot 2005 en nog eens 2000 per jaar in de periode daarna. Het is van belang te constateren, dat op het moment dat dit structuurplan wordt opgesteld, ondanks het beleidsvoornemen van een nieuwe verstedelijkingsopgave voor Almere (deel 3 van de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening (2001) en de Stellingnamebrief Nationaal Ruimtelijk Beleid (2002)), formeel de Actualisering van de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening (VINAC 1997) nog het belangrijkste vigerende beleidskader vormt voor de stedelijke ontwikkeling van Almere. De nota Ruimte (waarin de planologische beleidsuitspraken voor de ruimtelijke ordening worden geïntegreerd met die voor de groene ruimte) zal waarschijnlijk in 2004 zijn beslag krijgen. Het recent geformuleerde nationaal grondbeleid (Op grond van beleid 2001), o.a met betrekking tot voorkeursrecht, gaat in Almere een belangrijke rol spelen. Almere krijgt in toenemende mate te maken met stedelijke ontwikkeling op gronden die in private handen zijn (Overgooi, Stichtsekant).

Op provinciaal niveau is het Omgevingsplan Flevoland (2000) het kader, dat zich overigens niet alleen beperkt tot de ruimte. Het heeft het streekplan, het milieubeleidsplan en het waterhuishoudingplan tot een integraal omgevingsbeleidsplan gesmeed. Het omgevingsplan geeft de ruimtelijk hoofdstructuur weer waarbinnen Almere momenteel wordt ontwikkeld, inclusief bijvoorbeeld de villawijk Overgooi en werklocaties rond de knoop A6/A27, en verbindt hier ook faseringen in de tijd aan. Van belang zijn daarbij voor Almere onder meer de aangegeven tracés voor toekomstige infrastructuur en de (provinciale) ecologische hoofdstructuur (P)EHS). Daarnaast is er een reeks andere provinciale en regionale plannen die zich in meer of mindere mate over de toekomst van Almere uitlaten. Te denken valt aan het Structuurplan Amsterdam (2003), het Streekplan Noord-Holland Zuid (2003) en de Regionale Verkenning Zuidelijk Flevoland 2010-2030 (2001; gebiedsuitwerking van de provincie Flevoland in het kader van de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening).

Binnen Almere zelf zijn er de uiteenlopende documenten op het vlak van de stedelijke strategie, vernieuwing en ontwikkeling. Te denken valt aan de visie 'Almere kijkt naar haar toekomst' (2001), maar ook een nota als 'Balans en differentiatie' (2002) en de reeks recente structuurplannen voor stadsdelen (Overgooi 1999, Almere Poort 1999 en Almere Hout 2001). Voor de bestaande stad wordt hard gewerkt aan een kaderplan, terwijl de Sociale Structuurschets de stad gaat belichten van uit het perspectief van de veranderende samenleving. Het Kaderplan Bestaande Stad legt de speerpunten voor integraal beheer en vernieuwing van de bestaande stad vast (inclusief de wensen en behoeften op stadsdeelniveau), terwijl de sociale structuurschets zich richt op het sociale profiel van Almere in 2010 met uitwerking op het vlak van diversiteit (plus effecten op voorzieningen), participatie en sociale veiligheid. Beide projecten zijn enige tijd geleden in gang gezet en zullen, naast de belangrijke tussentijdse inzichten die ze al hebben opgeleverd, in de loop van 2003 worden afgerond.

Groenblauw raamwerk kusten, bodem, waterhuishouding en archeologie
Belangrijk kaderstellend beleid op het vlak van groen, water, natuur en milieu van hogere overheden is geformuleerd in rijksnota's, zoals het Nationaal Milieubeleidsplan 4 (Een wereld en een wil 2001), het Structuurschema Groene Ruimte (1995); de Boswet (1961); kader voor boscompensatie als gevolg van stedelijke ontwikkeling), Natuur voor mensen en mensen voor natuur (2000; onder meer inrichtingsprincipes ter bescherming van natuur), Waterbeheer in de 21e eeuw (2001), de Flora en Faunawet (2002), de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn (1979 respectievelijk 1992, implementatie via Natuurbeschermingswet 1998; gericht op soorten- en gebiedsbescherming), de Kaderrichtlijn Water (2000) en Natura 2000, alsmede de provinciale Nota Natuur en Landschap (1999) en het Omgevingsplan Flevoland (2000).

Uit het nationale milieubeleidsplan hebben aspecten zoals klimaatbeleid en transities (met name op het vlak van verkeer en energie) een doorvertaling gekregen in het Milieubeleidsplan Almere 2003-2007 (2003). Aan dit plan is een breed uitvoeringsprogramma verbonden.

Voor het groen in Almere geldt een visie op hoofdlijnen: de Groenstructuurvisie uit 1997. Eerder is al aangegeven dat het Omgevingsplan Flevoland de (provinciale) ecologische hoofdstructuur aangeeft. Nadere concretisering voor de Almeerse groenstructuur is geboden. Voor een tweetal segmenten van het groen, te weten de bomen (op stads- en kernenniveau 2002) en de parken (Almere parkstad 2003) is recent beleid gemaakt. De boscompensatie die nauw verbonden is met stedelijke ontwikkeling is eveneens uitvoerig aan de orde gebracht in een nota over boscompensatie. (Boscompensatie als gevolg van toekomstige uitbreiding van Almere 2001). Ook zijn de eerste stappen in gang gezet voor een ecologisch masterplan.

Als uitwerking van het waterbeleid worden deelstroomgebiedsvisies opgesteld gericht op het vasthouden, bergen en afvoeren van water, alsmede bescherming en verbetering in kwalitatieve zin van oppervlakte- en grondwater. Voor het interne water heeft Almere nog geen document met een formele status, maar in samenwerking met het Waterschap Zuiderzeeland is in 2002 een begin gemaakt met het opstellen van een waterplan dat o.a. ingaat op behoud van de kwaliteit van het water, maar ook hoe water als ordenend principe kan gelden bij de ruimtelijke inrichting. Voor de kusten is tot op heden geen gemeentelijk beleid geformuleerd. In het licht van de rijksnota Integrale Visie IJsselmeergebied 2030 (De koers verlegd 2002) en beleid inzake vrijwaringszone ten behoeve van (toekomstige) dijkversterking, wordt voor ruimtelijke ontwikkelingen in de kustzones (o.a. Almere Haven) maatwerk geleverd. Archeologie krijgt inhoud op basis van de nota 'De schatkamer van Almere' (2001).

Infrastructuur
Beleid voor met name de externe bereikbaarheid is in nota's van de provincie en het rijk terug te vinden. Kaderstellend zijn het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan (2000, PVVP) en formeel gezien nog steeds het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (1990). Het Nationaal Verkeers- en Vervoerplan (NVVP) is in 2002 door de Tweede Kamer verworpen. Een nieuw deel 1 wordt momenteel (beleidsvoornemen) opgesteld onder andere op basis van het oude NVVP. Nieuw beleid moet nog worden vastgesteld, waarvan de uitwerking deels op regionaal niveau zal plaats vinden, maar werpt wel zijn schaduw al vooruit. Vrijwaringzones langs autowegen, en een grotere nadruk op benutting van infrastructuur brengen bijvoorbeeld momenteel de nodige beleids- en

planningsonzekerheden met zich mee voor Almere. Voor het locatiebeleid wordt tezamen met de provincie naar maatwerkoplossingen gezocht in afwachting van duidelijkheid over het komende rijksbeleid.

De concrete projectenagenda van het Rijk is vastgelegd in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT), dat op geregelde basis wordt bijgesteld. Hoewel de externe bereikbaarheid van Almere zwaar onder druk staat, biedt het rijksbeleid nog nauwelijks operationele beleidskaders voor nieuwe infrastructuur en is er onvoldoende zicht op financiering. De bereikbaarheidsproblemen die Almere nu al heeft, zijn met name in het vigerende MIT sterk onderschat. Almere heeft immers niet alleen met de autonome groei van de automobiliteit te maken, maar ook met een aanmerkelijke bevolkingsgroei, onder meer ten gevolge van de VINEX/VINAC-afspraken. Een nieuw NVVP met een herziening van het MIT zal oplossingen moeten bieden. Binnen Almere liggen er voor de ontwikkeling van de infrastructuur tal van documenten over onderdelen van het interne Almeerse net, zoals de fietspaden, de busbanen en de 30 km/uur-zones, maar meest cruciaal is dat gedurende het structuurplantraject een start is gemaakt met een visie op de regionale bereikbaarheid van Almere.

Stedelijke milieus

Wonen
Voor het wonen is de in 2000 door het Rijk vastgestelde Nota 'Mensen, wensen, wonen' (Wonen in de 21e eeuw) bepalend. Uitgaande van een toenemend belang van kwaliteit, van differentiatie in de vraag (woning en woonomgeving) en van rechtstreekse betrokkenheid in de realisering van woonwensen (particulier initiatief), heeft deze nota grote invloed gehad op de inhoud van de het Almeerse woonbeleid (Almere, gemaakt om in te wonen, 2002). Sleutelbegrippen daarin zijn de oriëntatie op verschillende doelgroepen en de kwaliteitsverbetering.
De nota gaat in op de wijze van woningbouw en de gewenste differentiatie in woningaanbod en woonmilieus. Tevens wordt er in relatie met het Kaderplan Bestaande Stad een uitwerking gemaakt voor de bestaande stad.

Economie
Nationaal beleid op het vlak van de economie heeft geen bijzondere doorwerking voor Almere. De Nota Ruimtelijke Economische Beleid (1999, Dynamiek in netwerken) breekt wel een lans voor zaken zoals voldoende capaciteit aan werklocaties in Flevoland en het belang van de kenniseconomie. Meer gebiedsgericht is Economische Zaken nu actief met de ambtelijke discussienota 'Naar Gebiedsgerichte Economische Perspectieven' (2003).

Almere maakt veel werk van economie. Versterking van de werkgelegenheid is onderwerp van de nota's 'Groeien in balans' (2001) en 'Werk maken van economie' (1999). Het belangrijkste doel is om te komen tot een evenwichtige woon-werkbalans. Daarvoor is een groei nodig van gemiddeld 5.000 arbeidsplaatsen per jaar. In 'Almere kijkt naar haar toekomst' (2001) wordt uitgegaan van een groei van de werkgelegenheid tot 2010 met 50.000 arbeidsplaatsen. De Nota Kennisstad (2000) is onder andere gericht om de ICT-infrastuctuur in Almere een impuls te geven. Het is met name op het beleidsterrein van de economie waar Almere gebruik kan maken van de nodige Europese regelingen (onder andere ESF-gelden). Voor economische deelterreinen zoals (perifere) detailhandel, ruimtebehoefte voor werklocaties, werken in de wijk (functiemenging) is er inmiddels een reeks van nota's opgesteld, in uitvoering of onderwerp van actualisering (onder andere Prognose Ruimtebehoefte Bedrijven en Kantorenterreinen Gemeente Almere 2001, Werken in de wijk II, 2003).

Voorzieningen
Voor het voorzieningenbeleid wordt Almere in de dagelijkse praktijk geconfronteerd met normeringen en financieringsmethodieken die onvoldoende rekening houden met een stad die zich zeer snel ontwikkelt. Bovendien ontbreekt een overkoepelend beleid voor voorzieningen. Voor veel specifieke voorzieningen is in het verleden beleid opgesteld dat op regelmatige basis wordt geactualiseerd in het licht van de stedelijke ontwikkeling van Almere en veranderende behoefte. Voor het brede spectrum aan voorzieningen is er het voornemen om in verband met het verkrijgen van voldoende ruimtelijke flexibiliteit beleid te formuleren voor het ruimtegebruik van voorzieningen. Op sociaal-cultureel en educatief terrein en op het terrein van de zorg is een aantal zaken in voorbereiding. Dit varieert van het op peil houden of brengen van een verscheidenheid aan basisvoorzieningen (sport, recreatie, toerisme, cultuur, detailhandel, zorg, grootschalige stedelijke voorzieningen) tot het realiseren van een compleet en innovatief onderwijsaanbod met hoger onderwijs (het project 'Verbindend Vernieuwen' 2002). Almere onderscheidt zich op nationaal niveau als evenementen- en architectuurstad, met de onderscheiding 'Evenementenstad 2000' en de BouwRai-exposities.

Lopende projecten

Binnen de hierboven genoemde beleidskaders en strategische beleidsdocumenten, heeft Almere een groot aantal concrete ruimtelijke plannen voor delen van de gemeente opgesteld. Deze projecten kennen een verschillende hardheid. Het ene project bevindt zich nog in de ideeënsfeer of wordt nog opgesteld, terwijl het andere in een

vergevorderd stadium van uitvoering is. In kort tijdsbestek zijn drie structuurplannen opgesteld (Overgooi (juli 1999), Almere Poort (december 1999) en Almere Hout (mei 2001) en voor het stadscentrum een masterplan (Masterplan I; Het Plan, 'Almere stad aan het water' (1997); ontwikkeling van het stadscentrum gedimensioneerd op een omvang van Almere van circa 180.000 inwoners). Tevens is met het plan voor Almere Haven (Ontwikkelingsvisie revitalisering Almere Haven 1997) het eerste grote vernieuwingsproject in gang gezet. Achter deze plannen gaat de uitwerking van een groot aantal ontwikkelingsplannen, beheerplannen etc. schuil.

De veelheid aan lopende projecten toont aan dat de uitvoeringsmachine voor de woonwijken, centra, werklocaties op volle toeren draait. De projecten gericht op woonwijken dragen al bij aan de behoefte om meer differentiatie in de Almeerse woonmilieus aan te brengen. Behalve aan reguliere suburbane wijken (Almere Stad en Almere Buiten), wordt gewerkt aan landschappelijke woonmilieus in het hogere segment (Overgooi en Noorderplassen-West) en aan meer stedelijke woongebieden zoals Europakwartier in Almere Poort en het stadscentrum in Almere Stad.

Tot 2010 wordt ook een forse inzet gepleegd om het aanbod aan voorzieningen te vergroten. De plannen voor het Stadscentrum en Almere Poort voorzien in een flinke inhaalslag in het aanbod van voorzieningen voor de stad en de regio. Na voltooiing hiervan zal Almere beschikken over onder meer onderwijsinstellingen op alle niveaus (waaronder gespecialiseerde topacademies voor bijvoorbeeld de sport, de bouw en de media), een ziekenhuis met een aantal poliklinische specialismen en veel vrijetijdsvoorzieningen. In die laatste categorie vallen bijvoorbeeld culturele en recreatieve voorzieningen in het toekomstige stadscentrum (zoals een megabioscoop, hotelaccommodaties en theater) en een sport en leisurecentrum in Almere Poort.

Het pakket aan lokale voorzieningen (ouderencentra, gezondheidscentra, wijkcentra, basisscholen, buurtsupermarkten) komt over het algemeen in een vroeg stadium bij de ontwikkeling van wijken tot stand. De ambitie is echter een pakket aan lokale voorzieningen dat beter is dan in andere steden, als extra kwaliteit van Almere. Extra aandacht wordt gegeven aan de continuering (nieuwe stadsdelen) en verbetering van een sluitend zorgsysteem binnen de stad.

Ook voor de werklocaties draait de uitvoeringsmachine volop. Op en rond de A6 en de A27 zullen werkterreinen in ontwikkeling worden genomen. Dat zijn in Almere Poort bijvoorbeeld Zakenpoort en in Almere Hout Stichtsekant. Op termijn zijn ook diverse typen werklocaties voorzien in het gebied bij het knooppunt van A6 en A27. Momenteel wordt hiertoe in samenwerking met de gemeente Zeewolde een economisch masterplan opgesteld, waarvan de resultaten onder andere voor de verdere ruimtelijke planvoering kunnen worden gebruikt. Een inhaalslag op het terrein van kantorenlocaties tekent zich af in het stadscentrum van Almere Stad en in Almere Poort. In beide gebieden zal ook het voorzieningenprogramma een flinke impuls krijgen.

De vernieuwing van het bestaand stedelijk gebied krijgt een steeds prominentere plek op de agenda, met onder meer de revitalisering van Almere Haven, de Steiger en Markerkant. De gewenste differentiatie in de groenstructuur krijgt gestalte in verschillende groenplannen, die deels in ontwikkeling en deels al gereed zijn. Voorbeelden zijn de plannen voor het overgangsgebied Almere-Oostvaardersplassen, Kustzone Almere Poort en de Boswachterij Almeerderhout.

2.3 Kwaliteitsimpuls: negen extra opgaven

Deze paragraaf schetst de extra opgaven. Deze opgaven hebben gemeen dat ze de kwaliteitsverbetering van de stad beogen die nodig is voor de verdere afronding van de oorspronkelijke opgave. Ze dienen te leiden tot een meer evenwichtige en gevarieerde stad. In sommige gevallen kunnen ze tegelijk dienen als aanzet voor een eventuele schaalsprong na 2010 (doorgroei van de stad tot circa 400.000 inwoners). Dat perspectief komt aan de orde in hoofdstuk 3. Zoals eerder al is aangegeven, wordt een onderscheid gemaakt tussen enerzijds projecten die voor 2010 in uitvoering moeten worden gebracht en gericht zijn op vernieuwing en ontwikkeling van de stad tot 210.000 inwoners in 2010 en anderzijds projecten die na 2010 nodig zijn voor de afronding van de oorspronkelijke opgave.

In een aantal gevallen reageren sectornota's en lopende plannen al op de hier gepresenteerde nieuwe opgaven. Het structuurplan gaat daarin mee. Toch worden die opgaven hier nogmaals als 'extra opgaven' opgevoerd, omdat ze nog niet in een integrale stedelijke ontwikkelingsstrategie zijn opgenomen. De extra opgaven zijn dus bedoeld als aanvulling op de bestaande beleidsagenda. Die blijft onverkort van kracht, maar wordt hier niet herhaald.

Vier extra opgaven hebben betrekking op verbetering van het raamwerk van groen, water en van infrastructuur.

Dit zijn:

1. kwaliteitsverbetering groenstructuur;

2. betere benutting water;

3. inhaalslag externe bereikbaarheid;

4. verbetering interne bereikbaarheid;

De overige vijf extra opgaven betreffen de verschillende stedelijke milieus:

5. verdere uitbreiding en verdieping voorzieningenaanbod;

6. meer verscheidenheid woningen en woonmilieus;

7. actief beheer bestaand stedelijk gebied;

8. kwalitatieve werkgelegenheidsimpuls;

9. ruimte voor startende en groeiende ondernemingen.

Extra impulsen "Kwaliteitsverbetering groenstructuur":

- Vernieuwing bestaande groenstructuur
- Differentiatie van de groenstructuur
- Uitwerking differentiatie van voorzieningenlocaties
- Voorinvestering groenstructuur

Extra opgave 1: Kwaliteitsverbetering groenstructuur

Dè fysieke drager van de meerkernige stad Almere is het groen. Uitgangspunt is om het groene karakter ook in de toekomst als beeldmerk van Almere te laten fungeren. Dit vereist een actieve vernieuwing en een nieuwe impuls. De groenstructuur zoals die er nu ligt, is qua oppervlakte weliswaar voldoende voor een stad van 250.000 inwoners, maar kwalitatief nog niet. De groenstructuur wordt sluipenderwijs 'aangevreten' door nieuwe (niet groene) functies. Soms passen deze functies uitstekend in het groen. Soms is dit ook niet het geval. Bovendien speelt een fysiek vraagstuk. De groenstructuur is destijds aangeplant met 20% 'blijvers' en 80% 'wijkers'. Wijkers zijn snelgroeiende boomsoorten zoals populieren en elzen. Een groot deel daarvan heeft het eind van de levensloop bereikt en moet binnen afzienbare tijd worden vervangen door nieuwe aanplant.

De gebruikswaarde van de huidige groenstructuur voor de mens is nog te gering. Bovendien is de invulling van het groen in Almere op veel plaatsen identiek. Juist de groenstructuur met haar potentieel aanwezige diversiteit is echter een van de belangrijkste middelen om variatie in de stad te brengen. Een veelzijdige stad kent een rijk palet aan groene functies: tuinen, parken, parkbossen, stadsparken, bossen, natuurgebieden, enzovoorts. Binnen deze groene functies is ruimte voor verschillende (groengerelateerde) programma's. Natuurgebieden zoals de Lepelaarplassen zijn niet primair bedoeld voor menselijk gebruik, in de andere groengebieden kan de verblijfsfunctie veel zwaarder worden aangezet, rekening houdend met de natuurwaarden.

Mede in relatie tot de bereikbaarheid en de ligging in de stad moet een programmatische differentiatie van het groene milieu worden ontwikkeld, rekening houdend met de uiteenlopende wensen van 210.000 inwoners in 2010. De stadscorridors, de groene stroken die de wijken onderling en met het centrum verbinden, bieden onder meer volop kansen om het groen beter op te nemen in de ruimtelijke structuur van Almere. Daarvoor moeten ze verder ontwikkeld worden als netwerk van langzaam verkeer en is een gedifferentieerde programmatische invulling gewenst, zowel van het groen zelf als van incidentele gebouwde voorzieningen in of langs de stadscorridors. Het groene raamwerk als geheel biedt alle kansen voor een verdere ontwikkeling als recreatief netwerk. Te denken valt aan een dicht net van fiets-, wandel- en skateroutes, dat de wijken onderling en met de omgeving verbindt. De noodzakelijke vernieuwing van de 'wijkers' kan worden ingezet om de differentiatie in beeld, toegankelijkheid, gebruik en ecologische waarde van het groen te versterken. Ook boscompensatie als gevolg van stedelijke ontwikkeling kan daaraan bijdragen.

Het structuurplan legt de stedelijke groenstructuur vast. Het opofferen van groen aan stedelijke functies (bijvoorbeeld woonbuurten en scholen) is binnen de contouren van de stedelijke groenstructuur in principe niet toegestaan. Wel kunnen er (stedelijke) functies in het groen worden ontwikkeld als ze de groenstructuur versterken of als ze gerelateerd zijn aan het groen. Voorbeelden zijn het Kasteel Almere, het landgoed De Kemphaan, maneges en nieuwe sportvoorzieningen.

De kwaliteitsslag van het groen moet steeds worden gerelateerd aan de andere (stedenbouwkundige) opgaven in de stad. Daarnaast zullen, door de komst van meer stedelijke en intensievere parkvormen, de beheerkosten van het groen hoger worden.

Ten oosten van Almere voorziet de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening (2001) een aan te wijzen en nader te begrenzen regionaal park. Als groene pijl langs de voorziene A30 kan het de ontbrekende schakel vormen binnen de nationale ecologische hoofdstructuur, die de grote natuurgebieden van de Veluwe, Horsterwold, Oostvaardersplassen en het Markermeer en Waterland aan elkaar koppelt. De groenblauwe verbinding Oostvaardersplassen-Horsterwold biedt voor Almere de uitgelezen kans om de stad in oostelijke richting landschappelijk af te ronden. Om het een daadwerkelijke afronding te laten worden, dient deze groenblauwe verbinding aan de oostzijde van de reservering van de A30 (verweven met het Adelaarswegtracé) te worden gesitueerd.

	Gemeente	water (ha)	% van totale oppervlakte
1	Almere	11.715	47,1
2	Rotterdam	9.563	31,4
3	Amsterdam	5.394	24,6
4	Dordrecht	1.886	19,0
5	's-Gravenhage	1.468	17,0
6	Zaanstad	854	10,3
7	's-Hertogenbosch	626	6,9
8	Zwolle	582	5,8
9	Emmen	572	1,7
10	Haarlemmermeer	527	2,8

Top-tien van waterrijke 100.000+ gemeenten. Bron: To the point, kerngegevens Almere 2000-2001.

Extra impulsen "Betere benutting van het water":

- Benutting van de kusten
- Realisering van waterberging
- Verbetering waterkwaliteit

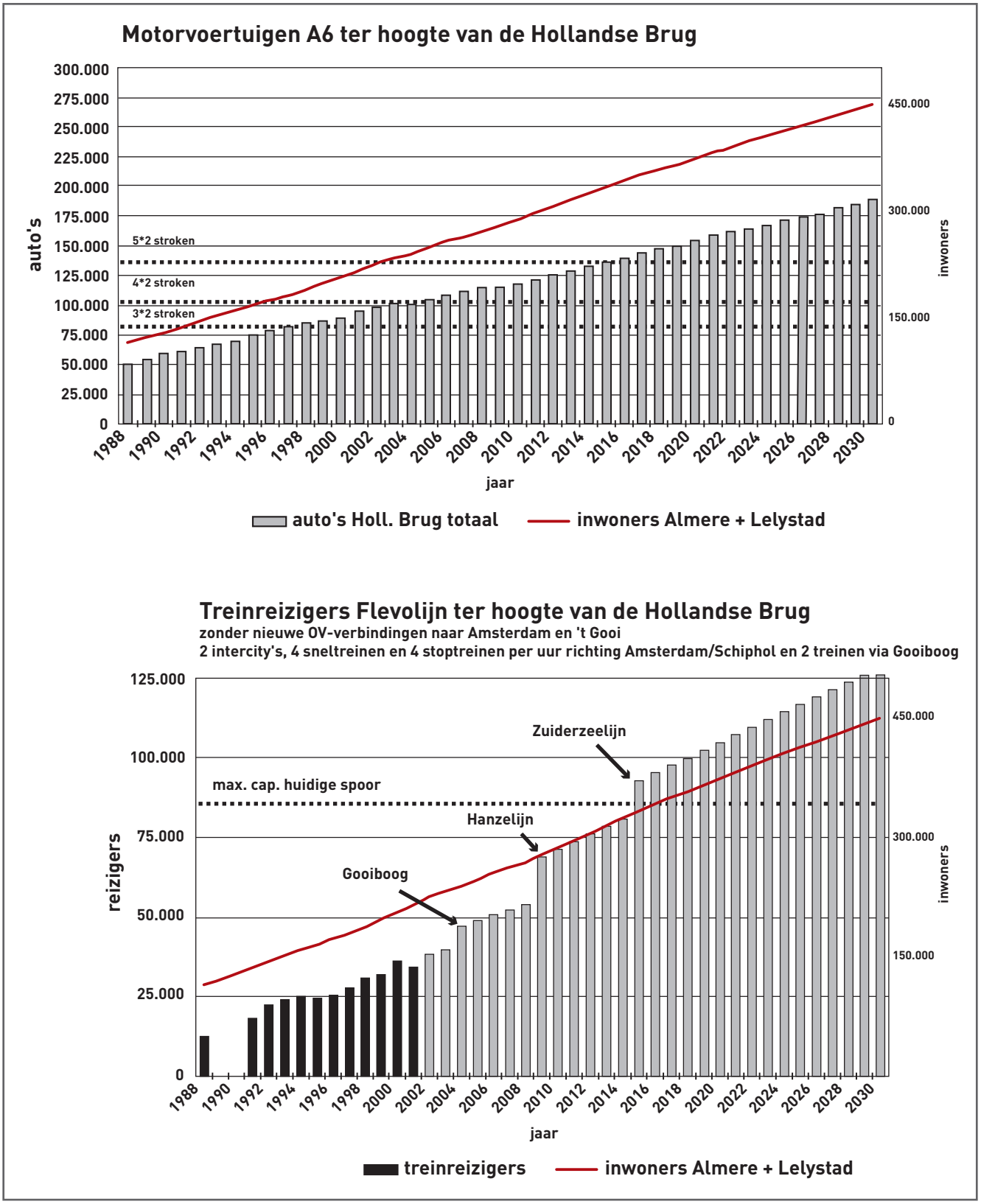
Extra opgave 2: Betere benutting water

Tot nu toe werd het rijkelijke groen aangemerkt als het 'goud' van Almere. De fantastische ligging aan het Markermeer, het IJmeer en het Gooimeer, is echter evenzeer goud waard. Maar dat goud is nog nauwelijks benut. De stad ligt nog verscholen achter de dijken. Op de enkele plekken waar de stad zich opent naar de kust (bij Almere Haven en bij Almere Poort) leveren de mixen van woningen, jachthavens, horeca, boulevards en natuurlijk de weidse uitzichten over het water meteen al kwaliteit op. De kust biedt in dit opzicht nog meer potenties, die Almere verder wil benutten. Het beter benutten van het buitendijkse water kent wel praktische en maatschappelijke obstakels. De kustwateren zijn van nationaal belang voor de waterberging, de drinkwaterwinning in de Amsterdamse regio, en voor de ecologische structuur. Het IJmeer en het Markermeer zijn, naast waterrecreatiegebied, ook kerngebied voor de ecologische hoofdstructuur (EHS) en vogelrichtlijngebied. Bij noordelijke winden kan een grote stuwing ontstaan, waardoor het waterpeil flink kan stijgen. Voorzichtigheid en zorgvuldigheid is daarom geboden bij buitendijkse ontwikkeling.

Het IJmeer tussen Almere en Amsterdam is zowel in het samenwerkingsproject ROM-IJmeer als in het Provinciaal Omgevingsplan (2000) benoemd als intrastedelijk gebied met stedelijke en recreatieve mogelijkheden. In de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening (2001) is sprake van een 'Natte As' (functiecombinatie met water). Voor Almere is het vanzelfsprekend dat de kustzone verder ontwikkeld wordt. De huidige noordwestelijke oever is ingericht als kanaaloever met het oog op de destijds verwachte inpoldering van de Markerwaard. Het gaat daarbij in eerste instantie om een verdere stedelijke en recreatieve ontwikkeling van (delen van) de kustlijn (waterfronten bij Almere Haven, Almere Poort, Almere Pampus en De Blocq van Kuffeler). Te denken valt aan extra stranden, watersportfaciliteiten en oeverrecreatie, maar ook aan boulevards met stedelijke bebouwing en (horeca-)voorzieningen. Tevens moet daarbij rekening worden gehouden met het feit dat de dijk niet sterk genoeg is voor een oever aan open water en moet worden versterkt. Almere kan een eigen, vernieuwende invulling geven aan de 'blauwe pijlen' uit de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening. Deze toont de strategische positie van het IJmeer binnen het waterhuishoudkundige, ecologische en recreatieve natte netwerk binnen Nederland.

De robuuste groenblauwe verbinding aan de oostkant van Almere heeft ook een uitdrukkelijk waterdoel. Het noordelijk deel van de zone is, als diepst gelegen gebied van Zuidelijk Flevoland, door het waterschap aangewezen als waterberging van circa 1.400 hectare. Daarvan is 600 hectare aan de Hoge Vaart nodig om schoon water dat daar uit de grond omhoog kwelt vast te houden, en heeft 800 hectare aan de Lage Vaart de functie van piekberging bij extreem hoge waterstanden.

Binnen de dijken voldoet het huidige watersysteem aan de kwantitatieve eisen horend bij een stad van 210.000 inwoners. Wel speelt er een kwalitatief vraagstuk: het rijke palet aan watermilieus binnen Almere wordt nog maar spaarzaam benut. Elk stadsdeel kent een eigen typerende opbouw in water en groen. De opgave is om het water (in samenspel met het groen) een sterkere bijdrage te laten leveren aan de identiteit van de stad en de verschillende stadsdelen. Het kan door het reeds aanwezige waternet beter te benutten voor diverse vormen van waterrecreatie, zoals kanoën, roeien en vissen en door de aanleg van meer natuurlijke oevers.
Een andere opgave is een verbetering van de (chemische en ecologische) waterkwaliteit. Er is sprake van een matige waterkwaliteit die vooral veroorzaakt wordt door de slechte kwaliteit van de kwel in Almere. Er zijn echter locaties met een hoge kwaliteit van het kwelwater, bijvoorbeeld langs de dijken en het Weerwater. Om meer schoon water vast te kunnen houden is extra waterberging in Almere Pampus wenselijk.
Een belangrijke opgave vanuit het waterplan voor Almere, dat wordt opgesteld, is om de bronnen van schoon water tezamen met het regenwater beter te benutten. Dat vergt een andere inrichting van het watersysteem, met mogelijk nieuwe plassen en singels, en heeft daarom betekenis voor de uitwerking van het structuurplan op lager schaalniveau bijvoorbeeld in ontwikkelingsplannen.



Tabellen capaciteit weg en openbaarvervoer (spoor) Westkant.

Extra impulsen "Inhaalslag externe bereikbaarheid":

- Tour de force aanleg van de verbindingen naar het westen
- Reservering van zones en gebieden voor toekomstige infrastructuur

Extra opgave 3: Inhaalslag externe bereikbaarheid

Trends zoals individualisering, schaalvergroting en flexibilisering leiden tot een verdere groei van het personenverkeer. Er is zowel een toename van het autoverkeer als van het openbaar vervoer te verwachten. Tezamen met de toekomstige uitbreidingen van de stad leidt dit tot 2010 tot een forse groei van het aantal personenverplaatsingen van en naar Almere.

De planvorming en de uitvoering van infrastructuurprojecten in de noordelijke Randstad lopen niet met de mobiliteitsgroei in de pas. De enige uitbreidingen van infrastructuur naar Almere waar zekerheid over bestaat, zijn de Gooiboog (2003) en de Hanzelijn voor het spoor en een zeer beperkte verbetering van de benutting A1/A6/A9 voor het wegverkeer (door aanleg tweede wisselstrook volgend uit het CRAAG-project; Corridor Regio Amsterdam Almere Gooi). Gevolg van de stagnerende uitvoering van infrastructuurprojecten is dat het autoverkeer tot ver op het interne wegennet van Almere stil zal komen te staan. Grote delen van Almere (Almere Poort, Almere Haven en Almere Stad) zullen dan in 2010 tijdens de ochtendspits verstopt raken, waardoor de stad in de komende jaren onder druk komt te staan. Ook het openbaar vervoer zal de vervoerstromen niet adequaat kunnen verwerken.

Uitgangspunt van het structuurplan is dan ook een verdere versterking van de westelijke oriëntatie van Almere. Dit betekent een extra inzet, een tour de force, om nieuwe infrastructuur te realiseren in de richting van Amsterdam en Schiphol. Het gaat daarbij om de volgende projecten:

- de capaciteitsuitbreiding van de Flevolijn;
- de IJmeerlijn;
- de capaciteitsuitbreiding A6, inclusief een tweede Hollandsche Brug, parallelbanen, verminderde barrièrewerking;
- de verbeterde verbinding A1/A6/A9.

Deze plannen stonden reeds vermeld in het door de Tweede Kamer verworpen NVVP (2002) en in de gemeentelijke nota 'Almere kijkt naar haar toekomst' (2001), maar concrete besluitvorming en financiering hiervan moet nog plaatsvinden. Inmiddels is een studie afgerond naar een uitbreiding van de capaciteit van de A6 binnen Almere met bijvoorbeeld 4 x 2 rijstroken.
Daarnaast speelt de discussie over de Zuiderzeelijn Groningen-Lelystad-Almere-Amsterdam-Schiphol. Deze lijn kan Almere aansluiten op het (inter)nationale hoge snelheidsnet. Bekeken wordt of de Zuiderzeelijn ook een rol voor het regionale vervoer Almere-Amsterdam kan vervullen. Indien het gedeelte Almere-Amsterdam (Zuidas)-Schiphol als metro-achtig systeem met voldoende capaciteit (via het IJmeer-tracé) wordt gerealiseerd, is dit een oplossing om te komen tot de noodzakelijke capaciteitsuitbreiding in de openbaar vervoerverbinding Almere-Amsterdam.

Gelet op de voorbereidings- en proceduretijd van infrastructuur kan daadwerkelijke aanleg van deze infrastructuur niet worden verwacht vòòr 2010. Voor 2010 dienen minimaal de procedures voor de besluitvorming van deze nieuwe infrastructuur te zijn afgerond en moet er duidelijkheid over de financiering zijn.

Na 2010 is verbetering van de externe bereikbaarheid richting 't Gooi, Utrecht en Amersfoort uitdrukkelijk aan de orde, zowel over de weg als voor het openbaar vervoer.

Extra impulsen "Verbetering interne bereikbaarheid":

- Capaciteitsuitbreiding interne wegenstructuur
- Inpassing infrastructuur in stedelijk gebied

Extra opgave 4: Verbetering interne bereikbaarheid

De capaciteitsuitbreiding van de A6 is ook voor de verbetering van de interne bereikbaarheid van Almere van belang. De A6 heeft een belangrijke functie als interne verbinding tussen de Almeerse stadsdelen. Uitbreiding van de A6 in de vorm van parallel-banen voor bestemmingsverkeer zal het lokale verkeer van het doorgaande verkeer scheiden. Stedelijke functies langs de A6, zoals de bedrijventerreinen, de woonwijken en het Weerwater, worden via deze parallelbanen ontsloten.

Door de ontwikkeling van Almere Poort zal de verkeersintensiteit op de Hoge Ring toenemen. Dit vraagt voor 2010 om capaciteitsuitbreiding van de Hoge Ring. Ook op de Buitenhoutsedreef zullen maatregelen nodig zijn. De overige ringen, maar ook de dreven hebben naar verwachting tot 2010 niet te kampen met onacceptabele congestie. Na 2010 is verbetering van de bereikbaarheid van het stadscentrum aan de orde, maar bijvoorbeeld ook capaciteitsverbetering van de Waterlandseweg.

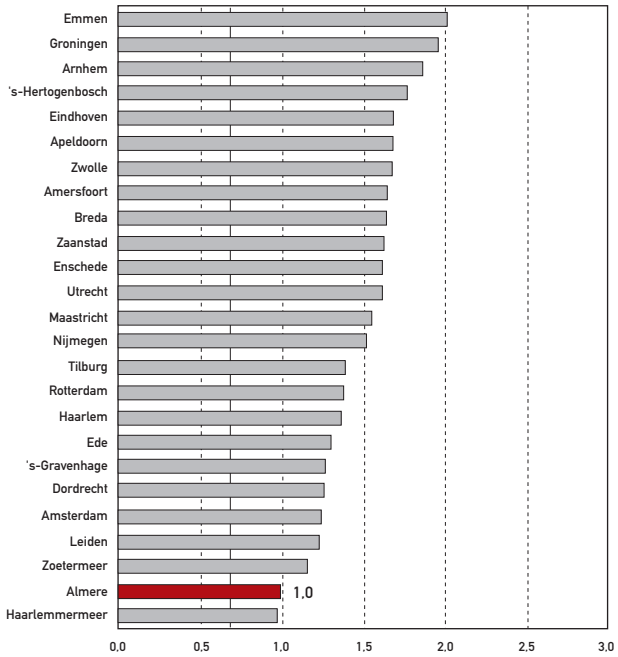
Kenmerkend in de stedenbouwkundige opzet van Almere (met uitzondering van Almere Haven) is de centrale ligging van het spoor. Het railsysteem is aangevuld met het systeem van vrije busbanen. Zowel op regionaal als lokaal niveau beschikt Almere daarmee over een goed openbaar vervoersysteem, waarbij het stadscentrum vanuit het merendeel van de woningen binnen 20 minuten is te bereiken. Het hoge gebruik toont aan dat het systeem succesvol is. De capaciteit van het vrije busbaansysteem is voldoende voor een stad van 210.000 inwoners in 2010.

Om het openbaar vervoersysteem ook naar de toekomst te kunnen doorzetten is bij de nieuwe uitleggebieden aanleg van hoogwaaredig openbaar vervoer nodig, dat de bewoners ook in 20 minuten naar het stadscentrum vervoert. Te denken valt aan doortrekking van het huidige openbaar vervoersysteem. Dit houdt bijvoorbeeld voor Almere Hout in dat, naast het vrije busbanensysteem, uit wordt gegaan van de mogelijkheid voor de aanleg van een railverbinding (analoog aan de Flevolijn door Almere Buiten). Tot 2010 heeft Almere Hout te weinig 'vlees' om een railverbinding te realiseren. Daarom wordt ook een HOV-busverbinding gerealiseerd.

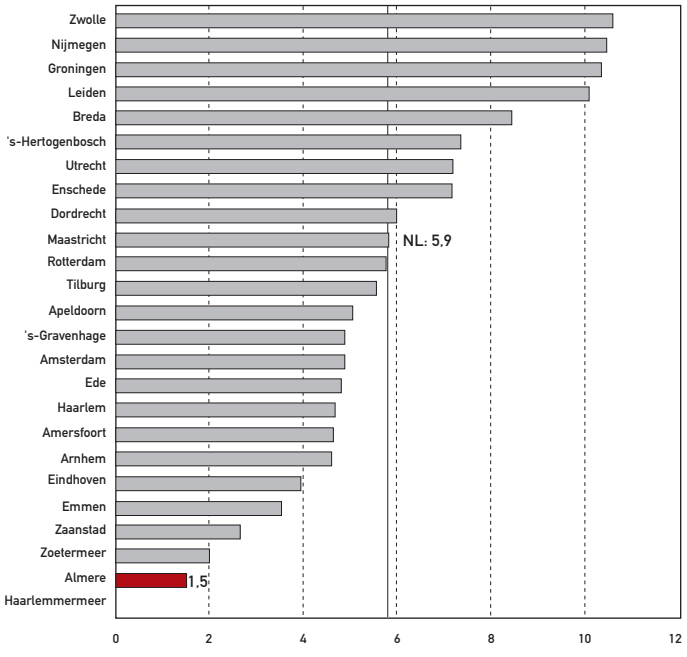
Om in te kunnen spelen op een mogelijk verdere groei van de mobiliteit en milieueisen dient tot 2010 extra ruimte voor infrastructuur te worden gereserveerd. Rond-om wegen, raillijnen en ook de busbanen moeten zones worden vrijge-houden voor eventuele toekomstige uitbreidingen, om geluidwerende voorzieningen te realiseren en vanuit veiligheidsoverwegingen.

Een toenemend vraagstuk voor Almere is de inpassing van infrastructuur en slechting van de barrièrewerking in stedelijk gebied. Het sterkst doet zich dit gelden rond de te verbreden A6. De capaciteitsuitbreiding van de A6 moet worden gebruikt om de relatie tussen Almere Haven en Almere Stad en tussen het Weerwater en Boswachterij Almeerderhout te optimaliseren. Daarbij dienen ook ingrijpende oplossingen, zoals ondertunneling of overkluizingen, te worden betrokken.

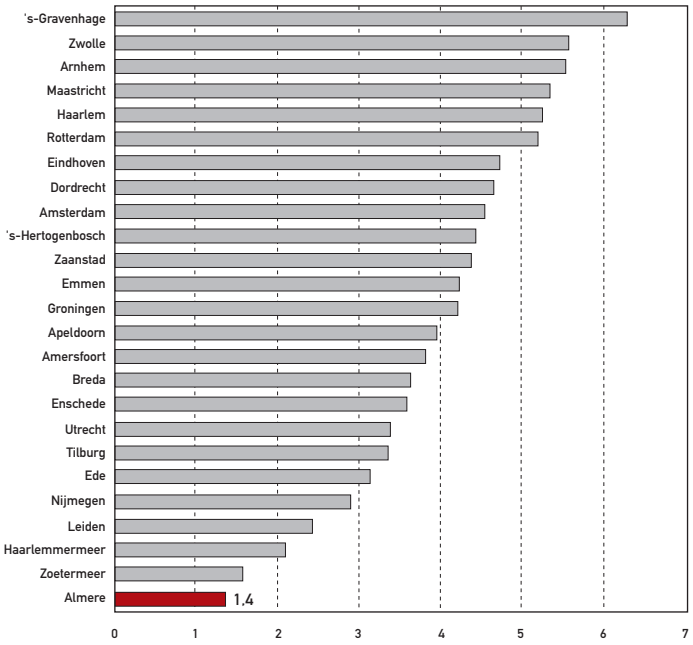
Een specifiek probleem is het mogelijke vervoer van gevaarlijke stoffen via de Hanzelijn. De tracering van het spoor binnen het intensief bebouwd stedelijk gebied van Almere laat dit feitelijk niet toe. Samen met het Rijk moet hiervoor een oplossing worden gevonden.



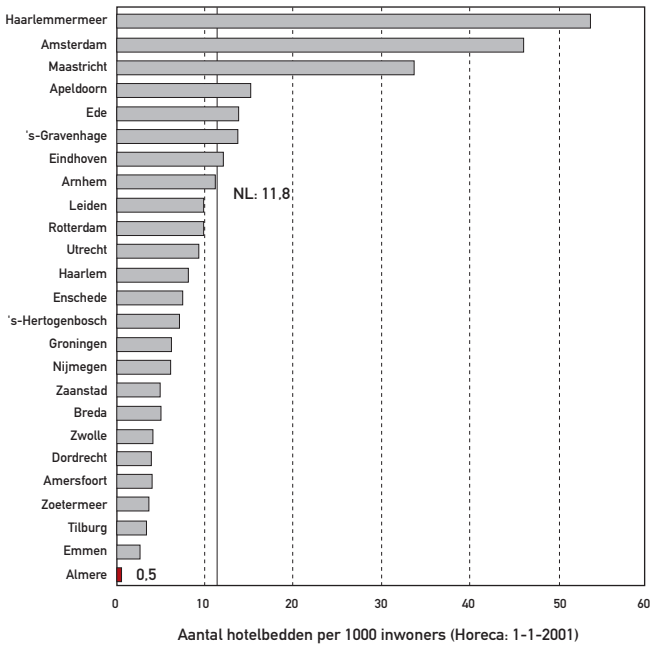
Verhouding m2 winkeloppervlak en inwonertal (Locatus: 1-1-2002)



Beddencapaciteit ziekenhuizen per 1000 inwoners (Prismant: 1-1-2001)



Beddencapaciteit verpleeghuizen per 1000 inwoners (Prismant: 1-1-2001)



Aantal hotelbedden per 1000 inwoners (Horeca: 1-1-2001)

Extra opgave 5: Verdere uitbreiding en verdieping voorzieningenaanbod

In een stad met een bevolkingssamenstelling die in verscheidenheid toeneemt (ouderen, jongeren, lage en hogere inkomens, groepen met uiteenlopende culturele achtergronden en leefstijlen) vervult het voorzieningenniveau een sleutelrol. Alle reden dus om de huidige inzet op een sterk en breed voorzieningenpakket (zoals beschreven in paragraaf 2.2) onverkort door te zetten en zelfs verder uit te breiden en te verdiepen. Dat geldt voor zowel de voorzieningen in de wijk, de inhaalslag voor stedelijke voorzieningen, als de regionale voorzieningen waarmee Almere zich onderscheidt van andere steden. De planvorming voor het Stadscentrum (Masterplan I; uitvoering vòòr 2010) en voor Almere Poort zijn hiervan goede voorbeelden.

Publieksvoorzieningen zijn de 'bruistabletten' van Almere. Onderwijs-, cultuur-, sport-, winkel- en vrijetijdsvoorzieningen brengen sfeer in de stad. Ze trekken bezoekers van verschillend pluimage aan en brengen de eigen bevolking de straat op. Ze verschaffen een stad identiteit en stimuleren de economische ontwikkeling. Versterking van het onderwijs in de volle breedte (met inbegrip van hoger beroepsonderwijs en universitair onderwijs) bijvoorbeeld dient meerdere doelen. Het helpt de aanwezige economische groeipotenties te verzilveren, stimuleert het innovatief vermogen van het bedrijfsleven, het maakt Almere attractief voor hoger opgeleiden, het houdt jongeren vast in Almere én trekt jongeren aan.

In regionaal en zelfs nationaal perspectief dient het profiel van Almere als dè vrijetijdsstad van de Noordvleugel van de Randstad sterker te worden aangezet. Het bestaande brede scala aan voorzieningen voor sportbeoefening, recreatie en toerisme moet behouden blijven en worden uitgebouwd. Stedelijke topvoorzieningen horen thuis in het stadscentrum en in Almere Poort. In deze categorie bieden onder meer de topsport en het hotelwezen nieuwe kansen. De groenblauwe structuur leent zich bij uitstek voor het ontwikkelen van recreatieve en toeristische voorzieningen (extra stranden, jachthavens, landgoederen, pretparken etc.), en geeft een belangrijke extra waarde aan voorzieningen zoals een conferentiecentrum of een universiteitscomplex. Ook kan het 'bijzondere' voorzieningen betreffen die aansluiten bij de kwaliteiten van het buitengebied. Met de huidige plekken hiervoor dient zorgvuldig te worden omgegaan. In menig geval kan nu al worden overgegaan tot concrete planvorming (inclusief de juridische kant van de planvorming) en uitvoering van het programma.

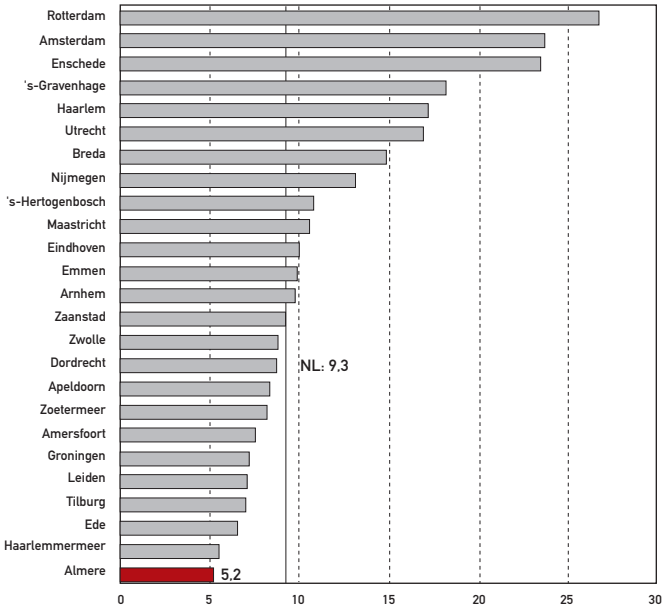
Op stedelijk niveau moet Almere alle voorzieningen in huis hebben die horen bij een stad met 210.000 inwoners. Daar horen, naast het al genoemde hoger onderwijs ook (groot)stedelijke voorzieningen bij zoals een rechtbank, een uitgebreid ziekenhuis met een spectrum aan specialismen en wellicht in de toekomst een ziekenhuis in de toptien van Nederland . Uit de studie 'Voorzieningenniveau Flevoland in breder perspectief' van de provincie Flevoland uit 2001 blijkt dat het voorzieningenniveau voor met name de zorg en het onderwijs een inhaalslag behoeft. Inzake de woonzorg en verpleeghuizen is bijvoorbeeld een impuls nodig.

Verdieping van het voorzieningenpakket vereist dat nieuwe voorzieningen moeten kunnen rekenen op heel Almere als verzorgingsgebied. Voor de verdeling van de voorzieningen over Almere geldt een mix tussen de 'traditionele' hiërarchische centra (stadscentrum, stadsdeelcentra en wijkcentra) en meer thematische centra, die zich op diverse goed ontsloten plekken in de stad bevinden. Het gaat daarbij niet alleen om een thematische inkleuring van het stadscentrum en de stadsdeelcentra, maar ook om toeristisch-recreatieve concentratiepunten binnen het groenblauwe raamwerk. Almere Stad moet zich ontwikkelen tot het centrale stadshart met stedelijke allure, in Almere Poort zet sport en leisure de toon, in Almere Buiten bevindt zich het themacentrum Doemere (doe-het-zelf, wonen en vrije tijd) en in Almere Haven is een ontwikkeling ingezet als nautisch centrum in combinatie met kleinschalige kunst en cultuur. Voorbeelden van toeristisch-recreatieve concentratiepunten zijn de waterfronten in Almere Poort en Almere Haven, De Kemphaan en Zuidoever Weerwater.

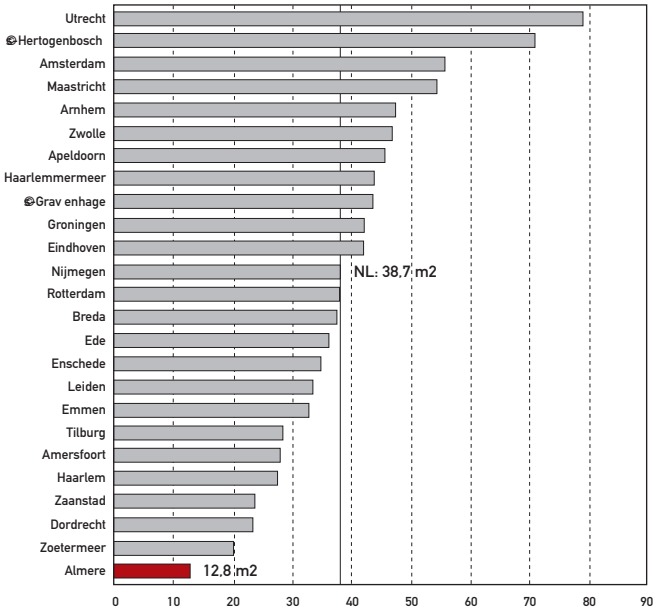
De capaciteit van het Masterplan I Stadscentrum is gebaseerd op een stad van 180.000 inwoners. De extra opgave tot 2010 is een vervolg op dit plan, een stadscentrum voor 210.000 inwoners. Daarbij dient extra aandacht uit te gaan naar de mogelijkheden voor startende ondernemers, vergroting van het detailhandelsaanbod, de low-culture, stedelijke woonvormen en de fysieke relatie met de omliggende stadswijken, de centrumrandmilieus. In dit kader kan verwezen worden naar de extra opgaven 6, 7 en 9.

De differentiatie van voorzieningenpakketten geldt ook op wijkniveau. De inzet voor de voorzieningen in de wijk blijft onverminderd gericht op een kleine 'plus': alles wat in Nederland standaard is en iets erbij. Vooral die plus geeft de mogelijkheid om ook op wijkniveau te differentiëren. Vanuit het oogpunt van woonmilieudifferentiatie heeft niet iedere wijk hetzelfde pakket nodig (zie ook extra opgave 6). Maatwerk is hiervoor het uitgangspunt.

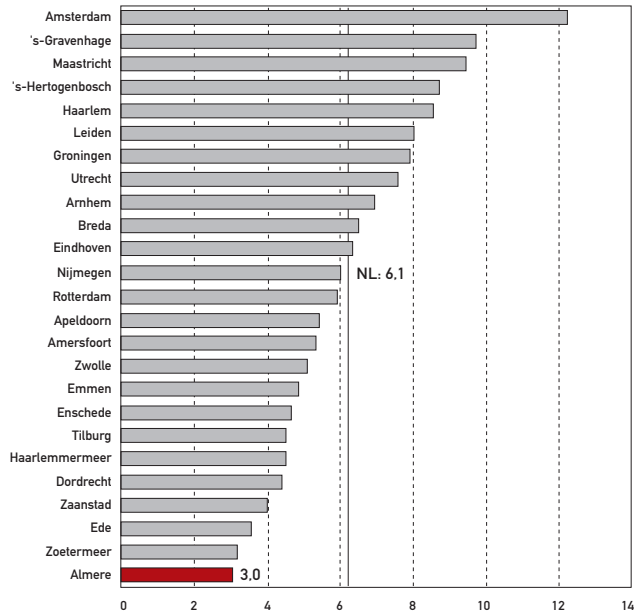
Flexibiliteit is een sleutelwoord bij de ontwikkeling van voorzieningen. Menig voorziening is niet te plannen. Het is van belang om ruimtelijke flexibiliteit in te bouwen om (onverwachte) initiatieven een plek te kunnen geven. Gedacht kan worden aan reserveringen, maar ook omzettingsmogelijkheden (functiewijziging en hergebruik van panden). Deze flexibiliteit speelt in de gehele stad. In de woonwijken betekent dit bijvoorbeeld



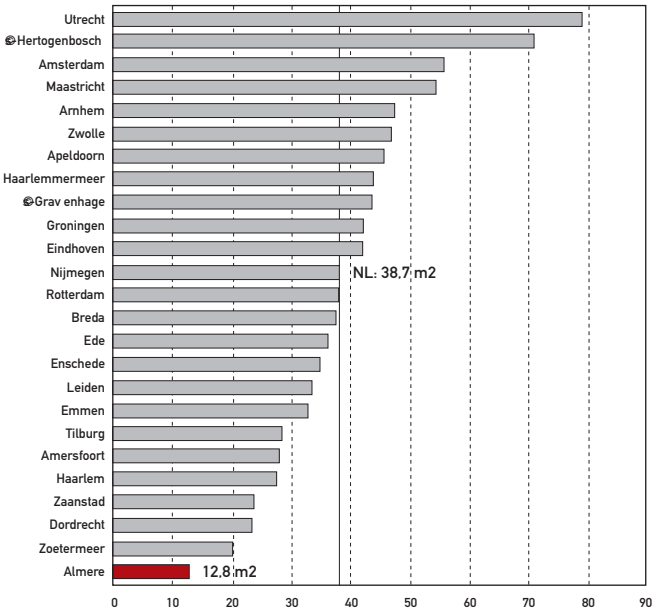
Aantal stoelen in de theaters per 1000 inwoners (TIN: 1-1-2001)



Aantal m2 vvo horeca per 100 inwoners (Horeca: 1-1-2000)



Aantal restaurants per 10.000 inwoners (Horeca: 1-1-2000)

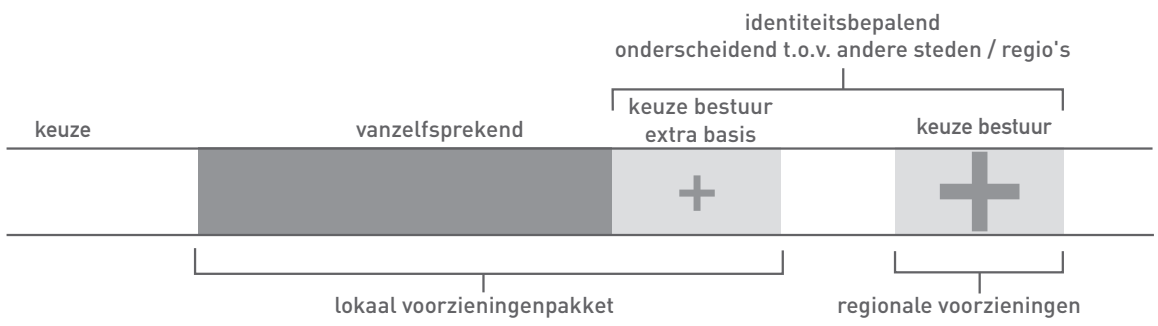


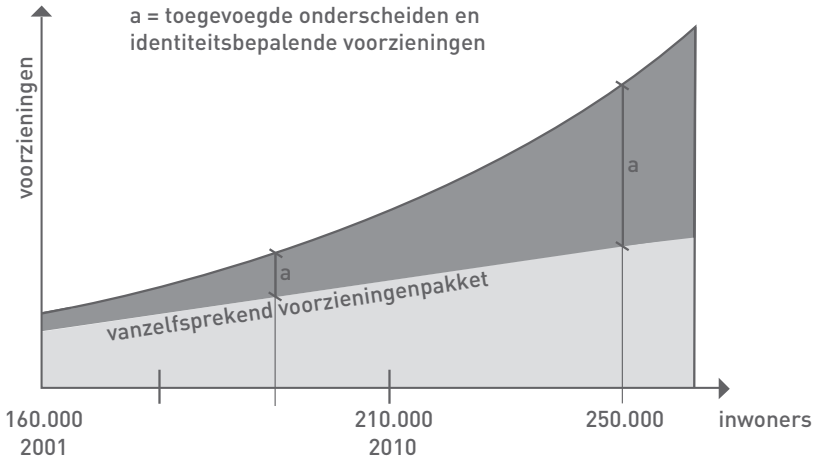
Aantal m2 vvo horeca per 100 inwoners (Horeca: 1-1-2000)

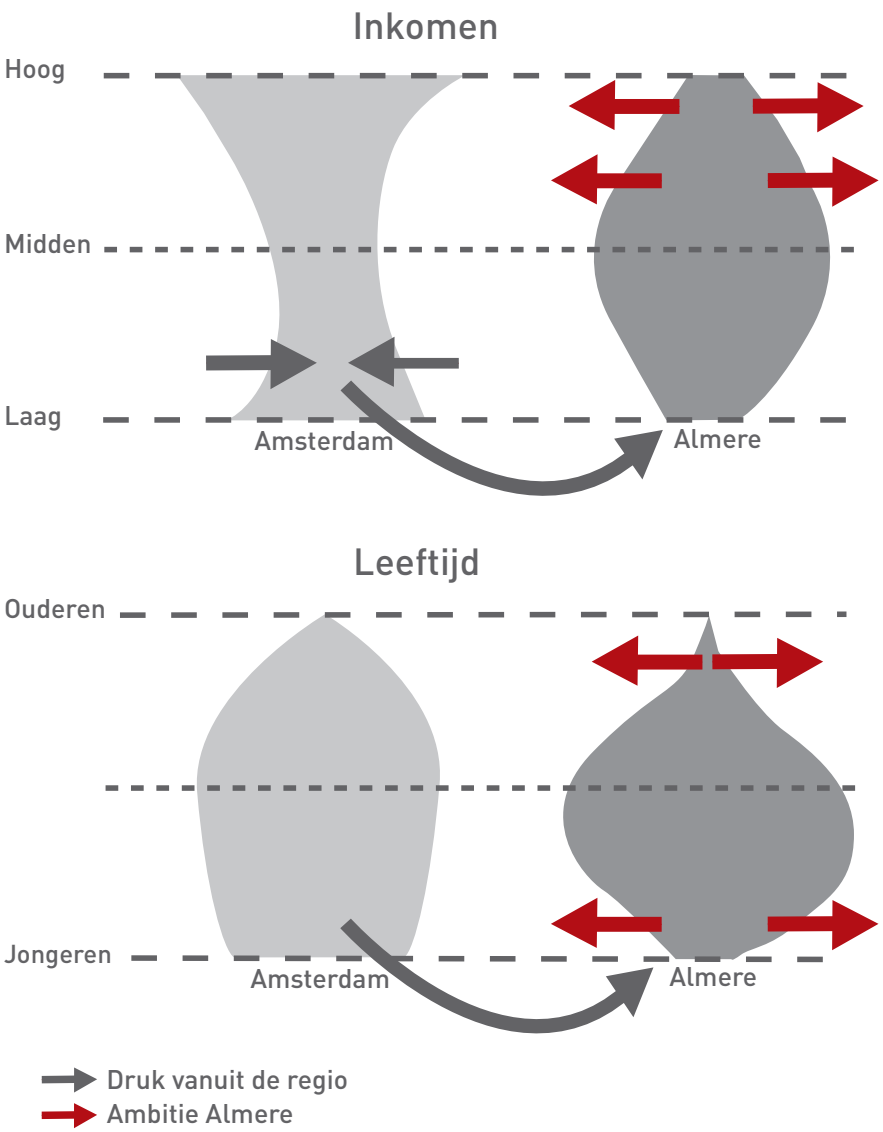
Extra impulsen "Uitbreiding en verdieping voorzieningenaanbod":

- Ontwikkeling regionaal voorzieningenpakket
- Inhaalslag stedelijk voorzieningenpakket
- Uitwerking differentiatie van voorzieningenlocaties
- Reserveren van locaties

dat er voldoende reservelocaties zijn voor voorzieningen (onderwijs, kinderdagverblijven) en ruimte voor (openlucht) manifestaties. Flexibiliteit wordt ook bewerkstelligd door ruimten te reserveren binnen centrumgebieden (zoals de Koolzaadstrook in het stadscentrum) en door potentiële voorzieningencentra te reserveren tot 2010. Het gaat daarbij om de (mogelijke) infrastructuurknooppunten A6/A27 en A27/A30, die bij uitstek geschikt zijn om grootschalige (bovenstedelijke) voorzieningen te accommoderen. Te denken valt aan grootschalige detailhandel- en voorzieningenvestigingen. Voorwaarde is dan wel dat daar ook hoogwaardige ontsluiting voor openbaar vervoer en de auto wordt gerealiseerd.







Extra impulsen "Meer verscheidenheid in woningen en woonmilieus":

- Woningbouwprogramma richten op de gewenste differentiatie in de bevolkingssamenstelling
- Behoud van een passend woningaanbod voor lagere inkomensgroepen
- Uitwerking differentiatie van woonmilieus
- Ontwikkeling van uitersten in de woningmarkt
- Verhoging eigen woningbezit
- Verhoging particulier opdrachtgeverschap

Extra opgave 6: Meer verscheidenheid woningen en woonmilieus

In tegenstelling tot veel andere steden in Nederland lijkt Almere de kwantitatieve woningbouwdoelstellingen uit de VINEX/VINAC (1993/1996) vrijwel te halen. De woningbouwopgave van Almere wordt nu steeds meer kwalitatief van aard: het realiseren van meer verscheidenheid in woningen en woonmilieus, zoals ook blijkt uit de Nota Woonbeleid (2003) van de gemeente. Niet de aantallen zijn leidend, maar de differentiatie van woningtypen en woonmilieus.

Binnen de Almeerse bevolking zullen zich nieuwe groepen op de woningmarkt aandienen met een eigen woningbehoefte. Het gaat met name om jongeren die het ouderlijk huis verlaten (starters) en de groeiende groep ouderen. De gemeente wil hen voldoende huisvesting kunnen bieden. Zo blijven deze groepen voor de stad behouden en kunnen ze hun aandeel blijven leveren aan de veelzijdigheid van de Almeerse samenleving. Nieuwe groepen die Almere aan zich wil binden (naast de huishoudens met een middeninkomen die Almere ook nu al weten te vinden) zijn vooral de hogere en hoogste inkomenscategorieën en jongeren, waaronder studenten. Dit zijn de groepen die het draagvlak creëren voor de gewenste diversiteit aan werkgelegenheid en voorzieningen.

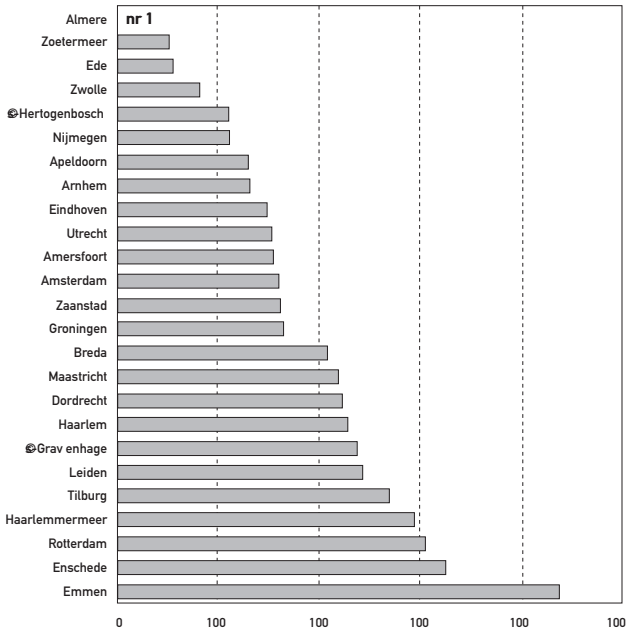
Almere moet hiervoor zijn positie op de regionale woningmarkt versterken. Daarvoor is allereerst een expliciete koersbepaling nodig, vooral in relatie tot Amsterdam en directe omgeving. De geschiedenis van Almere heeft geleid tot een situatie waarin de armste en de rijkste huishoudens veelal in Amsterdam wonen, en de middengroepen relatief veel in het suburbane Almere. Amsterdam en Almere vullen elkaar in feite aan. De vraag is of dat een houdbare toestand voor de lange termijn is, of dat beide steden in dit opzicht naar elkaar toe moeten groeien. Wil Almere zich aandienen als woonplaats voor het kader van bedrijven in de regio, en daarmee zijn aantrekkingskracht op nieuwe bedrijven verbeteren, dan zijn villawijken, duurdere appartementen en landgoedachtige buurten eveneens noodzakelijk. Aan de andere kant blijft Almere moeilijk bereikbaar voor mensen die weinig te besteden hebben: de huizenprijzen zijn voor hen te hoog en de eventuele reiskosten naar een werkplek bij Amsterdam zijn een bezwaar. Differentiatie vraagt dan enerzijds nadrukkelijk om het op peil houden en upgraden van woonbuurten voor mensen met een smalle beurs en anderzijds een voldoende aanbod in nieuw te ontwikkelen woningbuurten.

Differentiatie kan zich richten op het niveau van het stadsdeel, de wijk, de buurt en de woning. Enerzijds moet binnen de stadsdelen worden gestreefd naar een heterogene en evenwichtige bevolkingssamenstelling. Anderzijds moeten de stadsdelen zich van elkaar onderscheiden in hun leefomgeving en oriëntatie. Aangrijpingspunten hiervoor bieden de opbouw en de ligging, de mate van stedelijkheid, de landschappelijke hechting aan kust, water of groen en de regionale oriëntatie.

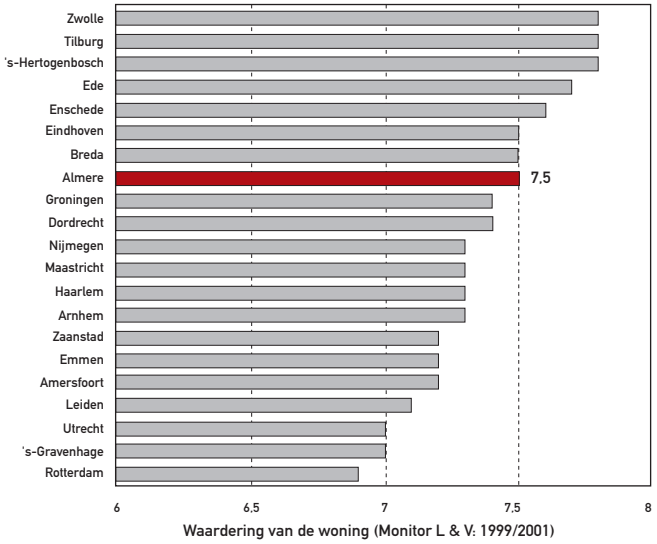
Binnen de stadsdelen kunnen de wijken en buurten wel variëren in hun bevolkingssamenstelling. Gestreefd wordt naar een schaalniveau van milieudifferentiatie dat aansluit bij de behoefte en beleving van de bewoners. Wijken zoals Overgooi, Noorderplassen-West, maar ook Stedenwijk winnen daardoor aan karakter. Bouwen aan gedifferentieerde wijken en buurten betekent ook bouwen op meerdere fronten tegelijk. Dat is nodig om permanent nieuwe woningen in een breed scala aan woonmilieus op de markt te hebben, maar ook omdat bouwen voor de uitersten in de markt veel tijd kost en de oplevering alleen in kleinere eenheden mogelijk is. Dat geldt zowel in de uitbreidingen voor de hogere inkomens als in de herstructurering voor de lagere inkomens. Vanuit het oogpunt van sociale cohesie in de buurt is het zinvol om aan de huidige bevolking de mogelijkheid te bieden om een wooncarrière te maken in de buurt.

Differentiatie op het niveau van de woning is evenzeer noodzakelijk, omdat de behoefte aan standaard woningtypen afneemt. Dit komt tot uiting in een grotere wens tot vrije indeelbaarheid, uitbreidbaarheid en een zekere overmaat van de woning. Telewerken, een bedrijfje aan huis en de behoefte om uiteenlopende taken te combineren spelen hierin een rol. Flexibele bouwvormen bieden de mogelijkheid om de woning aan te passen aan nieuwe bewoners of veranderende woonomstandigheden. Dat resulteert in een grotere levensloopbestendigheid of wooncarrière in eigen huis. Als bijvoorbeeld 10% van de woningvoorraad integraal aanpasbaar wordt gebouwd zou dit grote voordelen opleveren voor zorgbehoevende ouderen. Ook de huisvesting van jongeren verdient bijzondere aandacht. Diversificatie in woonmilieus en woningtypen binnen hetzelfde prijssegment vergroot de mogelijkheden voor Almeerse woningzoekenden om zich 'zijwaarts te verbeteren': een passender huis in dezelfde prijsklasse. Veel (potentiële) Almeerders hebben ook behoefte aan een groter huis. De vraag naar duurdere koopwoningen en (ruimere) vrije kavels neemt toe. Ook is er behoefte aan een breder aanbod van (betaalbare en luxe) appartementen. Het beleid is dat het aandeel koopwoningen toeneemt van zo'n 60% nu naar circa 70% in 2010. Het aandeel particulier opdrachtgeverschap in de woningbouwproductie zal in 2010 circa 30% van de totale woningbouwproductie bedragen.

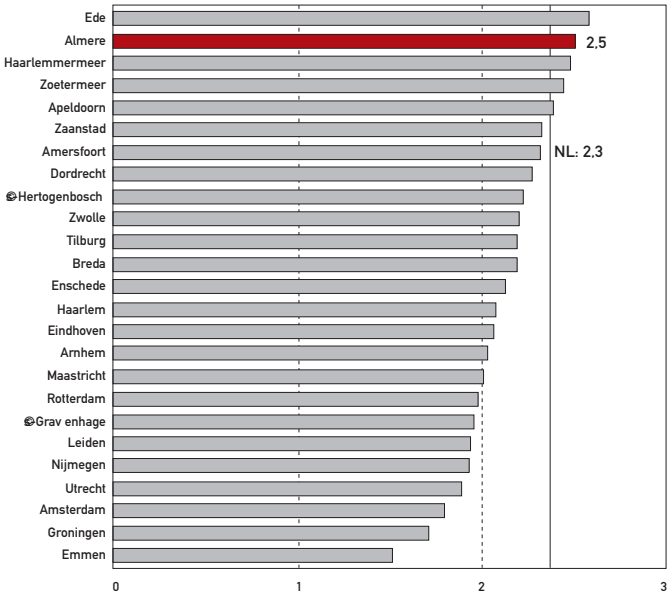
Met een grotere differentiatie van woonmilieus zal Almere zijn positie in de regio ontegenzeglijk versterken. Bij een ontspanning van de woningmarkt op langere termijn zal er een eigen wervingskracht van uitgaan. Niet



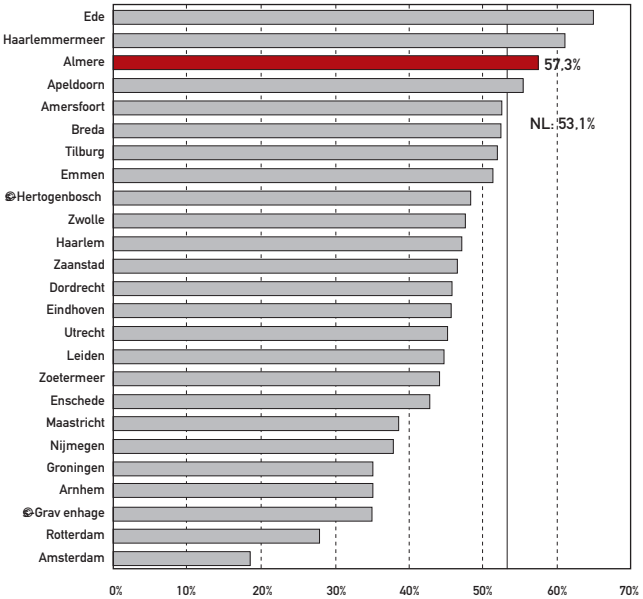
Rangorde beste leefklimaat 2002 (Elsevier: 2002)



Waardering van de woning (Monitor L & V: 1999/2001)

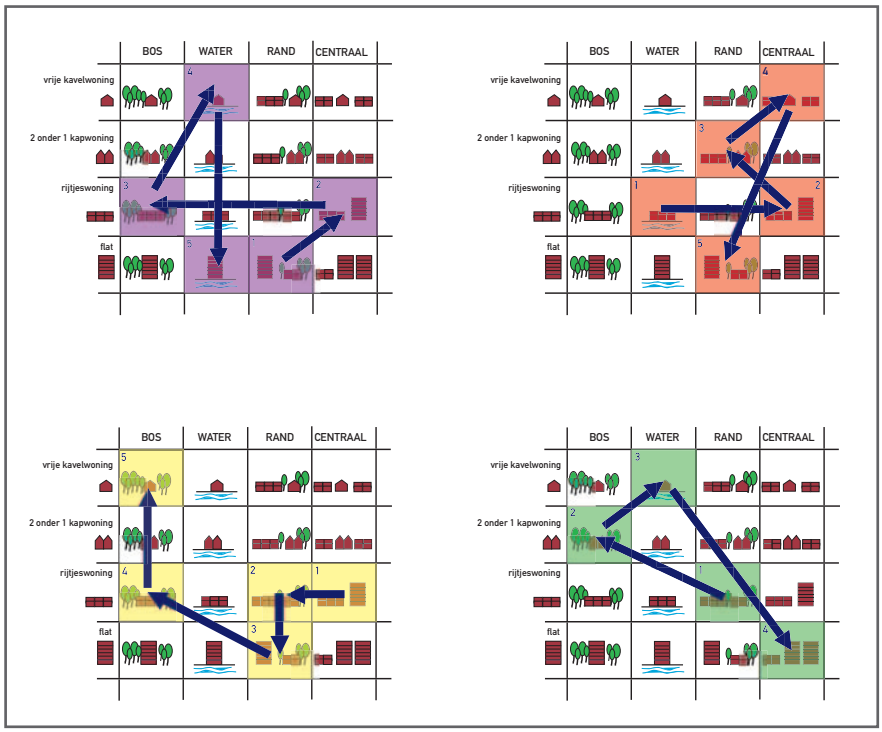


Gemiddelde huishoudensgrootte (CBS: 1-1-2001)

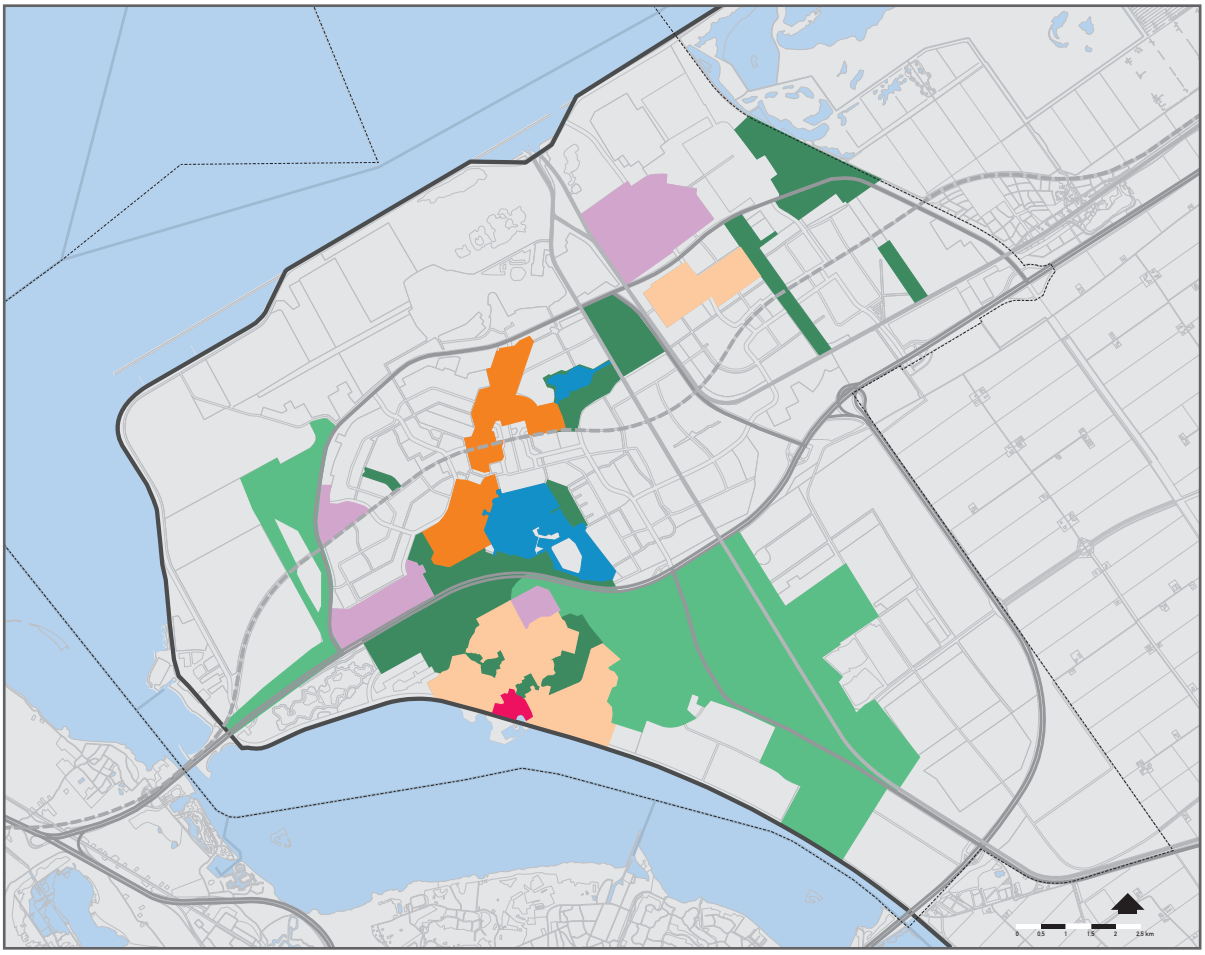


Aandeel eigen woningbezit (VROM: 1-1-2001)

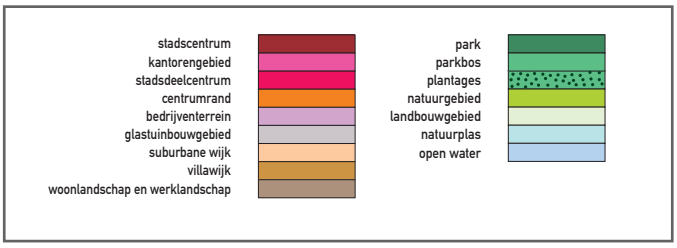
minder belangrijk is dat differentiatie de Almeerse woningvoorraad stabieler maakt en daardoor minder kwetsbaar voor de te verwachten grotere conjuncturele schommelingen. Het geplande woningbouwprogramma tot 2005 voldoet in grote lijnen aan deze ambitie. Deze lijn dient versterkt te worden doorgezet tot 2010. Dat betekent onder meer dat de woningbouwprogramma's voor Almere Poort, Almere Hout en Almere Pampus zich in hun woonvormen (dichtheid, bouwvorm) sterk van elkaar moeten onderscheiden.



Voorbeelden van een wooncarrière.



Vernieuwingsgebieden 2003-2010



Extra impulsen "Actief beheer van de bestaande stad":

- Opstellen stadsdeelplannen voor stedelijke vernieuwing
- Ontwikkeling programma's voor beheer en onderhoud
- Koppeling opgaven bestaande stad aan ven bouwfronten en stadscentrum

Extra opgave 7: Actief beheer bestaand stedelijk gebied

De vernieuwingsopgave van 2010 betreft globaal de stad anno 2003. Het is van belang om tijdig op deze vernieuwingsopgave in te spelen. Het vraagt om een specifieke wijkgerichte aanpak, waarbij een goede samenwerking met bewoners, ondernemers en beheerders van belang is. Ten behoeve hiervan wordt een Kaderplan Bestaande Stad opgesteld. Door de nieuwbouwproductie en door de fysieke veroudering van locaties zoals de oudste woonwijken en bedrijventerreinen zal Almere in de jaren te maken krijgen met een groeiende beheer- en transformatieopgave. Als gevolg van de grote nieuwbouwproductie komen de minst gewilde bestaande woningen en bedrijfspanden vrij. De populariteit van bepaalde wijken en werklocaties kan daardoor onder druk komen te staan. Om dat te voorkomen moeten de vrijkomende, verouderde en veelal goedkope, woningen bewust worden ingezet om bevolkingsgroepen vast te houden of juist aan te trekken. Dat kan op verschillende manieren. Ze kunnen worden behouden en eventueel gerenoveerd ten behoeve van starters en lagere inkomensgroepen, of juist geschikt gemaakt worden voor nieuwe bevolkingsgroepen zoals tweeverdieners, ouderen of studenten. Die laatste strategie kan eventueel ook tot sloop en nieuwbouw leiden. Een dergelijke aanpak kan ook voor bedrijfshuisvesting worden toegepast. Per gebied zal nauwkeurig moeten worden bekeken welke strategie gehanteerd moet worden. Dit vraagt om maatwerk en een nauwe samenwerking van de gemeente met de betrokken wijkorganisaties, bewoners en ondernemers.

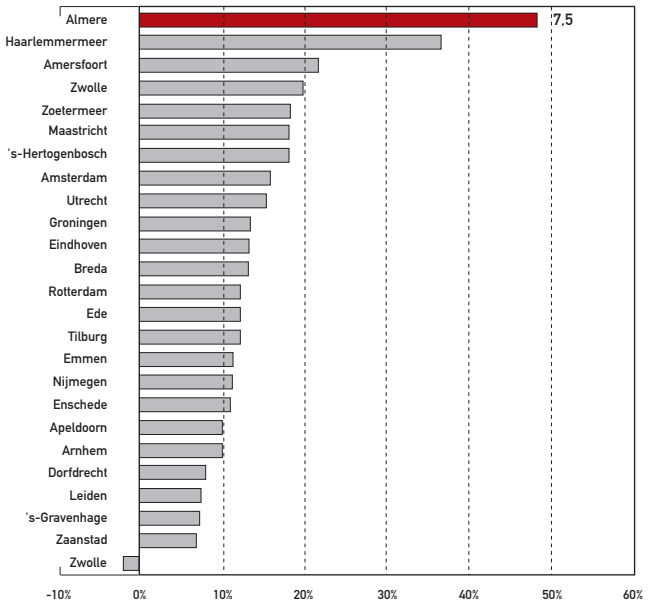
Om een evenwichtige woningvoorraad te behouden dient de bouwopgave in de bouwfronten te worden gerelateerd aan de vernieuwingsopgave in bestaand stedelijk gebied. De herstructurering en de nieuwbouw mogen niet met elkaar gaan concurreren maar moeten elkaar aanvullen. Dit is een onderwerp dat verdere uitwerking verdient.

Ook andere wijken vragen om een permanente zorg. Na vijf jaar moeten de speelapparaten worden vervangen, na zeven jaar vinden de eerste herbestratingen plaats wegens verzakking, na zo'n vijftien jaar moet de openbare ruimte een opknapbeurt krijgen (ophogingen, vernieuwen straatinrichting, aanpassen beplanting) en na veertig jaar is een groot deel van de woningvoorraad afgeschreven. Momenteel zijn de oudste wijken in Almere Haven en Almere Stad (Staatsliedenbuurt en Stedenwijk) en de oudste bedrijventerreinen onderwerp van stedelijke vernieuwing. Voor de bedrijventerreinen wordt momenteel een inhaalslag in de bestemmingsplannen uitgevoerd (waaronder Poldervlak, Markerkant).

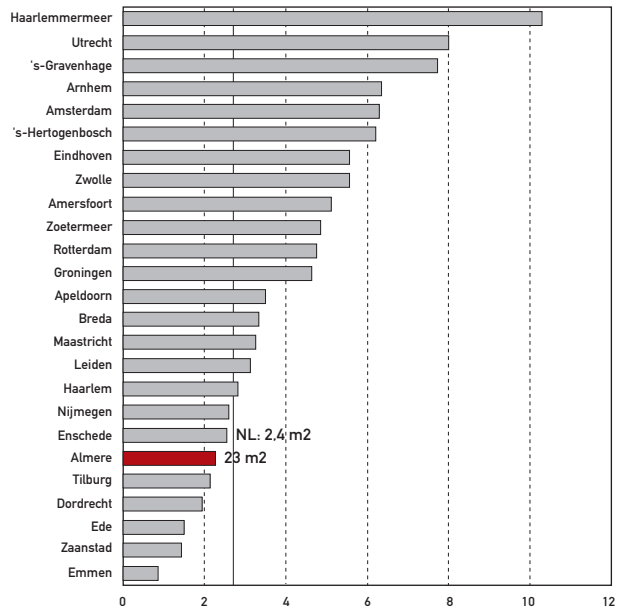
Naast deze maatregelen is structureel een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte noodzakelijk. Deze moet schoon en intact blijven. Dit zal met name intensivering van beheer en onderhoud vergen. Door in een vroeg stadium te anticiperen op en het tijdig uitvoeren van de groot onderhoudprogramma's kan worden voorkomen dat tot ingrijpende maatregelen moet worden overgegaan.

Het toenemende eigenwoningbezit zal in de aanpak van de bestaande stad een bijzondere rol gaan spelen. Was de stadsvernieuwing in het verleden vooral gericht op de collectieve huursector, in de toekomst zullen meer en meer de eigenaarbewoners de partners worden bij het instandhouden van woning en woonomgeving. De samenspraak met de bewoners zal bij ingrepen in de woonomgeving in belang toenemen. Dat vereist een grotere mate van maatwerk.

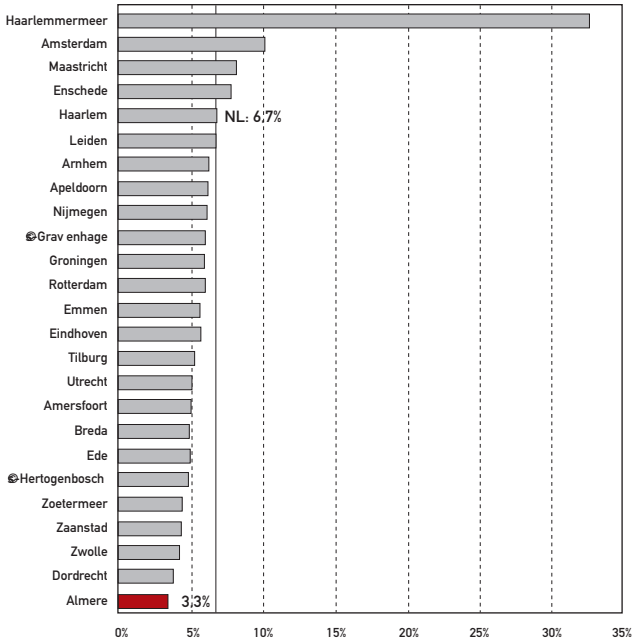
Om de opgave van de bestaande stad meer handen en voeten te geven dienen, als vervolg op het structuurplan en als vervolg op het Kaderplan Bestaande Stad, voor het bestaand stedelijk gebied vernieuwingsplannen te worden opgesteld. De vernieuwingsplannen dienen rekening te houden met de korte èn de lange termijn, de opgaven van de buurten (bottom-up) èn de opgaven van de stad als geheel (top-down), en met de fysieke, economische en sociale opgaven binnen de stadsdelen.



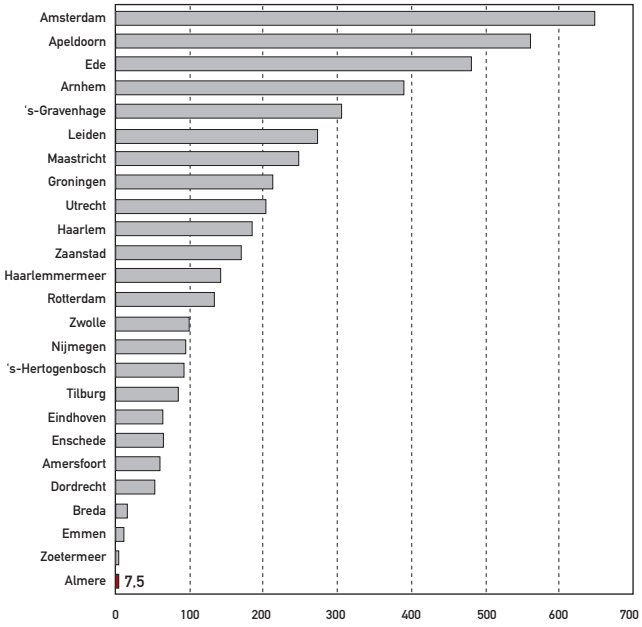
Banengroei 1996-2000 (LISA: medio 2000)



Aanwezige m2 kantoorruimte per inwoner (Bak: 1-1-2002)



Aandeel banen toerisme (LISA: medio 2000)



Museumbezoek per 100 inwoners per jaar (CBS: 1997/GSB: 1999)

Extra impulsen "Kwalitatieve werkgelegenheidsimpuls":

- Uitwerking differentiatie en thematisering werklocaties
- Intensivering van werklocaties en functiemenging op OV-locaties
- Uitbreiding werken in de wijk

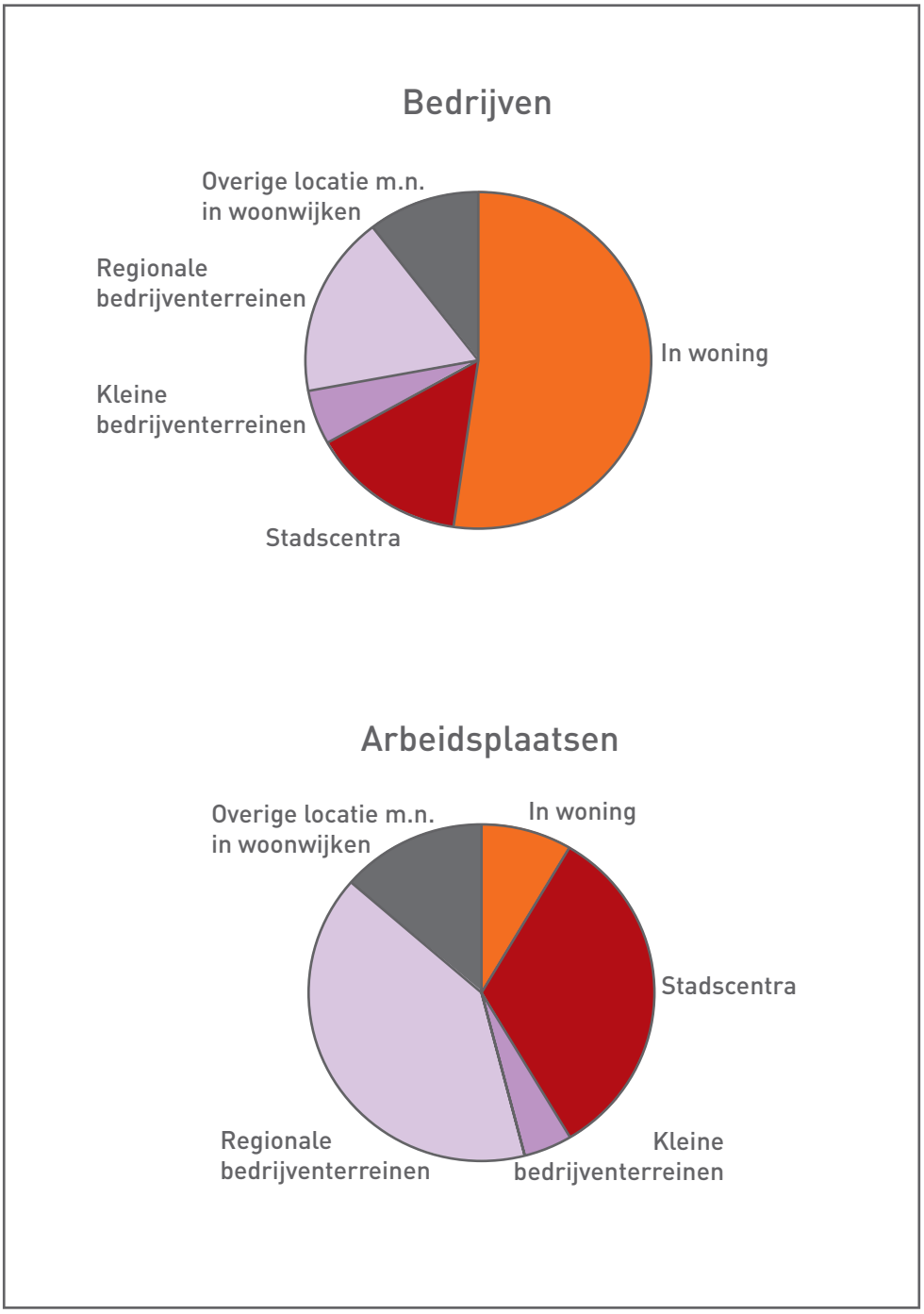
Extra opgave 8: Kwalitatieve werkgelegenheidsimpuls

In het structuurplan van 1983 wordt Almere gekwalificeerd als woonwerkstad. Dit plan had de ambitie om een woonwerkbalans van 1:1 te realiseren: evenveel arbeidsplaatsen als werkenden. De groei van de werkgelegenheid is echter achtergebleven bij de bevolkingsgroei, al is in de laatste jaren een herstel ingetreden. Die doelstelling van een woonwerkbalans is belangrijk voor de stad en blijft overeind, maar behoeft wel nuancering. Niet iedereen die in Almere woont zal ook in Almere willen werken. Wel is het de bedoeling dat iedere Almeerder die in zijn eigen stad wil werken, daar ook de gelegenheid toe heeft (dat wil zeggen een geschikte baan kan vinden). Dat betekent concreet een gemiddelde groei van 5.000 arbeidsplaatsen op jaarbasis tot 2010; een toename van in totaal 50.000 arbeidsplaatsen (voor de periode tot 2030 wordt als streefcijfer een gemiddelde 5.000 arbeidsplaatsen op jaarbasis gehanteerd). Daarvoor wordt tot 2010 voldoende ruimte gereserveerd in de vorm van een adequaat aanbod aan bedrijven- en kantorenterrein, maar ook plekken elders in stad, zoals in de woonwijken en de centra. Ook in de jaren daarna moet de aandacht blijven uitgaan naar een gezonde balans tussen het aantal inwoners en arbeidsplaatsen.

Net als bewoners, zullen bedrijven zich pas in Almere vestigen wanneer ze hier iets vinden dat elders ontbreekt. Dat kan bijvoorbeeld ruimte zijn. Wanneer dat echter de enige kwaliteit is die Almere te bieden heeft, dreigt het gevaar dat Almere het schrobputje van de regio wordt en dat de bedrijventerreinen alleen worden gevuld met arbeidsextensieve en ruimte-extensieve bedrijven. Almere kan zich dat niet meer permitteren. Werkmilieus dienen daarom niet ontwikkeld te worden vanuit het adagium 'per strekkende meter', maar vanuit kwaliteitscriteria. Per locatie kunnen de criteria verschillen. Zo wordt met een thematische kleuring van de werklocaties (inclusief parkmanagement) een diversiteit aan werkmilieus bereikt. Op sommige locaties, zoals het bedrijvenpark De Vaart, kunnen (ook in de toekomst) arbeidsextensieve bedrijven terecht, elders is menging met andere functies wenselijk.

De doelstelling van een evenwichtige woonwerkbalans stelt in toenemende mate eisen aan de samenstelling van de werkgelegenheid naar sector en naar opleidingsniveau. Een verdere doorgroei van Almere als diensten- en handelsstad ligt voor de hand. Bedrijfstakken die daaronder vallen, zoals de zakelijke dienstverlening, de informatie- en communicatietechnologie en de hoogwaardige logistiek, hebben ook op de lange termijn uitstekende groeimogelijkheden. Een beroepsbevolking met goede kwalificaties kan deze ambitie verder versterken. Een belangrijk voordeel van de keuze voor een diensten- en handelsstad is dat het aandeel arbeidsplaatsen in kantoren toeneemt. Ook biedt het mogelijkheden tot een intensiever ruimtegebruik, een grotere functiemenging in centra en tot het werken in woonwijken (bijvoorbeeld als taakcombinaties, telewerken, en huiskamerondernemingen). Deze zaken dienen te worden gestimuleerd. Bovendien zijn koppelingen mogelijk met extra vrijetijdsvoorzieningen, zowel in het groen, in en om het water als in de centra van Almere Stad en Almere Poort. De werkgelegenheidsgroei die toerisme en recreatie op kunnen leveren, omvat relatief veel lager geschoolde banen. Dat is een goede aanvulling op de handels- en dienstensector, waar vooral hoger opgeleiden nodig zijn. Vooral de combinatie van handel en diensten met de vrijetijdssector maakt Almere tot een aantrekkelijk deel van de regio.

De ontwikkeling van de werklocaties en differentiatie daarin geniet een hoge prioriteit, maar met werklocaties alleen zijn bedrijven niet te verleiden om naar Almere te komen. Om de woonwerkbalans in al zijn nuancering te realiseren, zijn ook de extra investeringen nodig in de ondergrondse infrastructuur (waaronder voor de ICT en energie), de woonmilieudifferentiatie en de voorzieningen. De bereikbaarheid en het arbeidspotentieel (met in het verlengde daarvan de geschikte woonmilieus en middelbare en hoge onderwijsvoorzieningen) kunnen doorslaggevende factoren zijn in de vestigingsbeslissingen van grote bedrijven.



Bron: Verdeling van de bedrijven en arbeidsplaatsen over de verschillende locaties, Sociale Atlas 2000.

Regionaal bedrijventerrein in Almere

Tegen 2010 zal er een tekort ontstaan aan regionale bedrijventerreinen. Dit tekort is laag als de cijfers worden gehanteerd van het onderzoek dat is uitgevoerd in het kader van het structuurplan en hoger als wordt uitgegaan van het huidige beleid. Dit wil niet zeggen dat er geen terrein meer is voor uitgifte. Tekort wil zeggen dat de ijzeren voorraad moet worden aangesproken en nieuw terrein in ontwikkeling moet worden genomen.

Vraag en aanbod regionale bedrijventerreinen 2001-2010[1)]

	Restcapaciteit en harde plannen[2)] In netto ha	Vraag in nettto ha	IJzeren voorraad[3)] in netto ha	Totale vraag (inclusief ijzeren voorraad) in netto ha	Tekort/ overschot[4)] in netto ha	Planningsopgave ha bruto[5)] 2001-2010
Huidig beleid[6)]	363	300	120	420	-57	+80
Berekening i.k.v. structuurplan[7)]	363	250	100	350	+13	0

1) Tot de regionale bedrijventerreinen worden de volgende segmenten gerekend: gemengd, logistiek, industrieel, hoogwaardig. Binnenstedelijke bedrijventerreinen (in of aan de rand van woonwijken) worden tot de woonmilieus gerekend.
2) Restcapaciteit is de uitgeefbare grond op ontwikkelde bedrijventerreinen zoals Poldervlak en Gooisekant. Harde Plannen zijn bedrijventerreinen waarvan het ontwikkelingsplan is vastgesteld of die momenteel ontwikkeld worden bijvoorbeeld Stichtsekant en Sallandsekant.
3) IJzeren voorraad is de extra behoefte aan bedrijventerrein als gevolg van de voorbereidings- en ontwikkelingstijd. Deze is 4 maal de gemiddelde jaarlijkse uitgifte.
4) De berekening is exclusief A6-bedrijvenpark, Ibispark en A27 bedrijvenpark in Almere Hout en de Trekwegzone (ook wel commerciële zone genoemd).
5) Netto hectare bedrijventerrein is dat deel van een terrein dat werkelijke voor uitgifte aan bedrijven beschikbaar is. Bruto hectare bedrijventerrein (1,4 maal netto ha) is het totale oppervlak gemoeid met bedrijventerrein. Hieronder vallen onder meer de hoofdinfrastructuur en publieke groenvoorzieningen
6) Vigerend beleid is gebaseerd op de herijking bedrijventerreinenstrategie uit 1998.
7) Ten behoeve van het structuurplan en actualisering bedrijventerreinenstrategie is hernieuwd onderzoek verricht dat nog geformaliseerd moet worden in nieuw beleid.

Kantoren in Almere

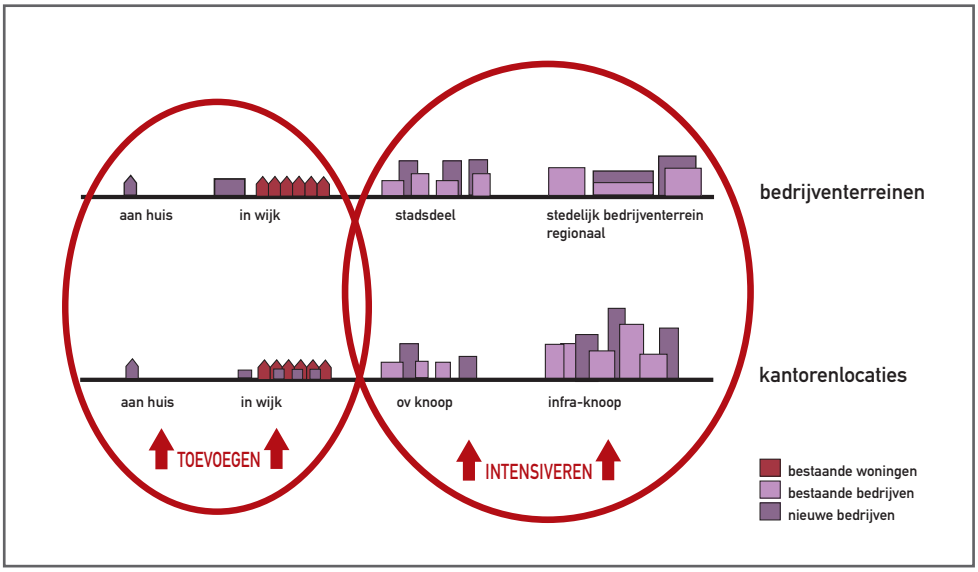
Het kantoorvolume in Almere bedroeg in 2001 circa 340.000 m2 b.v.o. De kantorenmarkt laat een relatief gunstige ontwikkeling zien in Almere. Voor de zeer lange termijn is sprake van een grote behoefte aan kantoren. In de periode tot 2010 zou Almere op basis van het onderzoek een verdubbeling van het kantoorvolume tegemoet kunnen zien.

Vraag en aanbod kantoren 2001-2010

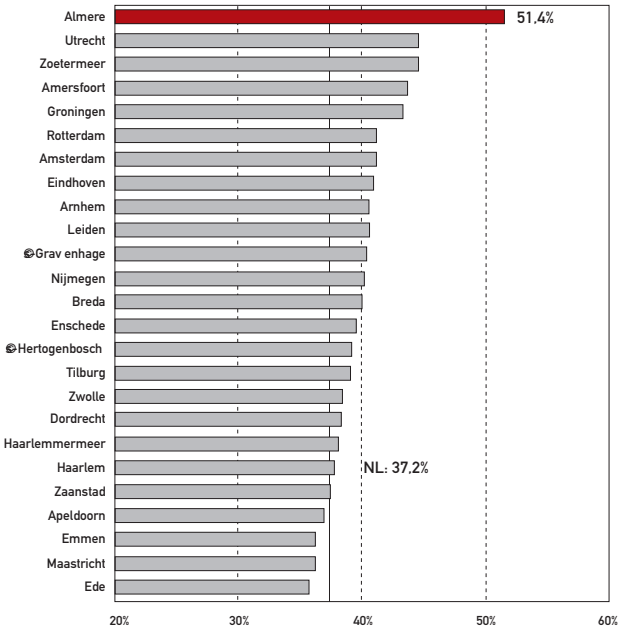
	Restcapaciteit en plannen[1)]	Vraag	Overschot
Basisscenario[3)]	790.000	332.500	+457.500
Kantorenscenario[3)]	790.000	410.000	+380.000

1) Tot kantoor worden locaties gerekend zoals het Zakencentrum in Almere Stad, Almere Poort, maar ook plekken in Almere Buiten bij de NS-stations. Bepaalde locaties zoals in Almere Hout zijn buiten beschouwing gelaten, maar kunnen op de langere termijn wel een rol van betekenis gaan spelen.
2) b.v.o. is bruto vloeroppervlak.
3) In het onderzoek dat in het kader van het structuurplan is uitgevoerd naar de ruimtebehoefte aan werklocaties zijn verschillende scenario's gehanteerd. Het zogenaamde basisscenario borduurt voort op de huidige ontwikkeling in de economische structuur. Het kantoorscenario gaat uit van een sterke verkantorisering van de Almeerse economie (veel werkgelegenheid in kantoren). Vooral op de lange termijn leidt dit tot een grote behoefte aan kantoorruimte.

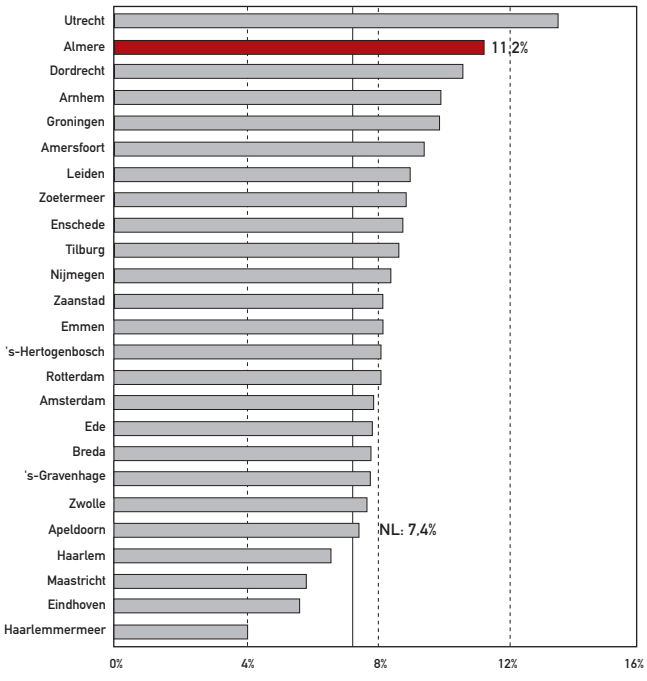
Bron: Herijking bedrijventerreinenstrategie Almere 1998. Meerjarenplanning bedrijven en kantoren, prognoses werkgelegenheid en beroepsbevolking gemeente Almere 2001.



Toevoegen bedrijvigheid in de wijk en intensiveren bedrijventerreinen.



Aandeel banen jonge bedrijven (KvK: 1-1-2001)



Aandeel van de in 2000 gestarte bedrijven (KvK: 1-1-2001)

Extra impulsen "Ruimte voor startende en groeiende ondernemers":

- Ontwikkeling van (goedkope) werklocaties voor starters
- Ontwikkeling van broedplaatsgebieden en centrumrandmilieus

Extra opgave 9: Ruimte voor startende en groeiende ondernemingen

Het accent bij de ontwikkeling van de centra in Almere ligt tot nu toe op het meer hoogwaardige segment van de formele economie: keurige bedrijventerreinen, hoogwaardige kantorencentra, complete buitenwijken en winkelcentra waarin vooral plaats is voor de winkelketens. Deze gebieden zijn zeer geschikt voor volwassen bedrijven, deels afkomstig van buiten de gemeente. Binnen Almere ontstaan echter ook allerlei kleinschalige economische initiatieven die passen bij een grote stad.

Bedrijven starten, groeien en settelen zich. In elke fase is passende huisvesting noodzakelijk. Dat vraagt om specifieke aandacht voor starters- en doorstroommilieus, in afzonderlijke terreinen en complexen of in de woonomgeving. Dat vereist een transformatie in de stad die wellicht op het schaalniveau van het structuurplan niet herkenbaar is, maar wel als beleidsuitgangspunt in het structuurplan opgenomen is. Op een ruimtelijk lager schaalniveau levert de vernieuwing van de bestaande stad immers een belangrijke impuls aan de verscheidenheid aan voorzieningen en de identiteit van wijken.

Anders dan de oudere steden heeft Almere een jong en goed bestand aan bedrijfspanden wat relatief hoge huurprijzen met zich meebrengt. In een grote stad met veel arbeidsplaatsen horen ook de meer informele kanten van de economie om te kunnen spreken van een complete stad. Zeker nu de bevolkingsopbouw steeds diverser wordt met meerdere culturen, met meer jongeren en studenten en met meer koopkrachtige ouderen zal de behoefte aan locaties voor bijzondere activiteiten alleen maar toenemen. Het gaat daarbij om voorzieningen zoals galeries, antiquariaten, kleine winkeltjes, atelierruimten, cafés, eetgelegenheden, werkplaatsen etc.

De vraag is niet òf dergelijke functies gewenst zijn, maar waar en hoe deze gefaciliteerd kunnen worden. Niets doen is geen optie. Functies zouden dan op ongecontroleerde wijze opduiken in de stad. Het kenmerk van de dergelijke functies is dat ze ontstaan en gedijen in stedelijke margegebieden (de oude stadswijken of de oude bedrijfsterreinen in de traditionele steden), waar lage grond- en huurprijzen de komst van starters of marginale functies aantrekkelijk maken. Dergelijke gebieden ontbreken vooralsnog in de 'keurige' jonge stad Almere. Zones die ervoor in aanmerking kunnen komen, liggen vooral in het stadscentrum, in de stadsdeelcentra en de gebieden om het centrum van Almere Stad heen (Staatsliedenbuurt, Stedenwijk) of op oudere bedrijventerreinen (Randstad, Markerkant). Het perspectief van deze gebieden zou gericht moeten zijn op een geleidelijke kleurverschieten van een monofunctioneel woon- of werkgebied naar een veelkleurig en gedifferentieerd centrumrandmilieu. Een en ander dient uiteraard binnen de milieuregelgeving en andere wettelijke kaders plaats te vinden. Met omzetgerelateerde huurprijzen en een gedifferentieerd grondbeleid kan worden gestimuleerd dat ook starters en pioniers een bedrijf in deze zones kunnen starten.

2.4 Projectenoverzicht en kaarten

De negen extra opgaven zoals die in dit hoofdstuk zijn geformuleerd, leveren een breed spectrum aan impulsen op die in de komende jaren de kwaliteit van de stad moeten kunnen vergroten. Het betreft uitdrukkelijk een kwaliteitsimpuls van de stad zoals die zich ontwikkelt binnen het bestek van de oorspronkelijke opgave. Naast het lopende werk zijn de extra opgaven vertaald in een projectenoverzicht en op kaart gebracht. Ze vormen een uitgebreide agenda die zich niet beperkt tot de uitvoering van ontwikkelingsprojecten; het zijn ook projecten die zich richten op vernieuwing binnen de bestaande stad. Een fasering is aangebracht waarbij een onderscheid is gemaakt in projecten die voor 2010 moeten worden uitgevoerd (en wellicht een doorlooptijd hebben na 2010) en projecten die na 2010 hun beslag moeten krijgen. Tevens is een onderscheid gemaakt naar groenblauw raamwerk, infrastructuur en stedelijke milieus.

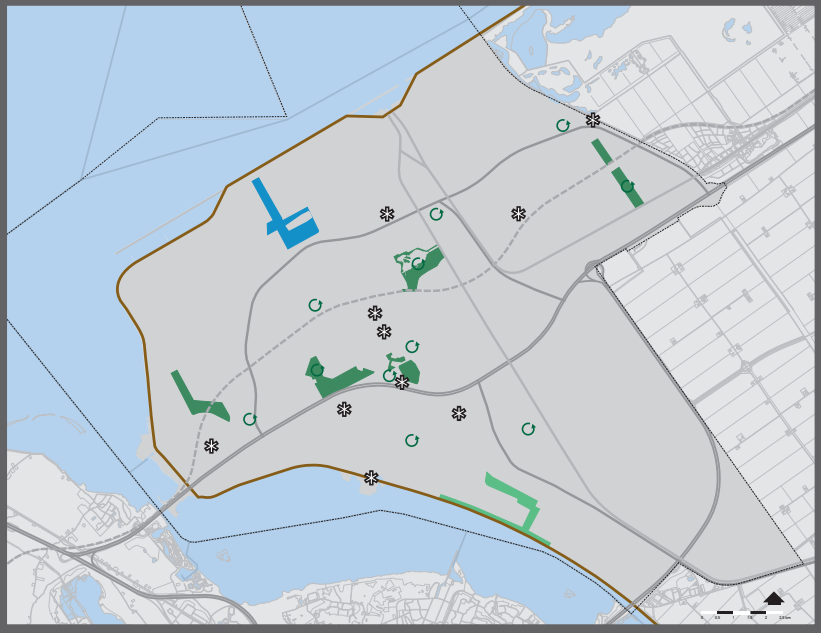
Groenblauw raamwerk

	2003 - 2010		Na 2010
	lopend werk	extra opgave	
TOERISTISCH-RECREATIEF CONCENTRATIEPUNT	ALMERE STAD • Zuidoever Weerwater • Noorderplassen-Oost • Waterfront Stadscentrum • Stadscentrum ALMERE HAVEN • Kasteel Almere • Vroege Vogelbos / Beginbos • Centrum • Kustzone ALMERE BUITEN • Natuurbelevingscentrum Oostvaardersplassen • Centrum (incl. Doemere) ALMERE POORT • Centrum (incl. Sport & Leisurecentrum)	ALMERE STAD • Blocq van Kuffeler ALMERE HAVEN • Zilverhoek ALMERE POORT • Noordelijke jachthaven • Almeerderstrand ALMERE PAMPUS • Sportpark West • Pampushaven • Sluis Pampushaven ALMERE HOUT • Braambergen	
PARK	ONTWIKKELING ALMERE POORT • Groenendaal		
	VERNIEUWING ALMERE STAD • Zuidoever Weerwater • Lumièrepark • Beatrixpark, J. den Uylpark, Klein Brandsportpark • Spanningsveld en Bok de Korversportpark • Leeghwaterplas, Hannie Schaftpark en Bos der Onverzettelijken • Fanny Blankers Koenpark ALMERE HAVEN • Oostelijke Groene Wig ALMERE BUITEN • Almere Buiten-Oost	VERNIEUWING ALMERE STAD • Muzenpark ALMERE HAVEN • Westelijke Groene Wig • Vroege Vogelbos en Beginbos ALMERE BUITEN • Meridiaanpark • Polderpark	
PARKBOS	ONTWIKKELING ALMERE HAVEN • Groen casco Overgooi	ONTWIKKELING ALMERE BUITEN • Trekwegzone ALMERE HOUT • Plantages	
	VERNIEUWING ALMERE POORT • Ecozone ALMERE HAVEN/HOUT • Boswachterij Almeerderhout ALMERE BUITEN • Overgangsgebied Oostvaardersplassen	VERNIEUWING ALMERE POORT/PAMPUS • Pampushout	

Groenblauw raamwerk

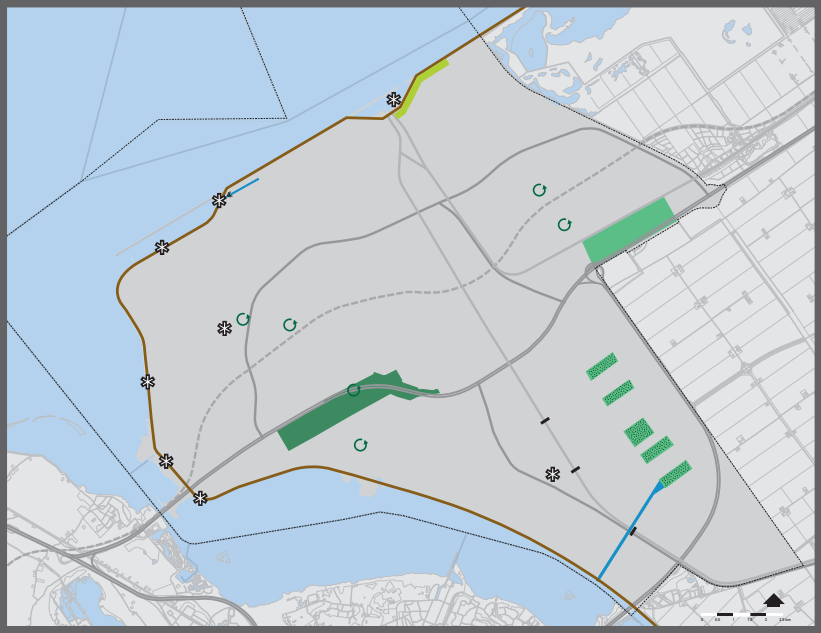
	2003 - 2010		Na 2010
	lopend werk	extra opgave	
NATUURGEBIED		ONTWIKKELING ALMERE BUITEN • Verbinding Oostvaardersplassen – Lepelaarplassen	
LANDBOUWGEBIED			
NATUURPLAS			
OPEN WATER			
VAARGEUL			
REGIONAAL WATER			
STEDELIJK WATER	ONTWIKKELING ALMERE STAD • Noorderplassen-West (uitbreiding Noorderplassen)	ONTWIKKELING ALMERE STAD/PAMPUS • Verbinding Noorderplassen - Pampushaven ALMERE HAVEN/HOUT • Water-as Stichtsekant – Almere Hout	
SLUIS		ALMERE STAD/PAMPUS • Verbinding Noorderplassen - Pampushaven	
BRUG		ALMERE HOUT • Bruggen Hoge Vaart	
WATERKERING	• Waterkering	• Waterkering	

Groenblauw raamwerk



lopend werk
2003+

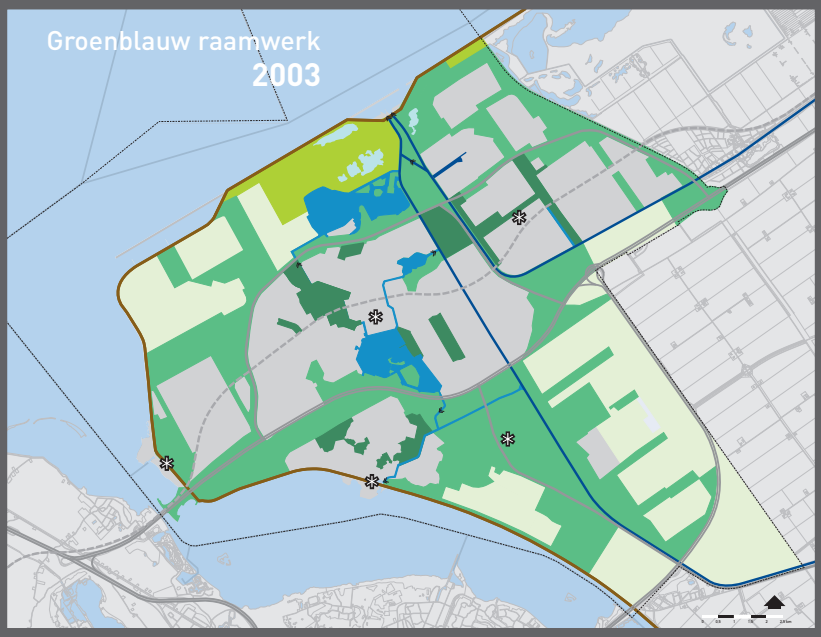
+

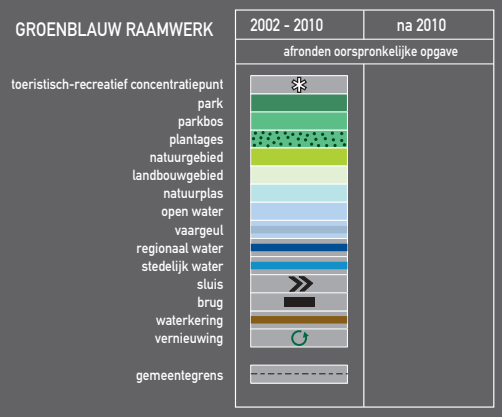


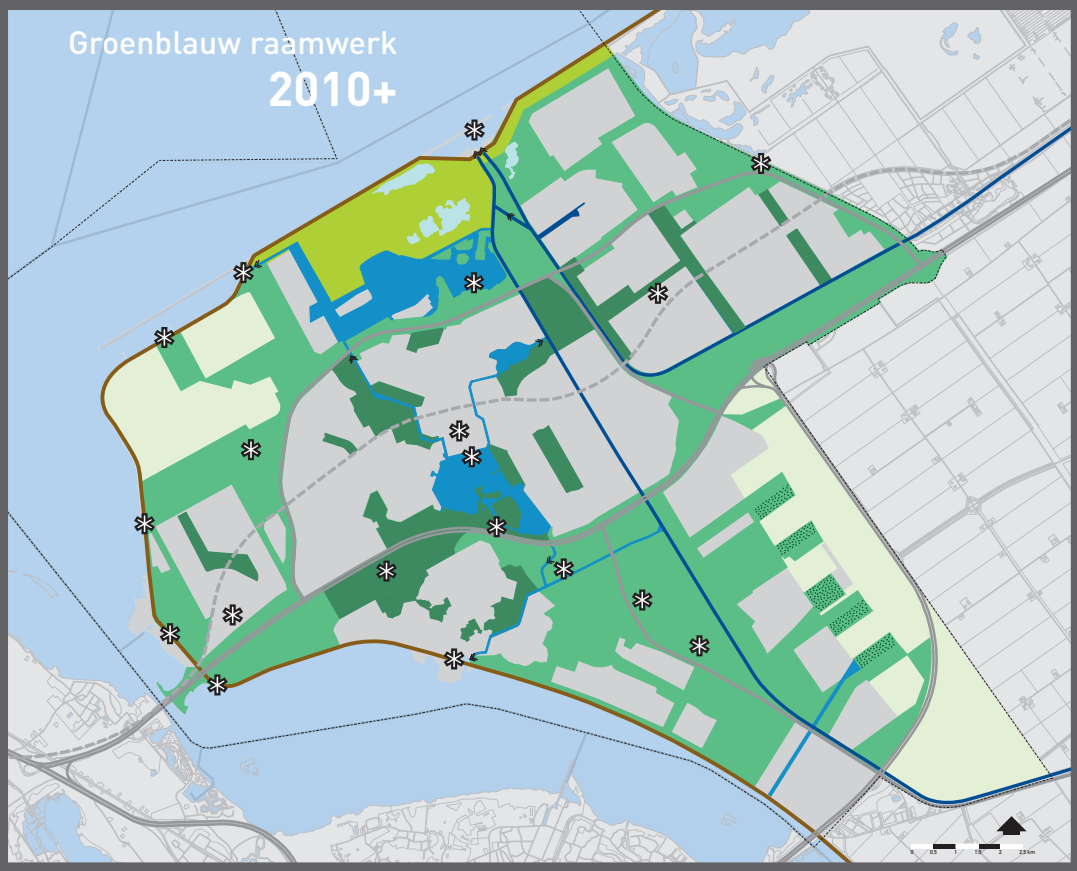
extra opgave
2003 - 2010

=

Groenblauw raamwerk





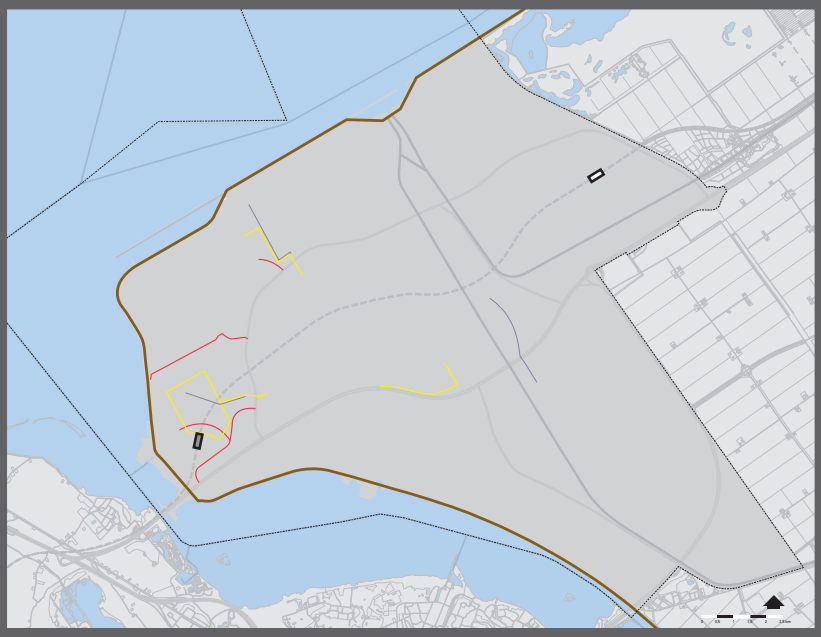


Infrastructuur

	2003 - 2010		Na 2010
	lopend werk	extra opgave	
AUTOSNELWEG		• Capaciteitsuitbreiding A6, incl.: • Hollandse Brug • Parallelbanen • Verminderde barrièrewerking • Verbinding A6/A1/A9	• Aansluiting A30, op A27 • Afslag A27 (tussen afrit 36 en 37)
STADSAUTOWEG		• Capaciteitsuitbreiding Hoge Ring (t.h.v. Almere Poort)	• Capaciteitsuitbreiding Waterlandseweg incl. verminderde barrièrewerking
STADSWEG	• Almere Poort • Noorderplassen (1e fase)	• Almere Hout 1e fase • Capaciteitsuitbreiding Buitenhoutsedreef	• Bereikbaarheid Stadscentrum • Almere Hout 2e fase • Almere Pampus 1e fase
RAILLIJN	• Hanzelijn • Gooiboog	• Capaciteitsuitbreiding Flevolijn	• Houtlijn • IJmeerlijn
STATION	• Almere Oostvaarder • Almere Poort	• Almere Centraal	
BUSBAAN	• Almere Poort • Noorderplassen-West • Weerwater Zuidzijde	• Almere Hout 1e fase	• Almere Hout 2e fase • Almere Pampus 1e fase
STEDELIJKE FIETSROUTE	• Almere Poort • Noorderplassen-West	• Almere Hout 1e fase	• Almere Hout 2e fase • Almere Pampus 1e fase
VEER			

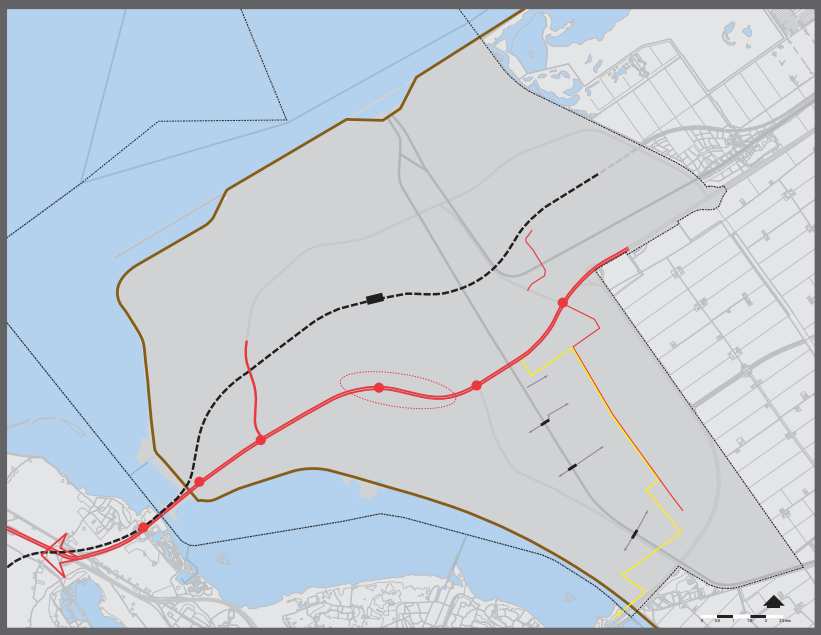
Infrastructuur

Infrastructuur



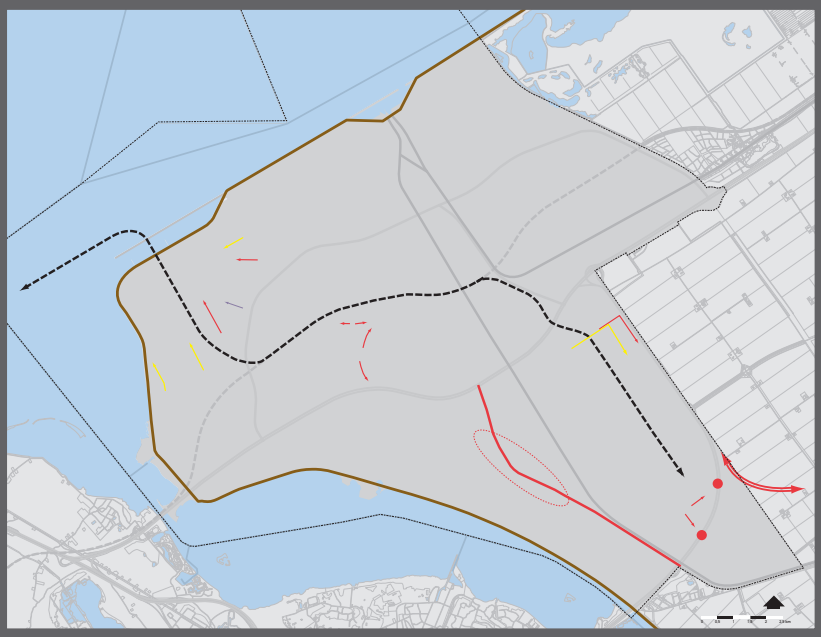
lopend werk
2003+

+



extra opgave
2003 - 2010

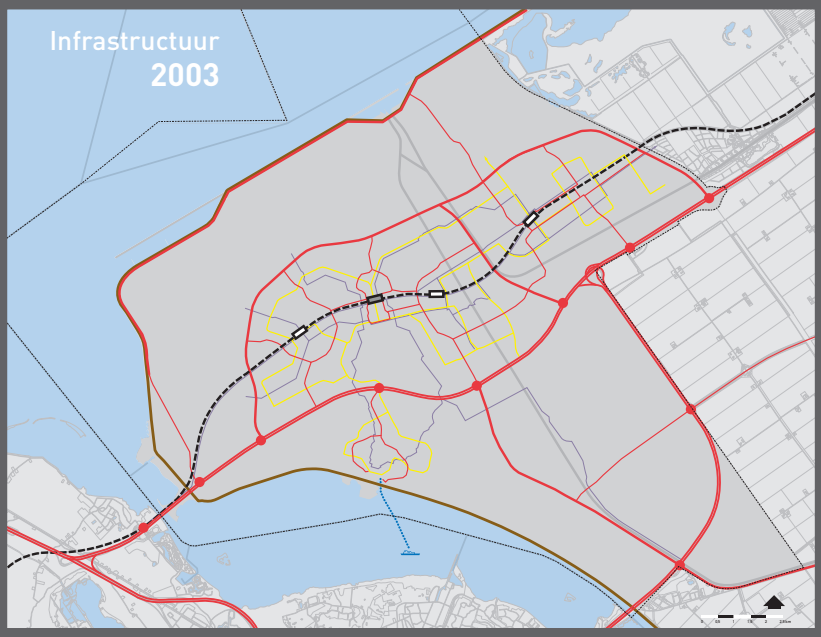
+

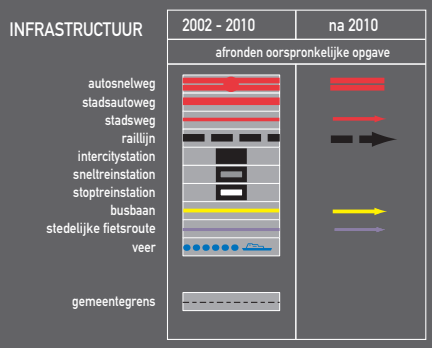


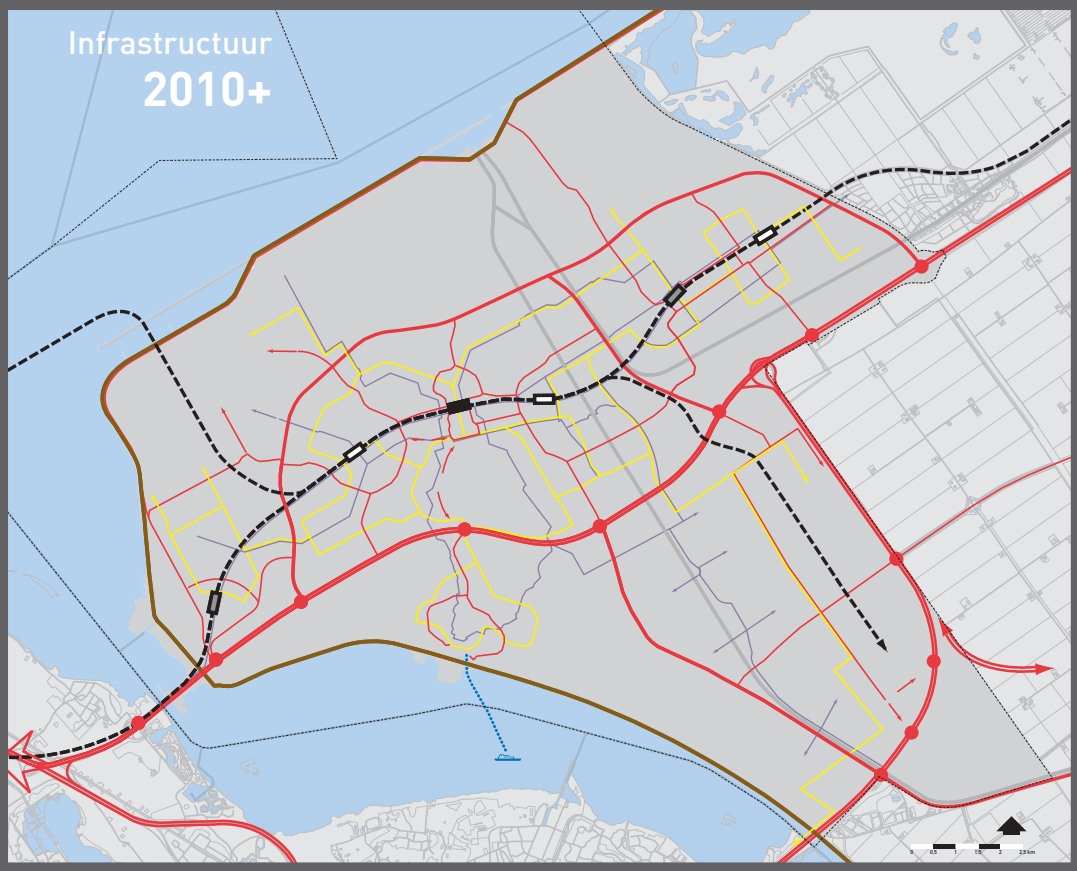
extra opgave
2010+

=

Infrastructuur







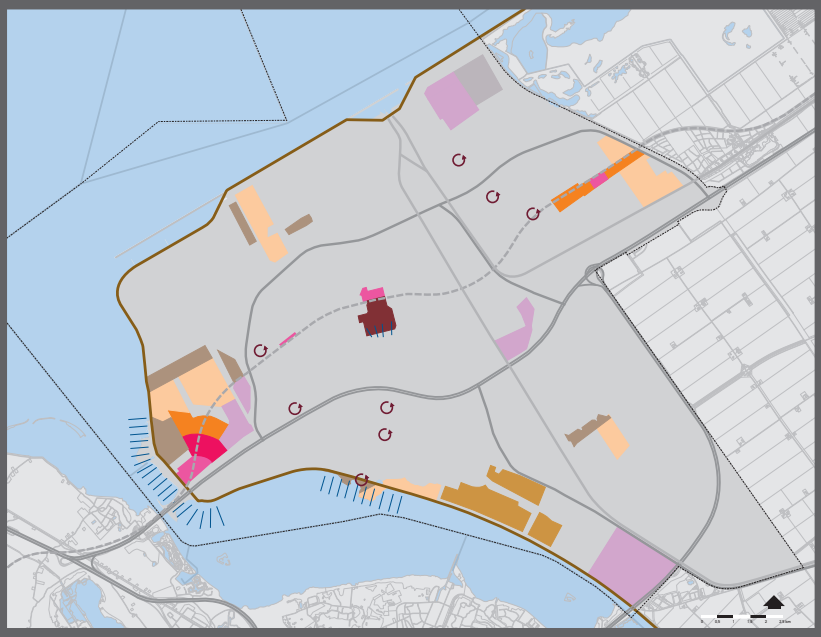
Stedelijke milieus

	2003 - 2010		Na 2010
	lopend werk	extra opgave	
STADSCENTRUM	ONTWIKKELING ALMERE STAD • Masterplan I	ONTWIKKELING ALMERE STAD • Masterplan IA	ONTWIKKELING ALMERE STAD • Masterplan IA (inclusief 2F7)
KANTORENGEBIED	ONTWIKKELING ALMERE STAD • Stadscentrum • Muziekwijk ALMERE BUITEN • Station Oostvaarder ALMERE POORT • Zakenpoort		
STADSDEELCENTRUM	ONTWIKKELING ALMERE POORT • Centrum (incl. sport en leisurecentrum)		ONTWIKKELING ALMERE HOUT • Centrum
	VERNIEUWING ALMERE BUITEN • Centrum (incl. Doemere) ALMERE HAVEN • Centrum (incl. kustzone)		
CENTRUMRAND	ONTWIKKELING ALMERE BUITEN • Indischebuurt (=zone tussen spoor en Evenaar) ALMERE POORT • Europakwartier	VERNIEUWING ALMERE STAD • Stedenwijk • Staatsliedenwijk • Markerkant • Randstad	
BEDRIJVENTERREIN	ONTWIKKELING ALMERE BUITEN • De Vaart IV en VI ALMERE POORT • Hogekant • Lagekant ALMERE STAD • Sallandsekant ALMERE HAVEN • Stichtsekant	ONTWIKKELING ALMERE HOUT • A6-bedrijvenpark	ONTWIKKELING ALMERE HOUT • A27-bedrijvenpark • Ibispark
	VERNIEUWING ALMERE STAD • Gooisekant • Hollandsekant ALMERE HAVEN • De Steiger ALMERE BUITEN • De Vaart I, II en III		
GLASTUINBOUWGEBIED	ONTWIKKELING ALMERE BUITEN • Buitenvaart-Noord		

Stedelijke milieus

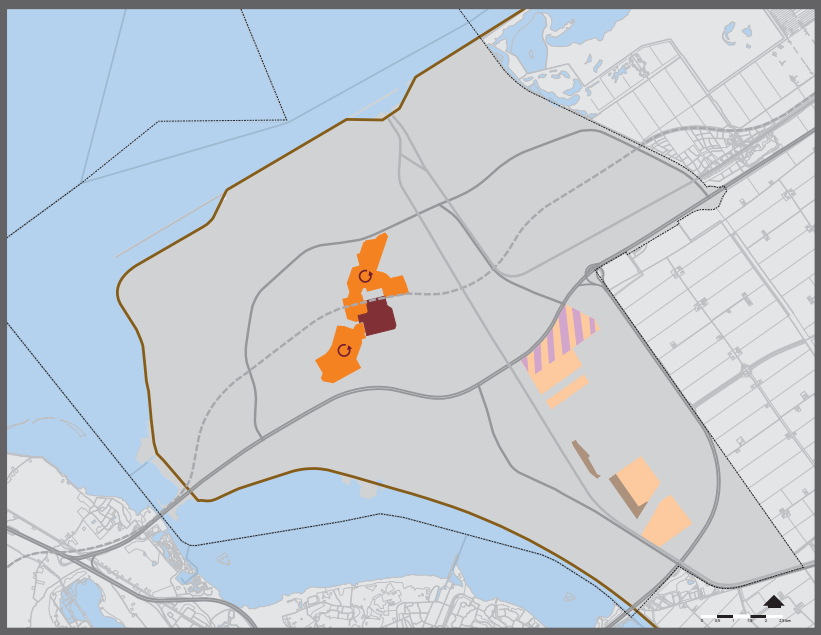
	2003 - 2010		Na 2010
	lopend werk	extra opgave	
SUBURBANE WIJK	ONTWIKKELING ALMERE STAD • Noorderplassen-West (excl. eiland + Pampushout) ALMERE BUITEN • Buiten-Oost ALMERE POORT • Stadsdeel ALMERE HAVEN • Kustzone en oostrand ALMERE HOUT • Villapark Almeerderhout	ONTWIKKELING ALMERE HOUT • 1e fase stadsdeel (excl. villapark + golfterrein)	ONTWIKKELING ALMERE HOUT • 2e fase stadsdeel ALMERE PAMPUS • Binnendijks en waterfront
	VERNIEUWING ALMERE HAVEN • stadsdeel (excl. De Velden) ALMERE BUITEN • Molenbuurt • Bouwmeesterbuurt		
VILLAWIJK	ONTWIKKELING ALMERE HAVEN • Overgooi		
WOONLANDSCHAP EN/OF WERKLANDSCHAP	ONTWIKKELING ALMERE HAVEN • Kustzone ALMERE STAD • Noorderplassen-West (eiland en Pampushout) ALMERE POORT • Muiderzandbos • Pampushout 1 en 3 ALMERE HOUT • Golfterrein Almeerderhout	ONTWIKKELING ALMERE HOUT • 1e fase stadsdeel (bosranden)	ONTWIKKELING ALMERE BUITEN • Trekwegzone
WATERFRONT	ONTWIKKELING ALMERE HAVEN • Kustzone ALMERE POORT/HAVEN • Zilverhoek/Almeerderstrand ALMERE STAD • Stadscentrum - Weerwater		ONTWIKKELING ALMERE STAD • Stedenwijk • Blocq van Kuffeler ALMERE PAMPUS • Pampushaven

Stedelijke milieus



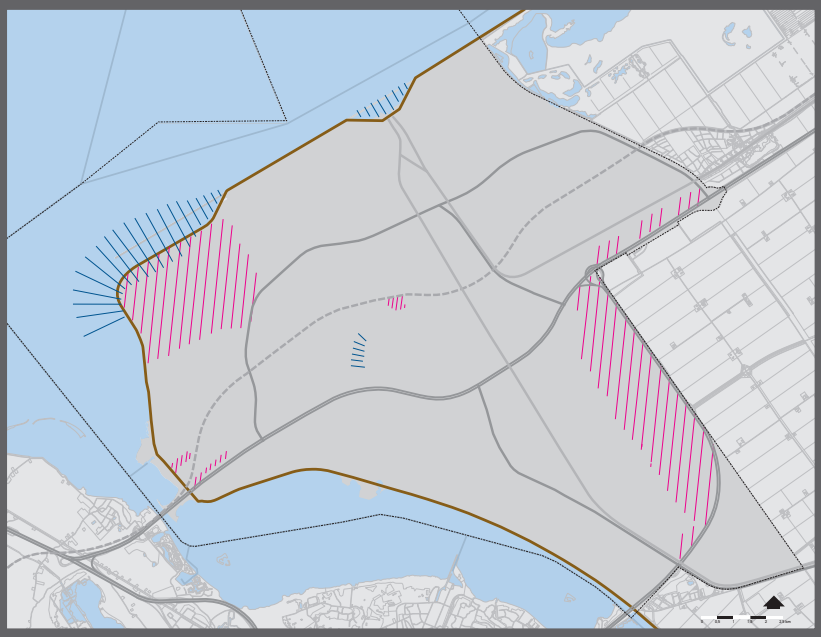
lopend werk
2003+

+



extra opgave
2003 - 2010

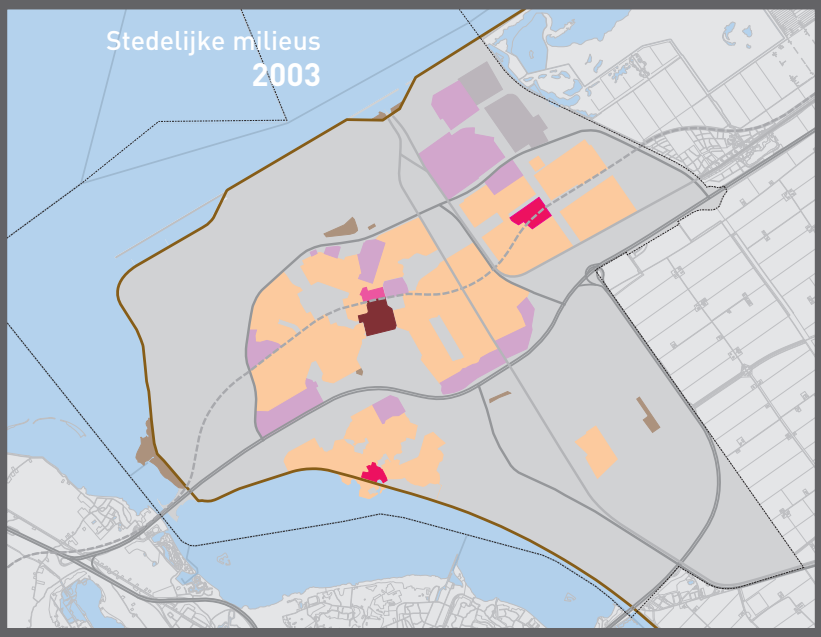
+

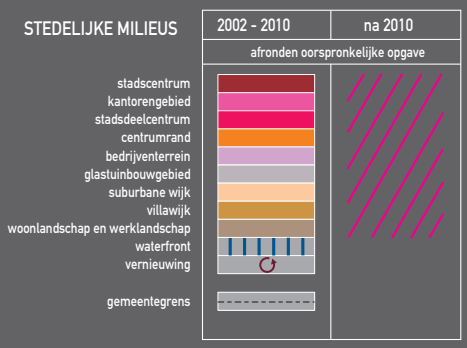


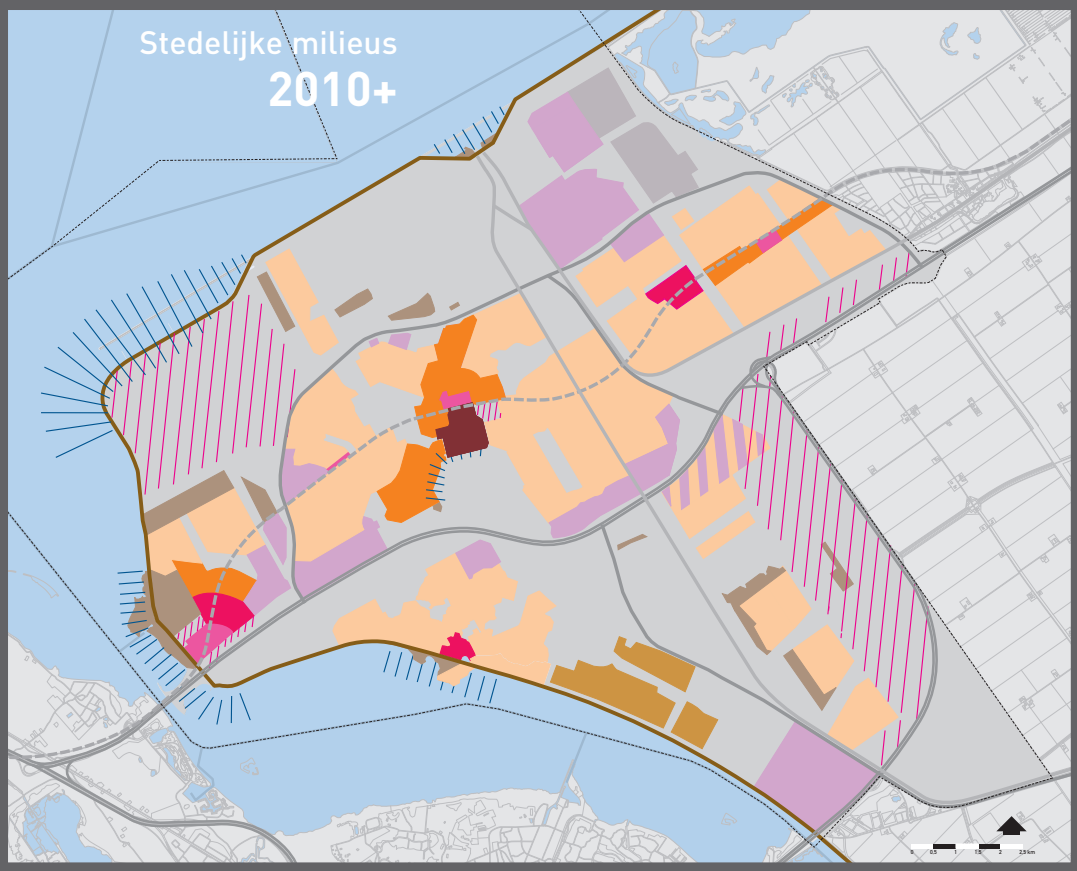
extra opgave
2010+

=

Stedelijke milieus







3

Eventuele schaalsprong

3.1 Inleiding

Als de huidige verstedelijkingsafspraken zijn uitgevoerd (VINEX/VINAC), omstreeks 2010, zal de stad circa 210.000 inwoners hebben. Vervolgens zal Almere verder werken aan de afronding van de oorspronkelijke opgave. Vanuit het Rijk en de regio leeft de wens dat Almere verder doorgroeit tot een stad met wellicht 400.000 inwoners (schaalsprong). Hoe de stad zich dan moet ontwikkelen is op dit moment één van de centrale onderwerpen van het 'Integraal Ontwikkelingsplan Almere'. In het kader van het structuurplan is daarop vooruitlopend al een eerste aanzet voor een visie gemaakt. Het levert bouwstenen die verder gestalte geven aan de toekomst van Almere. Bouwstenen die voorsorteren op de schaalsprong door een aantal ruimtelijke reserveringen en opties aan te geven en een reeks van voorinvesteringen vergen die daarmee samenhangen.

Wat betekent de wens van rijk en regio dat Almere oplossingen biedt voor een aantal ruimteproblemen in de Randstad? Almere kan een vitale bijdrage aan de ontwikkeling van de Deltametropool leveren. Tenslotte heeft Almere nog voldoende mogelijkheden om verder te groeien. Groei betekent echter veel meer dan het in een korte tijd bouwen van grote aantallen huizen. De lessen uit het verleden zijn daarin duidelijk. Ruimtelijk beleid voor de lange termijn hoeft nog niet in concrete plannen vertaald te worden. Wel moet de gemeente zich bezinnen op de vraag uit de regio voor een verdere schaalsprong, in het bijzonder welke voorinvesteringen noodzakelijk zijn. In de traditie van het structuurplan uit 1983 moeten verschillende mogelijkheden voor een eventuele schaalsprong opengehouden worden, zodat te zijner tijd flexibel op de dan ontstane behoefte kan worden ingespeeld. Het vorige structuurplan, waarvan het ontwerp al in 1978 gereed was, bewijst dat zo'n dertig jaar vooruitdenken bij het Almeerse groeitempo geen overbodige luxe is en voorsorteren en voorinvesteren kritische succesfactoren zijn. Vroegtijdig voorinvesteren betekent ook investeren in projecten die hun nut voor de stad ook nog kunnen bewijzen wanneer de schaalsprong uitblijft.

Dit hoofdstuk schetst een beeld voor een eventuele schaalsprong. Het dient als aanzet in het nadenken over de toekomst van de stad en vormt daarmee een bouwsteen voor de inzet van Almere in het Integraal Ontwikkelingsplan. Om dit op verantwoorde wijze te kunnen doen zullen achtereenvolgens de trends in de samenleving worden bekeken (paragraaf 3.2) en vervolgens de positie van Almere en de regio (paragraaf 3.3). Dit leidt in paragraaf 3.4 tot drie ruimtelijke accenten die een eventuele schaalsprong kunnen accommoderen. Tot slot worden in paragraaf 3.5 de eisen geformuleerd waaraan voldaan moet worden wil een schaalsprong succesvol kunnen zijn.

3.2 Trends

In deze paragraaf worden de belangrijkste maatschappelijke trends op een rij gezet. De reikwijdte van sommige trends en met name hun wederzijdse beïnvloeding is nog nauwelijks te voorspellen. Trends gaan vaak ook weer voorbij; trendbreuken komen meestal onverwacht en kunnen onvermoede resultaten opleveren. Dat maakt de ruimtelijke uitwerking onzeker. De trends hebben echter ook een gezamenlijke constante: ze wijzen op een noodzaak tot flexibiliteit, differentiatie en contrast in het ruimtelijk beleid. Onder die voorwaarden kunnen de trends tot nieuwe kansen voor Almere worden omgebogen.

De belangrijkste krachten achter de te beschrijven trends zijn de informatie- en communicatietechnologie en de welvaartsontwikkeling. Beide hebben de afgelopen jaren een onstuimige groei doorgemaakt. De doorwerking van de trends is sterk afhankelijk van de vraag of dat de komende jaren ook nog het geval zal zijn. Bij hoogconjunctuur zullen trends sneller doorzetten. Bij een economische recessie zal dit proces langzamer verlopen, maar vermoedelijk niet tot staan worden gebracht. Een goede toekomstvisie bereidt de stad voor op beide mogelijkheden, op voor- en tegenspoed.

De trends die de toekomst het sterkst lijken te gaan beïnvloeden, zijn:
- toenemende individualisering van de samenleving;
- een toenemende gerichtheid op de marktvraag en kwaliteit;
- het ontstaan van een netwerksamenleving;
- een meer diverse bevolkingssamenstelling.

Megatrends

- Toenemende individualisering van de samenleving
- Het ontstaan van de netwerkmaatschappij
- Toenemende gerichtheid op de marktvraag en kwaliteit
- Een meer diverse bevolkingssamenstelling

Afgeleide trends

Verkeer en vervoer
- Toename van de mobiliteit
- Groei van het autobezit
- Groei van het autogebruik
- Spreiding van verkeersstromen over de dag

Wonen
- Afnemende gemiddelde woningbezetting
- Meer ruimte per woning
- Combinaties van wonen met werken en recreëren
- Toename eigenwoningbezit
- Differentiatie in woning en woonomgeving
- Zwakkere relatie tussen verhuisgeneigdheid en werk

Werken
- Toenemende arbeidsparticipatie
- Opkomst van de diensten- en kenniseconomie
- Meer E-economy
- Groter belang van de kwaliteit van het vestigingsmilieu

Voorzieningen
- Zoeken naar extremen
- Meer impuls- en zapgedrag
- Schaalvergroting
- Groter belang van de kwaliteit van de locatie
- Grotere actieradius

Individualisering

Individualisering is de grootste drijvende kracht achter de verandering in de maatschappij. Mensen bepalen meer en meer hun eigen voorkeuren en streven die na, op alle denkbare terreinen. Dit proces leidt tot een snel groeiende verscheidenheid in bewonersgroepen en hun huishoudens (wel of geen kinderen, wel of geen vaste partner, wel of geen fulltime baan). Leefstijlen worden diverser en komen tot uiting in de eisen, maar ook verwachtingen ten aanzien van woning en woonomgeving in zowel fysieke (zoals kenmerken van de woning, stedenbouwkundige opzet), sociale (mate van heterogeniteit, samenstelling, dynamiek, 'sociaal klimaat' etc.) en functionele (bijvoorbeeld nabijheid van voorzieningen) zin. De betekenis van de naaste woonomgeving verandert hierdoor voor de bewoners in hoge mate. Enerzijds verliest de eigen woonbuurt sterk aan gewicht als de plek voor dagelijkse bezigheden zoals de kostwinning, de schoolgang, het participeren in verenigingen en de omgang met vrienden en kennissen. De actieradius van mensen neemt in hoog tempo toe en maken deel uit van zeer uiteenlopende sociale netwerken. Anderzijds wint de lokale woonomgeving echter ook aan belang. Specifieke woonwensen zullen ertoe leiden dat buurten transformeren tot 'bijzondere' woonmilieus, zogenaamde woondomeinen, met een specifieke bevolkingsopbouw en daarop toegeruste voorzieningen. Dit zal zijn invloed hebben op onder meer de samenlevingsvormen, de woonwensen en het ruimtelijke gedrag. De buurt krijgt een

uitstraling die past bij een bepaalde woonstijl en het bijbehorende consumptiepatroon. De kwaliteit van de directe woonomgeving, inclusief de voorzieningen, zal aan belang winnen, het belang van de wijk als de lokale leefgemeenschap van weleer boet daarentegen in aan belang.

Ook voor de woning zelf heeft dit gevolgen. De belevingskwaliteit wordt belangrijker. Dat uit zich in de eerste plaats in de behoefte aan een ruimere woning. Die komt ook voor meer mensen binnen bereik, met de groei van de woningvoorraad en de toenemende financiële mogelijkheden van veel mensen. Ook gaat er een impuls uit van het eigenwoningbezit en particulier opdrachtgeverschap, die beide in de komende decennia aanmerkelijk zullen toenemen.

Van de overheid verwacht men een aantal fundamentele zekerheden, zoals de zorg voor de veiligheid. De publieke ruimte hoort veilig en schoon te zijn. Maar dat gaat niet automatisch gepaard met een grotere individuele bereidheid om zich in te zetten voor het collectieve belang. De waarde die men hecht aan de directe woonomgeving, de uitstraling ervan en de voorzieningen in de buurt, hoeven zich niet direct in een sterke sociale band met de buurt te vertalen. Buurtgebonden vrijwilligerswerk komt moeizaam tot stand. Toch zijn hier ook arrangementen nodig. Deze kunnen de vorm aannemen van samenwerkende eigenaren, een wijkservicecentrum, wijkpolitie of de inzet van dienstverlening door het midden- en kleinbedrijf.

De huidige stedelijke milieus in Almere zijn nog te eenzijdig van samenstelling om te voldoen aan de gedifferentieerde en flexibele woningvraag, voorzieningen en werk. Er is geen perfecte match met de diversiteit aan leefstijlen binnen de Almeerse poorten (van pioniers, conformisten, open en kritische wereldburgers tot individualisten). De uitersten op de woningmarkt zijn ondervertegenwoordigd. De ruimtelijke voorwaarden om tot die differentiatie te komen zijn wel aanwezig. Vooral het groene karakter van Almere is een steeds belangrijker wordende kwaliteit.

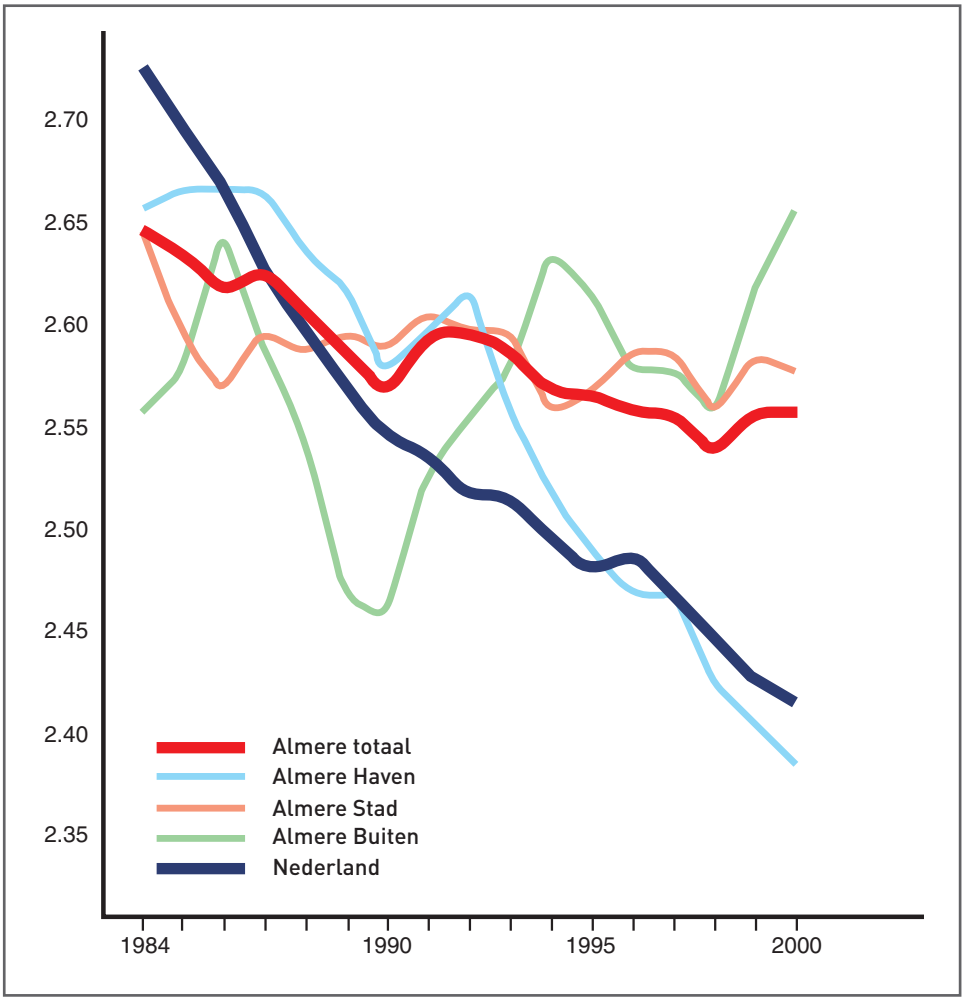
Kwaliteit en marktvraag

Ook voor de economische structuur heeft individualisering ingrijpende gevolgen. Het succes van een bedrijf of product hangt steeds meer af van de aansluiting op de wens van de consument. Gewend geraakt aan de gemakken van de informatietechnologie gaat de consument meer eisen van de aanbieder en wordt hij in zijn gedrag minder trouw aan producten. Gemak is het sleutelwoord en men is bereid hiervoor te betalen. Bedrijven zullen hun bedrijfsorganisatie en hun vestigingsbeleid hierop aanpassen. De detailhandel kent al langere openingstijden. Dankzij internet kunnen producten 24 uur per dag besteld worden en in korte tijd worden thuisbezorgd.

Schaalvergroting heeft er de afgelopen jaren toe geleid dat de differentiatie in voorzieningen afgenomen is: onderwijsfusies, gezondheidscentra, grote supermarkten. De afstand tot de voorzieningen wordt groter, met de gevolgen van dien voor de bereikbaarheid en mobiliteit. De golf van grootschaligheid leidt tot een tegenreactie. Er is behoefte aan kleinschaliger en persoonlijker dienstverlening, niet in de plaats van de grootschaligheid, maar ernaast. Grote schoolgemeenschappen kunnen bestaan naast scholen van 500 tot 800 leerlingen. Grote winkelcentra met megastores kunnen bestaan naast knusse, gezellige flaneerstraten met boetiekjes en terrasjes. Dankzij een sterke specialisatie kunnen kleinschalige voorzieningen een groot gebied bedienen, eventueel ondersteund door verkoop via internet. Winkels in uitheemse etenswaren bijvoorbeeld kunnen tegelijk een basisvoorziening voor de buurt zijn en een gespecialiseerde voorziening voor de regio. Internet biedt de consument thuis een enorm aanbod, maar velen zullen toch ook even een persoonlijk advies vragen van de vertrouwde dienstverlener, liefst in de buurt en op een tijdstip dat de consument uitkomt.

Ook in het vrijetijdsgedrag treden veranderingen op. Aan de ene kant is er de behoefte aan ultieme stedelijkheid en aan de andere kant aan meditatie en rust. Middelmaat alleen is niet meer voldoende. Natuur in de stad wordt een belangrijke kwaliteit en trekt zowel de eigen bevolking als mensen van elders. Dit is ook het geval bij recreatiegebieden buiten de stad of aan de rand ervan. Water, strand en bos, gecombineerd met allerlei vormen van vermaak worden dagvullende attracties, mede vanwege de flexibilisering van arbeidstijden en toenemende koopkracht. De vrijetijdseconomie wordt steeds belangrijker. Inzetten op extremen, met ander woorden een veel grotere variatie, speelt in op deze behoefte uit de samenleving.

Almere voldoet aan de voorwaarden om in te spelen op deze vraaggerichte economie. De groeiopgave is een belangrijk middel om de gewenste contrasten aan te brengen: extensieve natuurgebieden naast intensieve stedelijke milieus, grootschalige stedelijke centra naast kleinschalige groene woonbuurten, sterk planmatige ontwikkelingen naast een meer soepele, flexibele strategie. Versterking van de differentiatie in de groenstructuur, en in stedelijke milieus zijn tevens belangrijke impulsen voor een betere balans tussen de diverse stedelijke functies en kan de relaties daartussen binnen de stad versterken.



Gemiddelde woningbezetting. Bron: Sociale Atlas Almere 2000.

Groep en land/nationaliteit	Nationaliteit	in %	Etniciteit	in %
Nederland	127.831	89,5 %	107.514	75,3 %
Noord-West Europa	1.177	0,8 %	5.176	3,6 %
overig westers	277	0,2 %	1.005	0,7 %
Surinaams/Antilliaans	335	0,2 %	13.079	9,2 %
Mediterraan	2.369	1,7 %	6.720	4,7 %
Afrikaans	281	0,2 %	1.549	1,1 %
Overige landen	1.678	1,2 %	7.754	5,4 %
Dubbele nationaliteit	8.849	6,2 %	-	-
Totaal	142.797	100,0 %	142.797	100,0 %

Inwoners naar nationaliteit en naar etniciteit, 1 januari 2000. Bron: Sociale Atlas Almere 2000.

Netwerksamenleving

Mensen worden vrijer in de keuze van hun woning en woonomgeving. Toch zal de directe woonomgeving in afnemende mate het ruimtelijk kader voor het dagelijks leven vormen. De stedelijke samenleving raakt steeds meer verbonden op het niveau van netwerken die zich over grotere oppervlakten uitstrekken. Voor het wonen, het werken en de vrijetijdsbesteding worden steeds grotere afstanden afgelegd. Het werk bepaalt niet meer de woonplaats. Werknemers wisselen vaker van werkkring en vaak hebben meerdere leden van het huishouden een baan. Dat wijst op het grote belang van bereikbaarheid in de netwerksamenleving. Inzet van de informatie- en communicatietechnologie relativeert het belang van de woonwerkafstand nog verder. Dankzij laptop en gsm kan vrijdagmiddag vanaf het vakantieadres of thuis nog een uurtje gewerkt worden. Het telewerken, gecombineerd met flexibele werktijden, kan bijdragen aan vermindering van de dagelijkse files. Een adequate digitale infrastructuur is daarbij onontbeerlijk.

Binnen de netwerkstad is de bereikbaarheid de ruggengraat van alle ontwikkelingen. Zeker is dat zowel het bezit als het gebruik van de auto de komende decennia verder zal toenemen, nog versterkt door de groei van Almere. De auto zal echter maar een deel van de mobiliteitsgroei kunnen opvangen. Nieuwe aansprekende en snelle vormen van openbaar vervoer moeten, naast de auto, voorzien in een evenwichtige mix. Gemeenten die een totaal mobiliteitspakket kunnen aanbieden van verschillende vervoerssoorten in verschillende richtingen, hebben een belangrijk vestigingsvoordeel in huis.

Het belang van bereikbaarheid neemt in een netwerksamenleving toe, maar toch zal de onderlinge nabijheid van verschillende functies ook een kwaliteit zijn. Dat stelt de drukke consument in de gelegenheid om bepaalde taken, geneugten en verantwoordelijkheden efficiënt te combineren. De combinatie van bedrijven en voorzieningen onder één dak, in of nabij de woonomgeving, en het mengen van woon-, werk- en recreatiefuncties dragen daaraan bij. Bijkomstige voordelen zijn de verlevendiging van de wijk, de beperking van de mobiliteit en een hogere participatie in het arbeidsproces. Voorwaarde voor het mengen van woon- en werkfuncties is dat de betreffende bedrijven geen milieuoverlast met zich meebrengen en niet te veel verkeer aantrekken. Functiemenging van bedrijvigheid met vormen van sport, leisure en onderwijs is succesvol gebleken. Naast het 'gewilde' wonen dient er plaats te worden ingeruimd voor het 'gewilde' werken.

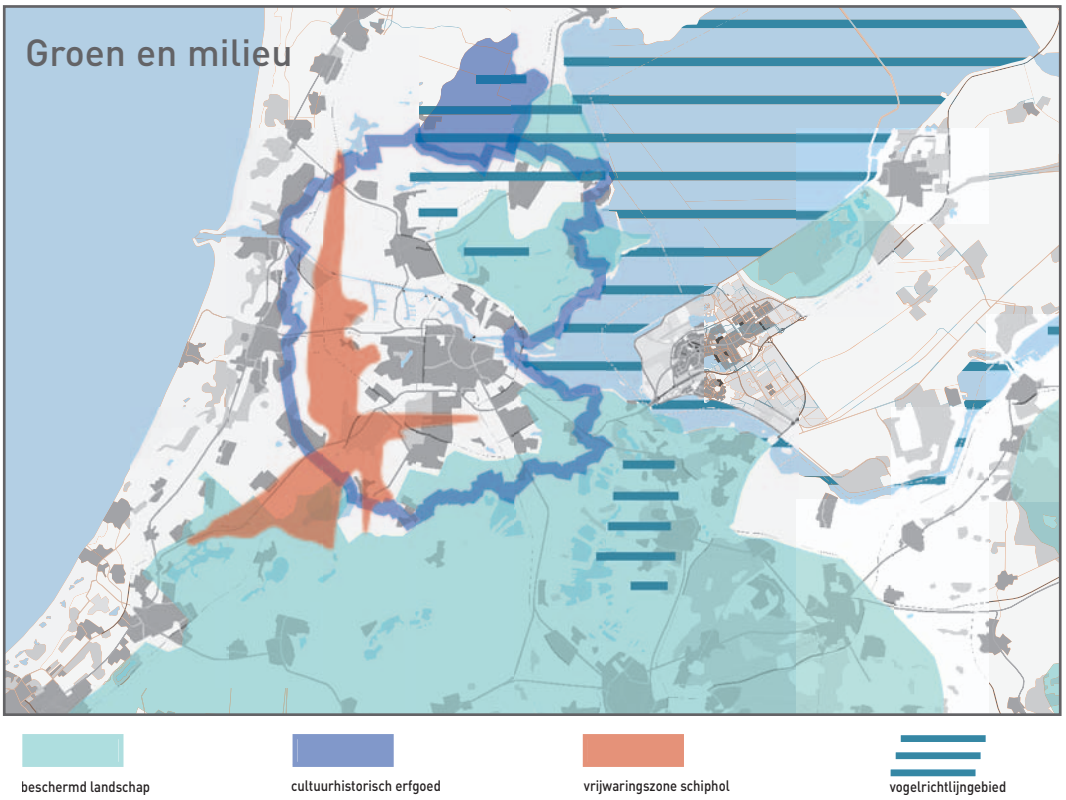
De netwerkvorming in het bedrijfsleven strekt zich uit over een nog veel grotere schaal. Economische netwerken leiden tot globalisering: de wereld wordt het speelveld. In hun vestigingsbeslissingen worden bedrijven vrijer; zij worden 'footloose'. Tegelijk willen bedrijven dicht bij de consument blijven, om snel in te kunnen spelen op veranderingen in de smaak en de wensen van de markt. De informatie- en communicatietechnologie helpt daarbij, maar kan niet de plaats innemen van een goede fysieke bereikbaarheid. Daarnaast verandert de relatie van het bedrijf tot zijn personeel. Als gevolg van demografische verschuivingen en de groeiende economie wordt de arbeidsmarkt krapper. Bedrijven moeten meer moeite doen om goede mensen te krijgen. Het aanbod van voldoende gekwalificeerde arbeidskrachten wordt een belangrijke factor in de vestigingsplaatskeuze. Aantrekkelijke werklocaties moeten meer omvatten dan een mooie inrichting en een goede bereikbaarheid, hoe belangrijk deze aspecten ook blijven.

Groei van Almere moet hand in hand gaan met de versterking van de positie in het stedelijke netwerk. De infrastructuur, de voorzieningen en de werkgelegenheid moeten meegroeien. Op het punt van de bereikbaarheid met verschillende vervoerswijzen verkeert Almere in een uitgangssituatie die dringend verbetering vereist. De attractiviteit van Almere als vestigingsplaats vraagt om een ruimer aanbod van geschikte woningen voor (toekomstige) werknemers en een hoogwaardig sociaal-cultureel en educatief aanbod.

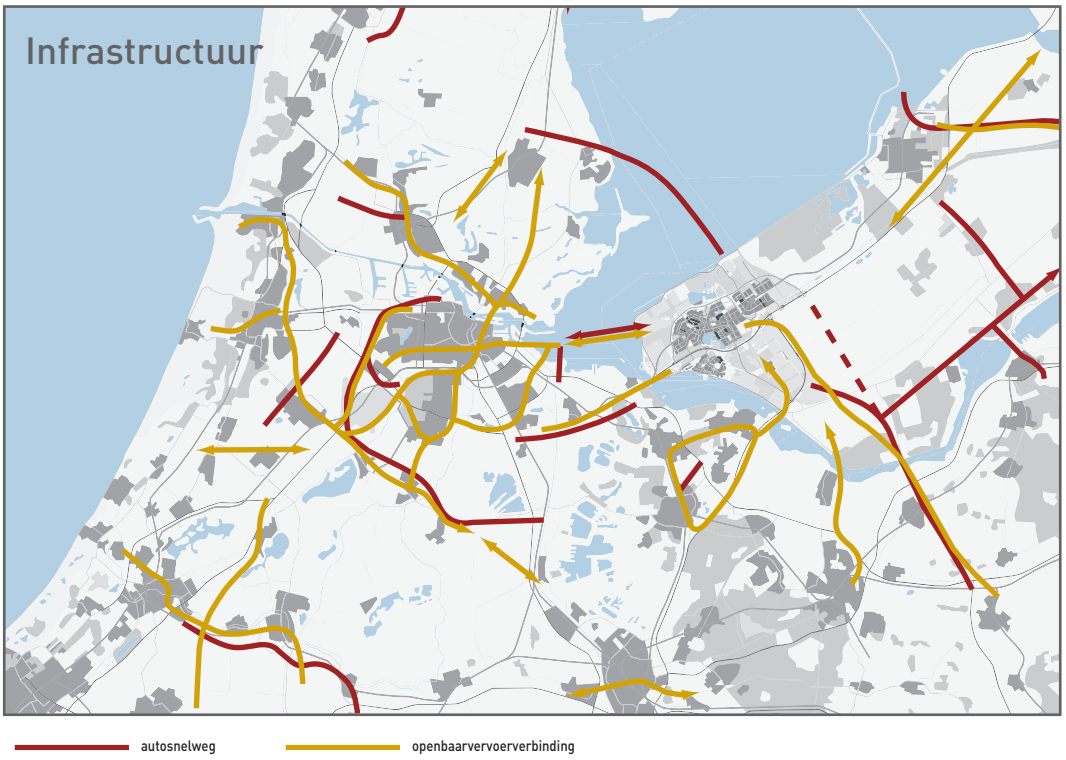
Meer diversiteit bevolkingssamenstelling

Vergrijzing, huishoudensverdunning (een kleiner aantal mensen per huishouden) en de diversiteit in culturele achtergrond zijn de belangrijkste processen achter de verwachte demografische veranderingen. Vanwege de vergrijzing, meer scheidingen en de tendens dat jongvolwassenen vaker en langer ongebonden blijven, neemt de gemiddelde woningbezetting af. Dat proces is al jarenlang aan de gang maar lijkt nog niet ten einde te komen. Het aantal eenpersoonshuishoudens groeit relatief sterk. Het demografische beeld wordt bovendien onrustiger: huishoudenssituaties wisselen steeds vaker en mensen verhuizen frequent: gemiddeld iedere zeven jaar. Vooral jong volwassenen wisselen vaak van woonadres.

Ook de culturele achtergrond van de bevolking wordt gevarieerder. Die diversiteit zal de komende jaren toenemen. Veel buitenlanders zullen zich in Nederland, en dus ook in Almere, vestigen. Net als de huidige bevolking zullen zij voor een deel vasthouden aan de eigen cultuur, maar voor een deel ook een leefstijl aannemen waarin verschillende culturen samensmelten. Migrantengroepen wijken in demografisch opzicht vaak af van het Nederlandse gemiddelde (huishoudens zijn vaak kinderrijker en de vergrijzing komt pas later op gang)



De open (groene) ruimte in de Noordvleugel kent veelal een nationale beschermingsstatus. Gebieden als de Veluwe, Groene Hart, Utrechtse Heuvelrug, Stelling van Amsterdam en Waterland vallen daardoor af als potentiële verstedelijkingsgebieden. Daarnaast heeft de vrijwaringszone van Schiphol een grote beperking op de mogelijkheden in de Haarlemmermeer en ten zuiden van Amsterdam.



Binnen de Noordvleugel staan veel verschillende infrastructurele projecten op het programma. Met name rond Amsterdam/Schiphol is een grote kwaliteitsslag noodzakelijk. De verbindingen vanuit Almere richting Amsterdam en Schiphol maken deel uit van deze kwaliteitsslag. Opvallend is wel dat met name rondom Schiphol een aantal projecten reeds in uitvoering is genomen (A5, Zuidtangent, verbreding A4).

en kunnen andere leefpatronen hebben. Hun behoefte aan voorzieningen en woningen kent daarom accentverschillen ten opzichte van het traditionele patroon. Nu al kent Almere 197 nationaliteiten.

Zowel de demografische als de culturele differentiatie in de samenstelling van de bevolking heeft haar weerslag op de woningmarkt en de voorzieningen. Ouderen vragen om kleinere woningen en specifieke voorzieningen, bijvoorbeeld op het terrein van sport. Jonge één- en tweepersoonshuishoudens hebben een relatief grote behoefte aan ontmoetingsplekken, zoals uitgaansgelegenheden en sportfaciliteiten. Veel etnische groepen zijn sterk naar buiten gericht en maken veel gebruik van de openbare ruimte. Dat resulteert in een ruimtebehoefte voor een exotische avondmarkt, culturele festivals of vergelijkbare initiatieven. Stimuleren van etnisch ondernemerschap is een geschikt middel om die differentiatie in voorzieningen te bereiken. Tot slot ligt er een relatie tussen de bevolkingssamenstelling en het verkeer. Een groter aantal kleine huishoudens zal het autobezit en -gebruik vergroten. Dit zal leiden tot een grotere druk op de infrastructuur voor de auto en een grotere parkeerdruk.

In Almere, net als elders in Nederland, zal het aantal ouderen blijven stijgen. Ondanks de sterke bevolkingsgroei van Almere zal ook het percentage ouderen toenemen. Vooral de oudste delen van Almere krijgen hiermee te maken. Dat heeft consequenties voor de behoefte aan woningen en voorzieningen. Ook de groei van de een- en tweepersoonshuishoudens onder jong-volwassenen en de multiculturele samenstelling van de bevolking leiden tot de noodzaak van een veelzijdiger woning- en voorzieningenaanbod in Almere.

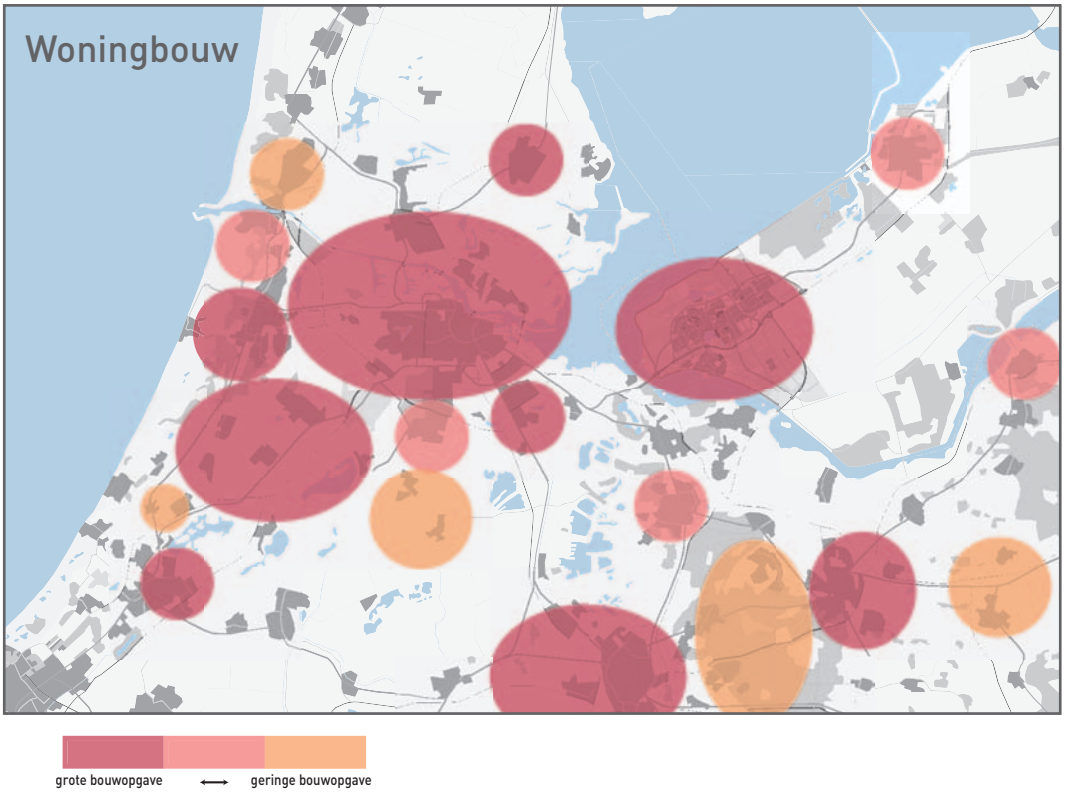
3.3 Almere en regio

In de noordelijke Randstad ontwikkelt zich een aantal grote economische centra: Schiphol, de Amsterdamse Zuidas, Amsterdam Zuidoost, Almere, Utrecht, Amersfoort en het Gooi. De ruimtelijke invloed van deze centra strekt zich uit tot in Almere (en verder). Ze bieden werk aan Almeerders, maar bedrijven in deze centra komen steeds vaker tot de conclusie dat een (neven)vestiging in Almere een aantrekkelijk alternatief vormt. De toenemende band tussen Almere en de grote economische centra stelt eisen aan de bereikbaarheid. Waar nu nog een relatief afhankelijke relatie bestaat tussen Almere en de regio waar het voorzieningen en werk betreft, zal in 2010 een evenwichtiger situatie zijn bereikt. Verder heeft zich met het droogvallen en de inrichting van Zuidelijk Flevoland een aantrekkelijk nieuw milieu gevormd van grote recreatieve en ecologische waarde. De Oostvaardersplassen zijn bijvoorbeeld van internationale ecologische betekenis.

Zowel het Rijk als de provincies Flevoland, Utrecht en Noord-Holland voorzien een belangrijke verstedelijkingsopgave voor Zuidelijk Flevoland. In de loop der jaren zijn vele visies opgesteld elk met expliciet of impliciet uitspraken over een verdere groei van Almere (de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening (2001), de Regionale Verkenning Zuidelijk Flevoland 2010-2030 (2001), de Stellingnamebrief Nationaal Ruimtelijk Beleid (2002), het Streekplan Noord-Holland Zuid (2003) en de Randstadnota's Naar een Blauwgroene Deltametropool (2001) en het Ontwikkelingsbeeld Deltametropool (2003)). Dat stelt de gemeente Almere voor de vraag welke rol zij binnen de Deltametropool wil gaan vervullen. Welke eisen stelt een verantwoorde schaalsprong? Moet Almere ook na 2010 in blijven zetten op de woonwerkstad? Zijn de meerkernige structuur en een goed uitgebouwd groenblauw raamwerk voldoende als onderscheidende kwaliteiten? Welk economische profiel kan Almere aannemen? Almere moet zich voorbereiden op deze vraagstukken die onvermijdelijk zullen komen.

Belangrijke, onderscheidende kwaliteiten van het Almere van 2010 moeten bij een verdere schaalsprong behouden blijven of, beter nog, een kwaliteitsimpuls krijgen: de meerkernigheid, het stadshart, het voorzieningenniveau, het groenblauw raamwerk, de differentiatie in woon- en werkmilieus, bijzondere omgevingskwaliteiten zoals bijvoorbeeld de kusten en de interne bereikbaarheid. Een nieuwe groeiopgave mag geen nieuwe achterstanden oproepen in de externe bereikbaarheid en het voorzieningenniveau. Integendeel in 2010 in moet er een vergaande inhaalslag zijn geleverd.

Uitgangspunt voor de schaalsprong is dat Almere als stad een stevige positie wil verwerven in het geheel van de Deltametropool die tevens de vitaliteit van het stedelijk netwerk van de Noordvleugel en de Deltametropool versterkt. Dat betekent dat er een spectrum van voorzieningen moet worden geaccommodeerd die past bij een grote stad (hoger onderwijs, een ziekenhuis dat diverse specialismen heeft, overheidsvoorzieningen en dergelijke). Bij het aantrekken van werkgelegenheid en regionale voorzieningen geldt het benutten van de positie van Almere binnen de Noordvleugel. Dat betekent bijvoorbeeld: hoofdkantoren in Amsterdam en backoffices in Almere, luchthaven gerelateerde werkgelegenheid op Schiphol en verwante, maar niet direct luchthaven gerelateerde werkgelegenheid in Almere, een groot en bruisend theater in Almere en de Opera in Amsterdam.



De regionale woningbouwopgave voor de periode 2010-2030 omvat een half miljoen woningen. Het kaartbeeld geeft aan dat de regio's Amsterdam en Utrecht (stad en Amersfoort) absoluut de grote nieuwbouwers zullen zijn. Met name de opgave op binnenstedelijke locaties in de gemeente Amsterdam is erg groot.

In de komende decennia blijft er een aanmerkelijke vraag naar ruimte voor werklocaties. Naast een grote vraag in de regio Amsterdam, wordt de vraag ook groter in andere aangrenzende regio's. Er ontstaat een schil die zich gaat uitstrekken tot op de Veluwe.

De ontwikkelingsmogelijkheden zijn tijdgebonden en sterk afhankelijk van de economische situatie op een bepaald moment, maar ook van de maatschappelijke wil om de stad verder te laten groeien. Bij een verkenning naar de mogelijkheden voor de toekomst zal dus rekening moeten worden gehouden met een grote mate van flexibiliteit. Dit biedt inwoners en bestuurders de mogelijkheid om bij te sturen en op een groot aantal terreinen de juiste keuze op het juiste moment te maken. Alleen deze benadering maakt het mogelijk om in te spelen op de wensen en behoeften van de inwoners van Almere in de periode 2010 tot 2030. Het is ook de enige mogelijkheid om de schaalsprong een kwalitatief goede invulling te geven.

Als de gemeente Almere een nieuwe groeiopgave accommodeert, schaart Almere zich onder de grote steden van Nederland. Als grote stad vraagt zo'n positie om een duidelijke profilering binnen de in wording zijnde Deltametropool en binnen Nederland, analoog aan het rijtje van de financiële hoofdstad Amsterdam, de havenstad Rotterdam, het bestuurscentrum Den Haag en het nationale dienstverleningscentrum Utrecht. Almere moet daar een logische plek in verwerven, zonder (nog) het voordeel van een (inter-)nationaal infrastructuurknooppunt, maar met het voordeel van een goed uitgebouwd groenblauw netwerk. Het ligt voor de hand dat voordeel in een strategie voor de lange termijn verder uit te werken.

3.4 Drie accenten

De drie accenten, die in deze paragraaf worden gepresenteerd, geven elk een eigen inkleuring van een mogelijke schaalsprong. Ze verkennen de hoeken van het speelveld, door steeds uit te gaan van een enkele overheersende oriëntatie. Elk van de accenten levert nieuwe kansen, maar ook bedreigingen voor Almere op. Als gemeenschappelijk startpunt voor de drie accenten geldt de in het vorige hoofdstuk beschreven situatie van 2010. Alle onomkeerbare plannen en noodzakelijke planinitiatieven om tot een kwaliteitsimpuls te komen zijn in uitvoering, ook als deze tot na 2010 doorlopen. De accenten bouwen voort op de vòòr 2010 ingezette westelijke oriëntatie van Almere, dus met de eerste stedelijke ontwikkeling in Almere Pampus in het volgende decennium en de extra infrastructuur richting Amsterdam en Schiphol. Voor Almere Hout is voor 2010 ook een rol weggelegd met het oog op de kwaliteitsverbetering van de stad (aanbod en differentiatie van woon-, werk- en voorzieningenmilieus).

Het is niet de bedoeling om in het structuurplan een keuze uit één van de drie accenten te maken. Daarvoor zijn de accenten te eenzijdig. Bovendien is het nog te vroeg om ondubbelzinnige keuzes voor de periode 2010-2030 te maken. Ze zijn bedoeld om zicht te krijgen op de mogelijke toekomsten van Almere, te fungeren als bouwsteen voor het Integraal Ontwikkelingsplan en om in het structuurplan de juiste mate van flexibiliteit en anticipatie (voorsorteren) in te bouwen. Een ander niet onbelangrijk oogmerk van de accenten is het benoemen van de grootste gemene delers, om daaruit de noodzakelijke voorinvesteringen in water, groen en infrastructuur te destilleren die voor 2010 op de agenda moeten komen of waar bij de vernieuwing en ontwikkeling van de stad rekening mee gehouden moet worden. Zo kan worden voorkomen dat Almere in 2010 voor verrassingen komt te staan.

De drie accenten zijn 'Poort van de Randstad', 'Groen in de Randstad' en 'Zelfstandig in de Randstad' die respectievelijk onder de werknamen 'Stad aan het IJmeer', 'Het Nieuwe Gooi' en 'Centrumstad' als onderwerp van verdere uitwerking in het project 'Toekomst Almere' opgenomen zijn.

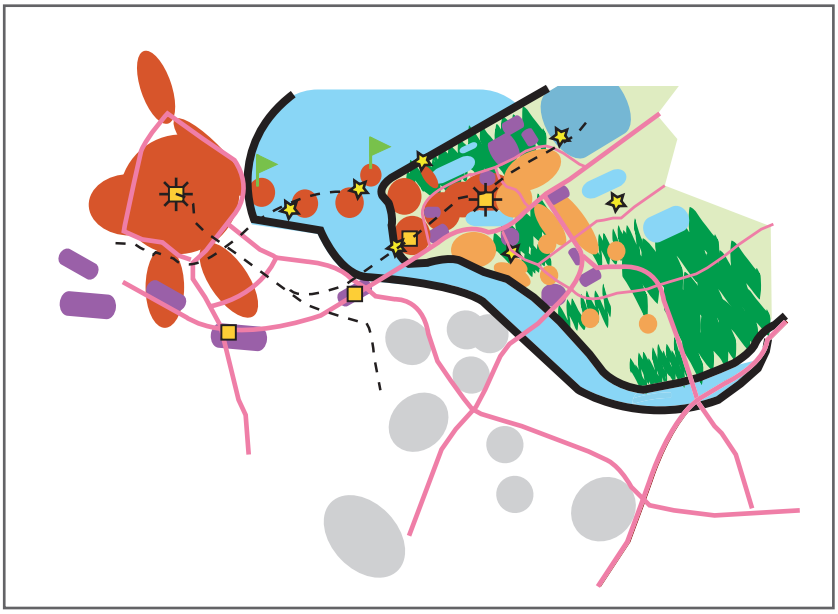
Accent 1: Almere - Poort van de Randstad (Stad aan het IJmeer)

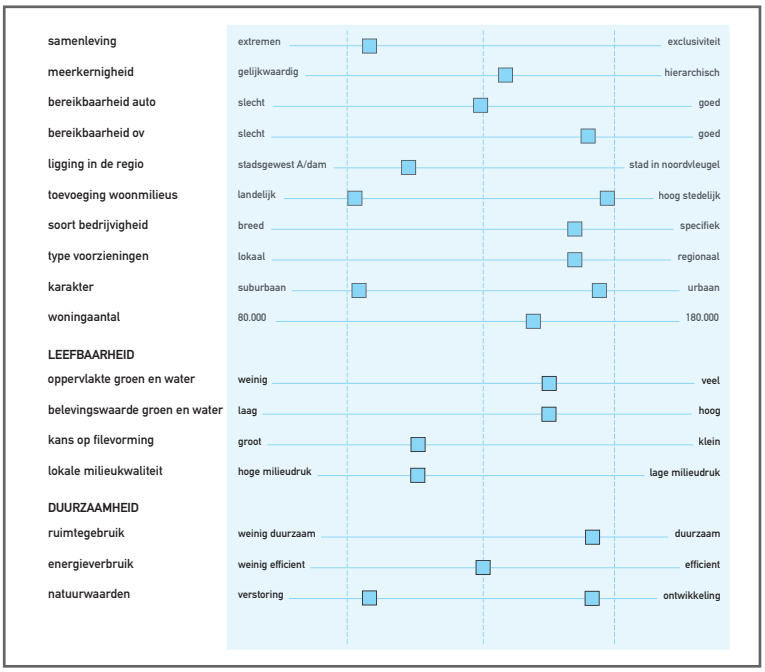
De dynamiek van de Amsterdam-Schipholregio begint in Almere, aan het IJmeer. De A6 is de letterlijke grens tussen de hectiek van de Randstad en het suburbane, groene wonen net buiten de Randstad. Almere is onderdeel van de Amsterdamse netwerkstad en heeft daarin een specifieke rol, in het bijzonder in recreatief en sportief opzicht. Alle belangrijke locaties zijn optimaal ontsloten met hoogwaardig openbaar vervoer. Als gevolg daarvan maakt het binnen de Amsterdamse netwerkstad niet meer uit hoe ver mensen van hun werk wonen.

Accent 2: Almere - Groen in de Randstad (Het nieuwe Gooi)

Het Gooimeer is niet langer de scheiding tussen oud en nieuw, maar het centrale oriëntatiepunt van de regio. Rondom het water, temidden van bossen, parken en meren, is het Gooise woon- en werkmilieu tot diep in Zuidelijk Flevoland doorgedrongen. Almere is de grootste kern binnen dit nieuwe Gooi. Lommerrijke woonmilieus vormen de groene schil van de Randstad. Almere kiest positie aan de groene buitenrand van de Noordvleugel.

Poort van de Randstad

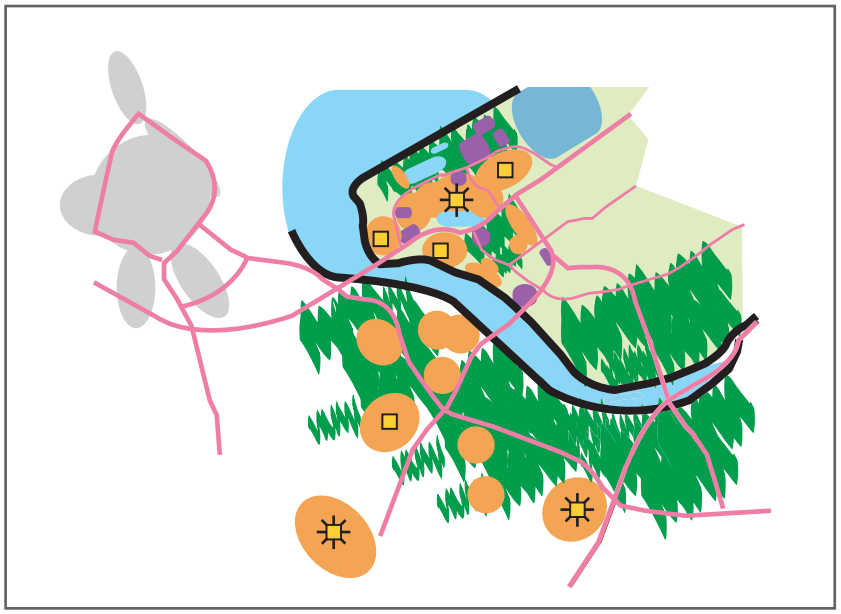


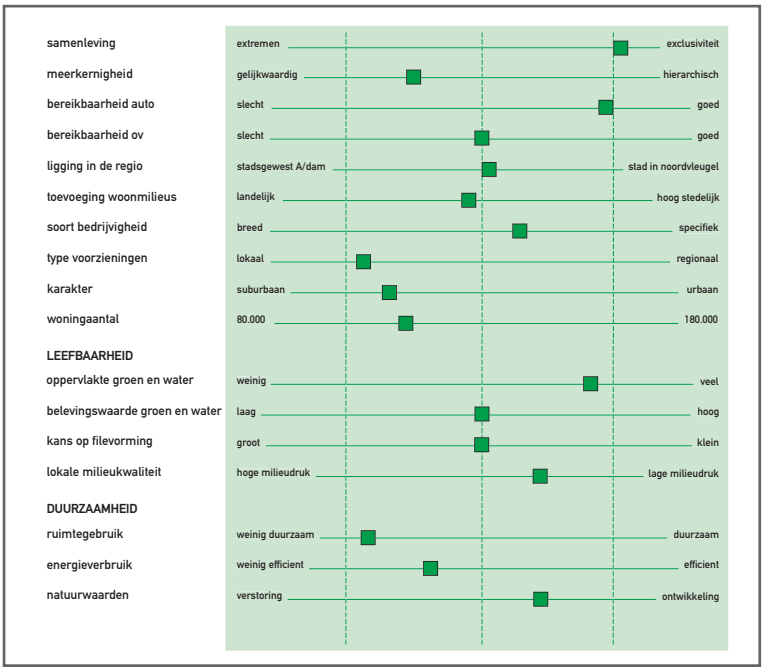


Kenmerken van de stad

De grens van de Randstad ligt op de verbrede A6. Almere verenigt de grote stad met het landelijke. De extremen komen bij elkaar, ying en yang. Een unieke recreatiestad in de noordelijke Randstad is ontstaan! De westkant van de stad maakt onlosmakelijk deel uit van de hoogstedelijke Randstad en heeft zich daar een unieke plaats in verworven. Door het aanbod van woon-, werk- en recreatiemogelijkheden is een zeer aantrekkelijk gebied ontstaan. Het IJmeer is daarbij niet langer een barrière, maar het 'Coney Island' van de Randstad. De IJmeerlijn en een autoverbinding onder het IJmeer door verbinden woon- en recreatie-eilanden in het IJmeer. De Oostzijde is onderdeel geworden van het Gooi en de dichtheid neemt af naarmate de stad dichter de grote groengebieden nadert. De groenblauwe verbinding binnen de stad tussen de twee polen wordt gevormd door Weerwater en Boswachterij Almeerderhout. Beide zijn met elkaar verbonden waardoor inwoners vrijelijk van beide werelden kunnen genieten.

Groen in de Randstad

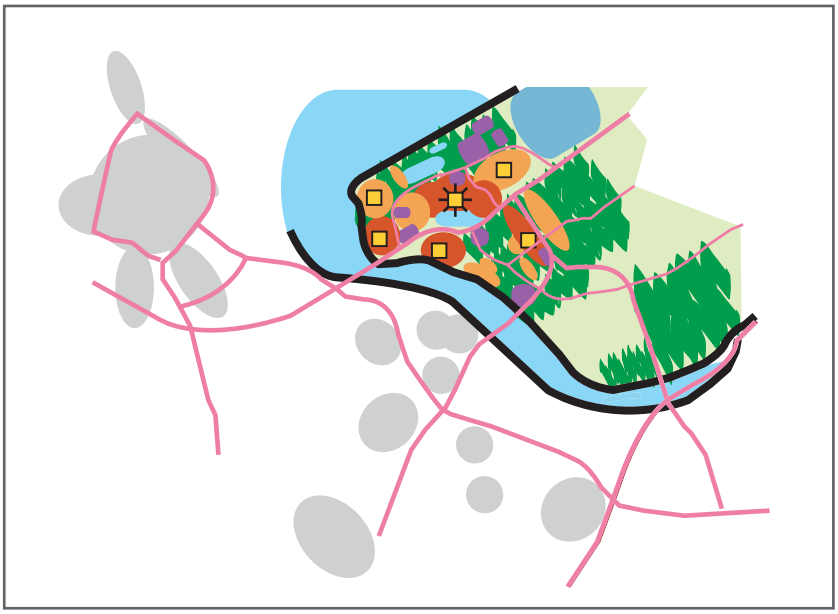


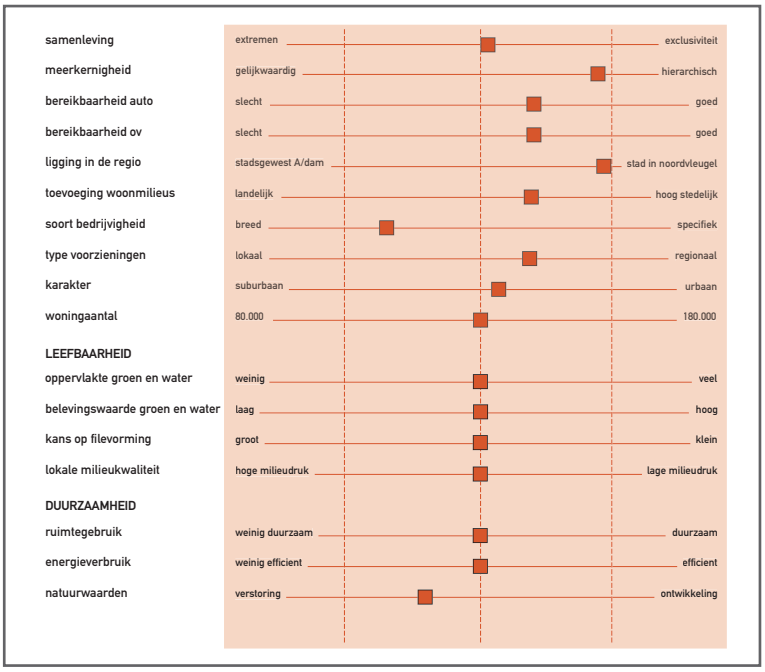


Kenmerken van de stad

Een chic mozaïek in het blauw en groen maakt het Gooi, Markermeer en Waterland tot de green & water belt' rond het intensief verstedelijkte gebied Utrecht, Amsterdam, Zaanstad en Haarlemmermeer. Met een zekere exclusiviteit, bruisend en dynamisch, maar wel netjes blijft de forens met een (iets) ruimere beurs de beeldbepaler van Almere. Snelle verbindingen richting Utrecht en Amsterdam vormen de aders met de buitenwereld. Settlements binnen groen en waterpartijen zijn het uitgangspunt met als leidraad de 'recreatieve mens'. Pampus wordt daarmee het spiegelbeeld van het oostelijk havengebied en completeert daarmee de reeks van recreatieve watervoorzieningen die van Almere Haven tot aan de Blocq van Kuffeler loopt. (Spiegel)Hout wordt een woonmilieu met een 'goudrand'. Door het vervallen van de A30-reservering kan de stad zich als het ware 'verdunnen' door middel van zeer exclusieve woningen, wat een krachtige mix van collectief en particulier groen en blauw oplevert. Het 'groene' en meerkernige netwerk karakter van Almere wordt voorts benadrukt doordat op bepaalde plekken waar veel hinder kan ontstaan de A6 en A27 zijn overkluist met groene stadscorridors. Vanuit het stadshart loopt er hierdoor een rechtstreekse recreatieve verbinding langs het Weerwater en door de boswachterij Almeerderhout over de A27 verder Flevoland in.

Zelfstandig in de Randstad





Kenmerken van de stad

Als sterk ontwikkelde economische pool is Almere een stad met een breed scala aan stedelijke functies en kan daarmee gekenschetst worden als een veelzijdige stad die alzijdig is ontsloten. Met Amsterdam, Rotterdam, Utrecht en Den Haag is het één van de vijf grote steden die het stedelijke veld van de Randstad domineren. Als zakelijke dienstencentrum, onderwijsstad en logistieke draaischijf heeft Almere bovendien een aantal economische specialisaties ontwikkeld van (inter)nationale allure. Ze zorgen er voor dat er elke ochtend flink wat spitsverkeer is richting Almere. Het 'groene' en meerkernige karakter van Almere blijft in tact, maar Almere Stad neemt een geheel andere positie in dan oorspronkelijke gedacht. De hoge stedelijkheid met een grote stapeling van functies maken Almere Stad tot een brandpunt van activiteiten, waar de andere stadskernen om heen zijn gegroepeerd. Infrastructuur in de vorm van de magneetzweefbaan en autoverbinding door het IJmeer en de A30 zijn belangrijke beeldbepalers van Almere, maar het contrast tussen dynamiek en rust blijft overeind.

Accent 3: Almere - Zelfstandig in de Randstad (Centrumstad)

Als een van de grotere steden in de Randstad biedt Almere haar inwoners een compleet pakket aan mogelijkheden en voorzieningen. Omdat de stad in de volle breedte uitgaat van de eigen mogelijkheden, en dus afziet van specifieke regionale inbeddingen, zijn goede verbindingen in alle richtingen van groot belang. Almere wordt daarmee een belangrijk economisch centrum binnen het netwerk van de noordelijke Randstad.

De accenten kunnen als volgt worden getypeerd: 'Poort van de Randstad' legt de nadruk op een voltooiing van de polder met een omvangrijk stedelijk programma in het IJmeer, 'Zelfstandig in de Randstad' benoemt het stadscentrum tot het brandpunt van alle activiteiten en 'Groen in de Randstad' stelt het groene, suburbane woonmilieu centraal. De accenten kennen ook een aantal gemeenschappelijke opgaven, die hoe dan ook op de beleidsagenda van Almere thuishoren (naast de uitbouw van het groenblauwe raamwerk waar elk accent van uitgaat): de inpassing van de Zuiderzeelijn (los van de exacte tracékeuze en systeemkeuze), de aanpak van de kustzones in de gehele gemeente, de voortzetting van de stijgende lijn in de topvoorzieningen en het aanbod van woonmilieus voor hoge inkomensgroepen.

Met de keuze voor een westelijke oriëntatie richting Schiphol en Amsterdam ligt het in de rede om te verwachten dat een schaalsprong van Almere invulling krijgt met een combinatie van de accenten 'Poort van de Randstad' en 'Groen in de Randstad'. Vanuit een oogpunt van duurzaamheid lijkt 'Poort van de Randstad' de beste aanknopingspunten te bieden, vanwege het principe van regionale concentratie in netwerkverband. 'Groen in de Randstad' leidt tot een lage milieudruk in Almere zelf, maar juist tot een hogere milieudruk in de regio. In het accent 'Zelfstandig in de Randstad' lijkt de milieukwaliteit te zullen opschuiven in de richting van het Nederlandse gemiddelde.

3.5 Eisen aan schaalsprong

In het geval van een schaalsprong van Almere moet onder meer worden uitgegaan van de kwaliteiten van de stad in 2010, alsmede van een aantal kwaliteitseisen. Belangrijke gemeentelijke kaders zijn een goede bereikbaarheid met de Noordvleugel van de Randstad, een hoogstaand voorzieningenniveau, gedifferentieerde woon- en werkmilieus, met oog voor de (dan) bestaande stad, een adequaat grondbeleid zodat een nieuwe verstedelijkingsopgave in goede banen kan worden geleid en niet het minst belangrijk een gezonde financiële huishouding. Zaken die allen tot hun recht zullen moeten komen in de vorm van integrale en meerjarige afspraken in het bestuursakkoord van het project Toekomst Almere.

Onomkeerbare keuzes over wat voor stad een groter Almere uiteindelijk zou kunnen zijn en welke betekenis voor de regio daaraan verbonden is, hoeven en kunnen nog niet worden gemaakt. De structuur van de stad dient een flexibiliteit te kennen om op ontwikkelingen in te kunnen spelen als deze daadwerkelijk aan de orde zijn. Met een nieuw structuurplan kan de gemeente een ruimtelijke structuur presenteren die verschillende denkbare stedelijke ontwikkelingen op kan vangen: enerzijds door het plegen van reserveringen en het aangeven van opties die ontwikkelingen in de toekomst niet in de weg staan en anderzijds door nu al armslag te krijgen om in een vroeg stadium te starten met voorinvesteringen. De geschiedenis van Almere heeft de noodzaak daarvan ondubbelzinnig aangetoond. Uit de drie accenten kan een aantal voorwaarden worden gedestilleerd waaraan zeker voldaan zou moeten worden, wil Almere tot een kwalitatief verantwoorde schaalsprong kunnen overgaan. Investeringen hiervoor zijn toekomstvast: ze zullen hun waarde ook bewijzen als de stad niet voor een schaalsprong kiest en er uiteindelijk ongeveer 250.000 mensen zullen wonen.

Reserveringen en opties

Op basis van de accenten kan worden aangegeven dat de stad in drie strategische gebieden kan worden verdeeld. Enerzijds is dat de bestaande stad, inclusief het stadshart. Dit gebied staat sterk in het teken van actief beheer en vernieuwing ten behoeve van de kwaliteitsimpuls. Dit proces zal als gevolg van een eventuele schaalsprong versterkt worden en tot transformaties leiden (bijvoorbeeld een Masterplan II voor het stadscentrum). In algemene zin onderstreept dit de nauwe samenhang tussen de bestaande stad en de toekomstige stadsdelen. Anderzijds zijn er de oostzijde van de stad met 'Spiegelhout' (gemeente Zeewolde) en de westzijde van de stad met Almere Pampus buitendijks waar een verstedelijkingsopgave sterk in het teken zal staan van ontwikkeling. Verstedelijking binnen het kader van een schaalsprong zal daarbij voor de stadsdelen Almere Hout en Almere Pampus (binnendijks) tot andere uitkomsten leiden, dan in de situatie van de oorspronkelijke opgave.

Binnen elk van deze gebieden kunnen reserveringen worden bepaald ten behoeve van een eventuele nieuwe groeiopgave. Daarmee wordt ook de richting aangegeven van de voorinvesteringen. Kritisch zijn dan de

voorinvesteringen in het groenblauwe raamwerk en de infrastructuur. Investeringen in deze twee 'lagen' zijn voorwaardenscheppend, vragen veel voorbereiding en tijd en dienen dus ook vroegtijdig ter hand te worden genomen. Bovendien kan er door middel van reserveringen voor gewaakt worden dat korte termijn ingrepen de lange termijn ontwikkeling onmogelijk maken.

Voorinvesteren in groenblauw raamwerk

Voor de investeringen in groen en blauw zijn op dit moment nog geen bijzondere rijkssubsidies beschikbaar, zoals 25 jaar geleden. Wel heeft het Rijk middelen ter beschikking om het groenblauwe raamwerk te versterken, en mogelijkheden om deze in te zetten langs de oever van het IJmeer en voor de 'robuuste verbinding' tussen de Oostvaardersplassen en het Horsterwold. Zonder de doelstellingen van deze rijksmiddelen geweld aan te doen (het betreft immers een robuuste verbinding), kunnen deze zones ingericht worden als landschappelijke zoom van een mogelijk toekomstig stedelijk gebied. Meest in het oog springend zijn:

- de groenblauwe band tussen Oostvaardersplassen en Horsterwold, in relatie tot het groenblauwe casco en de mogelijke stedelijke milieus in 'Spiegelhout';
- de binnendijkse en buitendijkse landschapsontwikkeling Almere Pampus in relatie tot de toekomstige infrastructuur en stedelijke milieus aldaar.

Voorinvesteren in infrastructuur

Realisatie van wegen en spoorwegen vergt een groot aantal jaren. Daarom moet al bij de investeringen ten behoeve van de kwaliteitsimpuls rekening worden gehouden met een eventuele opwaardering of uitbreiding in de toekomst. In het verleden is dit ook gedaan, waardoor de kwaliteitsimpuls tot 2010 aanzienlijk sneller tot stand kan worden gebracht. De voorinvestering richten zich op de technische en ruimtelijke mogelijkheid om Almere voor rail en auto tot een volwaardig onderdeel van de Noordvleugel te maken. Voorinvesteringen waaraan gedacht moet worden zijn:

- het tracé en systeemkeuze van de Zuiderzeelijn (hogesnelheidslijn of magneetzweefbaan) tussen de Randstad en het noorden van Nederland;
- de verlenging van de railverbinding in Almere Hout, dan wel via een tracé langs de A27, richting 't Gooi, Utrecht en Amersfoort;
- een capaciteitsvergroting en de inpassing van de A27 binnen de oostzijde van de nieuwe stad (Almere Hout/ 'Spiegelhout') in relatie tot de programmatische afstemming en kleuring van de strategische knopen (A6/A27 en A27/A30; de knoop A6/A27 is een bijzondere knoop vanwege de vele mogelijkheden die er liggen en de invloed die ervan uit kan gaan op de ontwikkelingsmogelijkheden van Almere);
- een adequate bereikbaarheid van de centra, met bijzondere aandacht voor het stadshart;
- een nieuwe rail- en autoverbinding richting Amsterdam via Almere Pampus en het IJmeer;

3.6 Projectenoverzicht en kaart

De eventuele schaalsprong van Almere levert een set van projecten op, onder de noemer van voorsorteren op de schaalsprong. Deze schaalsprongprojecten kunnen analoog aan de projecten van de negen extra opgaven in een agenda worden opgenomen en op kaart worden gebracht. Het betreft niet alleen projecten die na 2010 daadwerkelijke worden uitgevoerd, maar bij een beslissing over een schaalsprong voor 2010 al voorinvesteringen vergen. Net als bij de extra opgaven is een onderscheid gemaakt naar projecten die zich richten op het groenblauwe raamwerk, de infrastructuur en de stedelijke milieus.

Groenblauw raamwerk

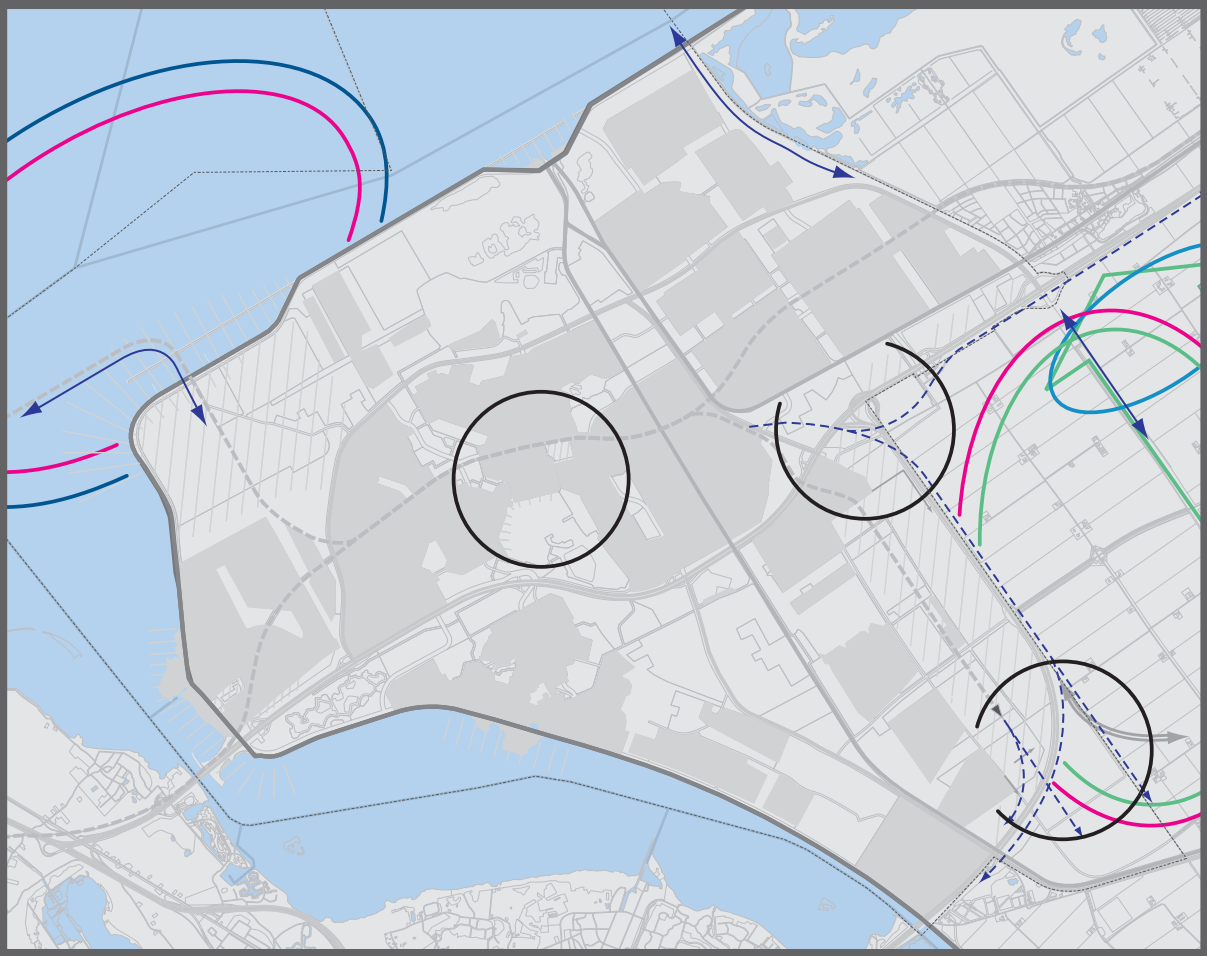
	Na 2010 voorsorteren op schaalsprong
TOERISTISCH-RECREATIEF CONCENTRATIEPUNT	
PARK	ONTWIKKELING SPIEGELHOUT • Groen casco Spiegelhout • Groenblauwe verbinding Oostvaardersplassen - Horsterwold
PARKBOS	
NATUURGEBIED	
LANDBOUWGEBIED	
NATUURPLAS	
OPEN WATER	ALMERE PAMPUS • IJmeer
VAARGEUL	
REGIONAAL WATER	ONTWIKKELING SPIEGELHOUT • Waterberging Spiegelhout
STEDELIJK WATER	
SLUIS	
BRUG	
WATERKERING	• Waterkering

Infrastructuur

	Na 2010
	voorsorteren op schaalsprong
AUTOSNELWEG	• Capaciteitsuitbreiding A27 • Doortrekking A30 naar Purmerend
	• Adelaarswegtracé (A30) • IJmeertracé
STADSAUTOWEG	
STADSWEG	
RAILLIJN	• Zuiderzeelijn • Stichtselijn • Amersfoortselijn
STATION	
BUSBAAN	
STEDELIJKE FIETSROUTE	
VEER	

Stedelijke milieus

	Na 2010
	voorsorteren op schaalsprong
STADSCENTRUM	ALMERE STAD • Masterplan II
KANTORENGEBIED	ALMERE PAMPUS • Buitendijks SPIEGELHOUT • Centrum ALMERE HOUT/STAD/BUITEN/ SPIEGELHOUT • Strategische knoop A6/A27 ALMERE HOUT/SPIEGELHOUT • Strategische knoop A27/A30
STADSDEELCENTRUM	
CENTRUMRAND	
BEDRIJVENTERREIN	
GLASTUINBOUWGEBIED	
SUBURBANE WIJK	ALMERE PAMPUS • Buitendijks SPIEGELHOUT • Stadsdeel ALMERE HOUT/STAD/BUITEN/ SPIEGELHOUT • Strategische knoop A6/A27 ALMERE HOUT/SPIEGELHOUT • Strategische knoop A27/A30
VILLAWIJK	
WOONLANDSCHAP EN/OF WERKLANDSCHAP	
WATERFRONT	



Schaalsprong
2010 -2030

STEDELIJKE MILIEUS	GROENBLAUW RAAMWERK	INFRASTRUCTUUR
strategische knoop	groenblauw raamwerk	auto(snel)weg
stedelijk gebied	groenblauwe verbinding	raillijn
	waterberging	strategische knoop

4

Structuurbeeld

4.1 Inleiding

Het structuurplan geeft de hoofdlijnen van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van Almere tot 2010 weer. Tevens wordt een doorkijk geboden tot 2030. De plankaart toont het structuurbeeld tot 2010. De afronding van de oorspronkelijke opgave van Almere, te weten het creëren van een evenwichtige en gevarieerde stad met circa 250.000 inwoners, staat centraal. Hierbij wordt gestreefd naar een kwaliteitsimpuls, vertaald in negen extra opgaven. In de doorkijk wordt rekening gehouden met de eventuele schaalsprong (doorgroei van Almere tot circa 400.000 inwoners).

In de eerste plaats wordt ingegaan op de verstedelijking en fasering (paragraaf 4.2), waarna de lagenopbouw van de plankaart wordt toegelicht. De eerste en meest stucturerende laag is die van het groenblauwe raamwerk (paragraaf 4.3). De infrastructuur (paragraaf 4.4) vormt de tweede laag, gevolgd door de laag van de stedelijke milieus (paragraaf 4.5). Vervolgens wordt (paragraaf 4.6) het totaal beeld gepresenteerd, waarna het hoofdstuk wordt afgesloten met een aantal aspecten die relevant zijn voor de verstedelijking van Almere. Het betreft onderwerpen zoals de resultaten van de milieutoets, archeologie e.d.

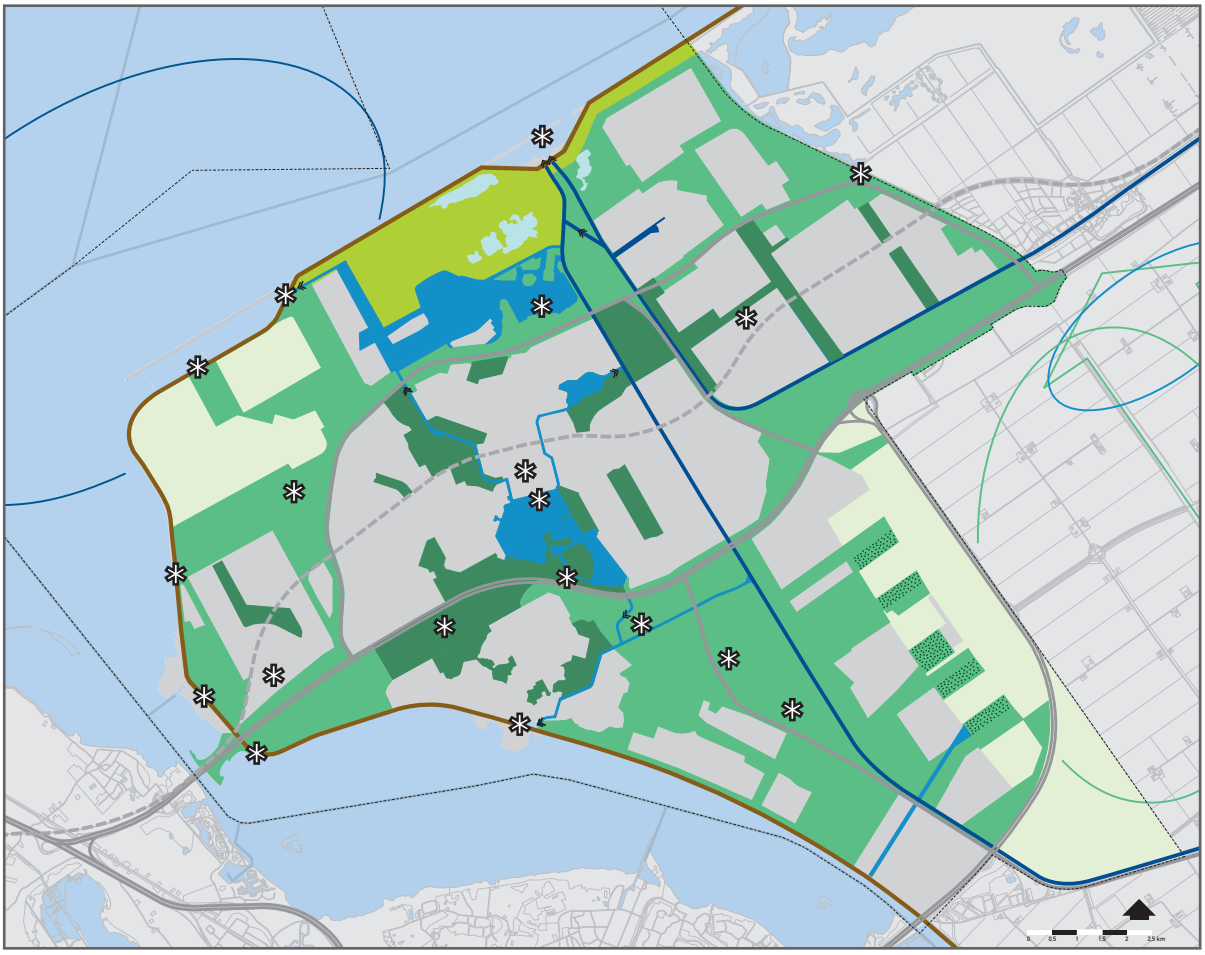
4.2 Verstedelijking en fasering

Oorspronkelijke opgave

In het structuurplan staat de afronding van de oorspronkelijke opgave van Almere, te weten het creëren van een volwaardige stad met circa 250.000 inwoners, verdeeld over de stadsdelen Almere Haven (inclusief Overgooi), Almere Stad, Almere Buiten, Almere Poort, Almere Hout en Almere Pampus (binnendijks, inclusief kustzone), centraal. Op dit moment vormt een westelijke oriëntatie voor Almere uitgangspunt. Tot 2010 wordt gewerkt aan de ontwikkeling van Almere Poort en aan het planvormingsproces voor het binnendijkse deel van Almere Pampus (inclusief kustzone). Ook wordt gewerkt aan Overgooi. Voor Almere Hout is in de periode tot 2010 een rol weggelegd in het kader van de kwaliteitsverbetering van de stad als geheel. De ontwikkeling van het westelijk deel van Almere Hout (het gedeelte ten westen van de Kievitsweg/Tureluurweg) wordt hierbij voor de periode tot 2010 opgevoerd in het kader van de extra opgaven om in Almere meer verscheidenheid in woon- en werkmilieus te bewerkstelligen. Hier zullen, naast suburbane wijken, woon- en werklandschappen gerealiseerd worden. Het opvoeren van een extra bouwlocatie biedt bovendien de mogelijkheid om in te spelen op eventuele hernieuwde afspraken met het Rijk voor de korte termijn, en op mogelijke vertragingen van het ontwikkelingstempo van Almere Poort. De feitelijke ontwikkeling van Almere Pampus (binnendijks, inclusief kustzone) en de ontwikkeling van de tweede fase van Almere Hout is in het structuurplan opgenomen voor de periode na 2010, waarbij dus sprake is van een alzijdige ontwikkeling als afronding van de oorspronkelijke opgave.

Eventuele schaalsprong

Voor de eventuele schaalsprong van Almere zijn de gebieden 'Spiegelhout' (inclusief de groenblauwe verbinding tussen de Oostvaardersplassen en het Horsterwold) en Almere Pampus-buitendijks als optie, respectievelijke reservering, in het structuurplan opgenomen. Deze locaties worden meegenomen als verstedelijkingsmogelijkheid in het kader van het Integraal Ontwikkelingsplan Almere. De gebieden rondom de knooppunten A6/A27 en A27/A30 zijn gedefinieerd als strategische knoop en zijn ondermeer gekoppeld aan de eventuele schaalsprong. Bij een stedelijke ontwikkeling van 'Spiegelhout' zullen deze knooppunten strategisch komen te liggen in het vergrote Almere. Hierdoor ontstaan kansen voor de ontwikkeling van nieuwe centrumgebieden, die gekoppeld aan infrastructuur, van bovenlokale betekenis zullen zijn. In afwachting van besluitvorming inzake de schaalsprong en de toekomstige infrastructuur kennen deze knooppunten een strategische reservering. Hier zal zeer terughoudend worden omgegaan met het realiseren van nieuwe functies.



Structuurbeeld groenblauw raamwerk (legenda blz. 97 of zie plankaart)

4.3 Groenblauw raamwerk

Op de plankaart is de minimale groene hoofdstructuur van Almere vastgelegd. Het opofferen van groen aan stedelijke functies is binnen de contouren van de stedelijke groenstructuur (parken en parkbossen) in principe niet toegestaan. Wel kunnen er (stedelijke) functies in het groen worden ontwikkeld als ze de groenstructuur versterken of als ze gerelateerd zijn aan het groen. Voor de groene hoofdstructuur is een differentiatie aangegeven, waarbij intensiteit van menselijk gebruik en mate van natuurlijkheid van het groen de leidende principes zijn. Hierbij is een indeling gemaakt in parken, parkbossen en natuurgebieden. Verder zijn er ook plantages en landbouwgebieden.

- De parken kennen een hoge gebruiksintensiteit, een hoog inrichtingsniveau, een optimale toegankelijkheid en ondersteunende stedelijke voorzieningen. In het structuurplan zijn de in de nota 'Almere Parkstad' geformuleerde uitgangspunten voor stadsparken en wijk-/buurtparken overgenomen. De in deze nota voor de parken weergegeven begrenzing zijn voor de stadsparken wel op de structuurplankaart aangegeven. Voor de wijk-/buurtparken wordt verwezen naar de parkennota. De Oostelijke Groene Wig, Fanny Blankers-Koenpark en het Meridiaanpark zijn voorbeelden van parken.
- De parkbossen vormen het grootste deel van het groene raamwerk. De parkbossen vervullen een dubbelrol: ze zijn mede drager van de stedelijke ecologische hoofdstructuur en ze zijn belangrijk als verblijfsgebied voor aanliggende wijken en stadsdelen. Tegelijkertijd vormen de parkbossen de dragers voor het recreatieve netwerk van Almere; het net van fiets-, wandel- en skateroutes (stadscorridors) dat wijken en stadsdelen onderling en met de omgeving verbindt. Boswachterij Almeerderhout en Pampushout zijn voorbeelden van parkbossen.
- De plantages zijn tijdelijke groene inrichtingselementen, waarbij bomen worden gekweekt die in een later stadium ten dele naar andere plekken in het te ontwikkelen plangebied worden overgeplant. Met plantages wordt dus geanticipeerd op toekomstige verstedelijking.

- De landbouwgebieden zijn primair gericht op agrarisch gebruik en in principe niet vrij toegankelijk.
- De natuurgebieden zijn de meest extensieve gebieden binnen de groene hoofdstructuur. Het menselijk ingrijpen blijft hier beperkt tot behoud of ontwikkeling van natuurwaarden. De natuurgebieden zijn zeer beperkt toegankelijk voor de mens. In en bij Almere gaat het hierbij om de twee erkende rijksnatuurmonumenten, onderdeel van de ecologische hoofdstructuur: de Lepelaarplassen (grondgebied Almere) en de Oostvaardersplassen (grondgebied Lelystad).

Op de plankaart is de minimale blauwe hoofdstructuur van Almere vastgelegd. Het betreft het binnendijkse en buitendijkse hoofdwatersysteem van Almere. Voor de blauwe hoofdstructuur is een differentiatie aangegeven, waarbij intensiteit van menselijk gebruik en mate van natuurlijkheid van het water de leidende principes zijn. Hierbij is een indeling gemaakt in stedelijk water, regionaal water, open water en natuurplassen.

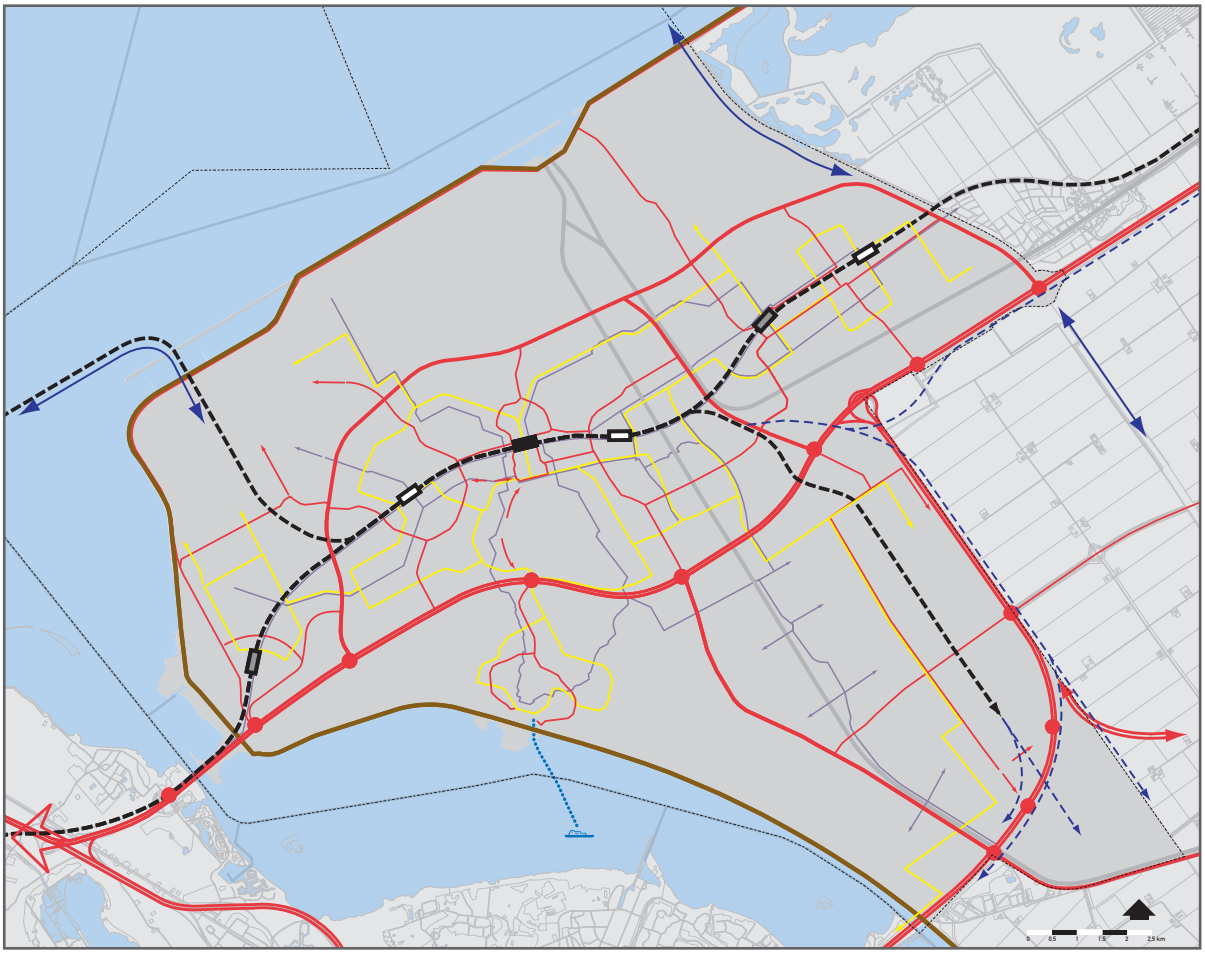
- Het stedelijk water ligt binnendijks en heeft een belangrijke recreatieve functie. De plassen (Weerwater, Leeghwaterplas en de Noorderplassen) hebben hierbij een functie van recreatief verblijfsgebied.
- Het regionaal water ligt binnendijks, heeft een doorgaande functie en is niet alleen van belang voor recreatie, maar ook voor de beroepsvaart. Hierbij gaat het om de Lage Vaart (inclusief de insteekhaven op bedrijventerrein De Vaart) en de Hoge Vaart.
- Het open water wordt gevormd door de grote wateren rondom Almere (Eemmeer/Gooimeer, IJmeer en Markermeer). De meren hebben een betekenis voor waterberging, waterrecreatie (recreatieve functies en openbare toegankelijkheid hebben hier prioriteit) en voor natuur, maar ook als hoofdvaarverbinding (vaargeul). Delen van het IJmeer en Markermeer behoren tot de ecologische hoofdstructuur en zijn aangewezen als vogelrichtlijngebied en internationaal wetland. De overgang tussen het buitendijkse gebied en het binnendijkse deel van Almere wordt gevormd door de waterkering.
- De natuurplassen zijn de meest extensieve gebieden binnen de blauwe hoofdstructuur. Deze natte natuurgebieden zijn zeer beperkt toegankelijk voor de mens. In Almere gaat het hierbij om het water in het Lepelaarplassengebied en om de Wilgenplas.

Binnen het groenblauwe raamwerk liggen toeristisch-recreatieve concentratiepunten. Dit zijn publiekstrekkende groenblauwe attractiepunten, zoals bijvoorbeeld landgoed De Kemphaan. Toeristisch-recreatieve concentratiepunten zijn daarnaast ook opgenomen in de centra.

Oorspronkelijke opgave

Om de differentiatie van het groenblauwe raamwerk daadwerkelijk vorm te kunnen geven dienen delen van het groenblauwe raamwerk te worden gereconstrueerd. Voor de parken geldt dat vòòr 2010 de ontwikkeling van Groenendaal en de vernieuwing van Zuidoever Weerwater, Lumièrepark, Beatrixpark, J. Den Uylpark, Klein Brandsportpark, Spanningsveld, Bok de Korversportpark, Leeghwaterplas, Hannie Schaftpark, Bos der Onverzettelijken, Fanny Blankers-Koenpark, Oostelijke Groene Wig en Almere Buiten-Oost ter hand moet zijn genomen. Als extra opgave zal vòòr 2010 gestart worden met de vernieuwing van het Muzenpark, de Westelijke Groene Wig, het Vroege Vogelbos en Beginbos, het Meridiaanpark en het Polderpark. Vòòr 2010 zal eveneens gewerkt worden aan de vernieuwing en ontwikkeling van parkbossen. Voor de Ecozone in Almere Poort, Boswachterij Almeerderhout en Overgangsgebied Oostvaardersplassen is reeds sprake van een vernieuwingsopgave. Het groen casco van Overgooi is een lopende ontwikkeling. Als extra opgave worden de ontwikkeling van een parkbos aan de Trekwegzone (vooruitlopend op een te realiseren werklandschap), de realisatie van plantages in Almere Hout en de vernieuwing van Pampushout opgevoerd. Hierbij gaat het om projecten (voorinvesteringen) die vòòr 2010 moeten starten. Behalve parken en parkbossen zijn er in 2010 in Almere ook nog landbouwgebieden, te weten in Almere Pampus en in Almere Hout (tweede fase). Het grootste deel van deze landbouwgebieden zal na 2010 echter veranderen in stedelijk gebied. In Almere zal, binnen de huidige grenzen, op termijn nauwelijks meer ruimte zijn voor landbouw. Vòòr 2010 zal verder als extra opgave de ecologische verbinding tussen de Oostvaardersplassen en de Lepelaarplassen ontwikkeld worden.

Het stedelijk water zal de komende jaren worden uitgebreid, waarmee binnen de huidige gemeentegrenzen sprake is van voldoende waterbergend vermogen. De uitbreiding van de Noorderplassen (Noorderplassen-West) zal vòòr 2010 plaatsvinden. De verbinding tussen de Noorderplassen en Pampushaven met de realisatie van een sluis nabij de waterkering is een extra opgave waarbij start bouw/aanleg voorzien is vòòr 2010. Dit geldt ook voor de water-as Stichtsekant - Almere Hout. Voor het regionale water, open water (met uitzondering van de hieraan gekoppelde toeristisch-recreatieve concentratiepunten en waterfronten) en natuurplassen worden de komende jaren binnen de oorspronkelijke opgave geen nieuwe ontwikkelingen voorgestaan. Bij de waterkering zal voor toekomstige dijkversterkingen in samenwerking met andere overheden gezocht worden naar maatwerkoplossingen.



Structuurbeeld infrastructuur (legenda blz. 97 of zie plankaart)

Zuidoever Weerwater, Noorderplassen-Oost, Waterfront Stadscentrum, Kasteel Almere, Vroege Vogelbos en Beginbos, Kustzone Almere Haven en Natuurbelevingscentrum Oostvaardersplassen zijn toeristisch-recreatieve concentratiepunten in of nabij het groenblauwe raamwerk die vòòr 2010 (verder) ontwikkeld worden. Ook de toeristisch-recreatieve concentratiepunten in de centra van Almere worden vòòr 2010 (verder) tot ontwikkeling gebracht. Met de ontwikkeling als toeristisch-recreatief concentratiepunt van Zilverhoek, Blocq van Kuffeler, de noordelijke jachthaven in Almere Poort, Sportpark-West (Almere Pampus), Pampushaven, Sluis Pampushaven en Braambergen zal als extra opgave vòòr 2010 begonnen worden.

Eventuele schaalsprong

De gebieden 'Spiegelhout' en Almere Pampus-buitendijks worden door de gemeente bij de eventuele schaalsprong als verstedelijkingsmogelijkheid gezien. Indien 'Spiegelhout' tot ontwikkeling wordt gebracht, zal voor dit gebied een groenblauw casco ontwikkeld worden, waarbij waterberging een ontwerpopgave zal zijn. De groenblauwe verbinding tussen de Oostvaardersplassen en het Horsterwold (gemeente Zeewolde) is gekoppeld aan de eventuele schaalsprong en zal door de gemeente aangedragen worden in het kader van het Integraal Ontwikkelingsplan Almere. De groenblauwe zone wordt ondermeer van belang geacht voor waterberging, recreatie en natuur. Door deze zone oostelijk aan te laten sluiten op en te verweven met het Adelaarswegtracé is er niet alleen sprake van een logische verbinding tussen de Oostvaardersplassen en het Horsterwold, maar ontstaat bij Almere tevens een voor verstedelijking aantrekkelijke locatie van voldoende omvang die voor ontwikkeling aangewend zou kunnen worden. Ook voor Almere Pampus-buitendijks (in het IJmeer) zal bij eventuele verstedelijking een groenblauw casco ontwikkeld worden, waarbij ook hier waterberging een ontwerpopgave zal zijn. Uiteraard bieden beide verstedelijkingsmogelijkheden ook kansen voor toeristisch-recreatieve concentratiepunten. Projecten in het kader van de schaalsprong zijn voor de periode na 2010.

4.4 Infrastructuur

Op de plankaart is het stedelijke structuurbeeld voor infrastructuur vastgelegd. Hierbij is een indeling gemaakt in autosnelwegen, stadsautowegen, stadswegen, raillijnen, stations, busbanen, stedelijke fietsroutes en veer.

- De autosnelwegen (stroomwegen) zijn nationale wegverbindingen binnen Almere (buiten de bebouwde kom) met een maximum snelheid van 100/120 km/uur. Hierbij gaat het om de A6 en A27.
- De stadsautowegen (stroomwegen) zijn provinciale wegen binnen Almere (buiten de bebouwde kom) met een maximum snelheid van 80/100 km/uur. Hierbij gaat het om de Hoge Ring, Tussenring, Buitenring en de Waterlandseweg.
- De stadswegen (gebiedsontsluitingswegen); dreven ontsluiten de stadsdelen vanaf de stroomwegen en kennen een maximum snelheid van 50 km/uur. De erftoegangswegen (buurtwegen en woonstraten) zijn hierop aangesloten.
- De raillijnen. In de huidige situatie gaat het in Almere om de Flevospoorlijn (Amsterdam - Weesp - Almere - Lelystad) met stations in Almere Stad en Almere Buiten. Almere Centrum en Almere Buiten zijn sneltreinstations. Almere Muziekwijk en Almere Parkwijk zijn de huidige stoptreinstations.
- De busbanen. De stedenbouwkundige opzet van Almere is gekoppeld aan de raillijn en het systeem van vrije busbanen. De busbanen zijn alleen toegankelijk voor openbaar vervoer en hulpdiensten.
- De stedelijke fietsroutes betreffen het netwerk van stedelijke hoofdfietsroutes.
- Het veer. Hierbij gaat het om de verbinding Almere Haven - Huizen.

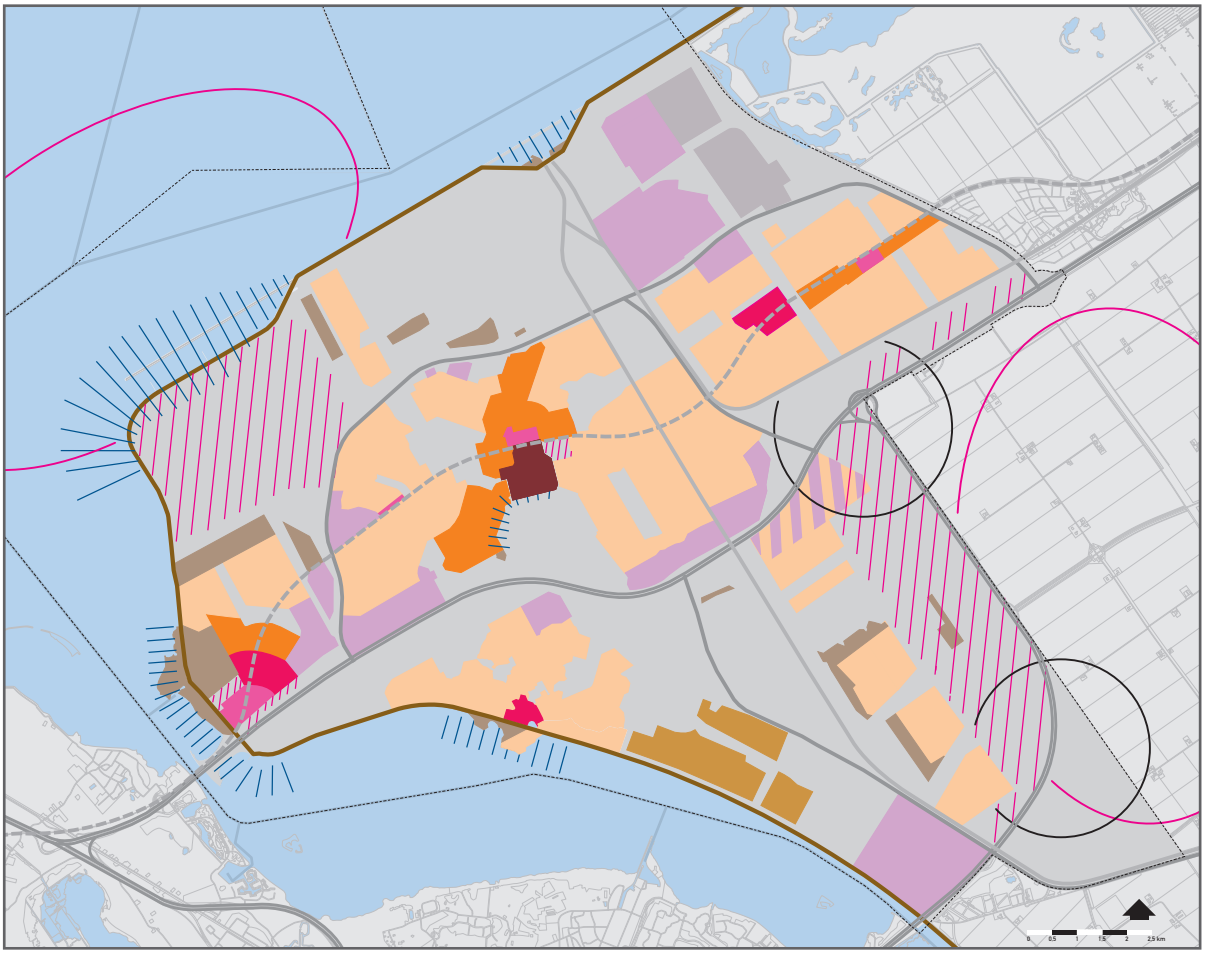
Oorspronkelijke opgave

Vòòr 2010 dient in het kader van de inhaalslag externe bereikbaarheid bestuurlijke en financiële goedkeuring te zijn voor de capaciteitsuitbreiding van de A6 (inclusief verbreding van de Hollandse Brug, realisatie van parallelbanen en vermindering van de barrièrewerking ter hoogte van het Weerwater) en de verbetering van de relatie A6/A1/A9 (al dan niet met een rechtstreekse verbinding tussen de A6 en A9). Aansluiting van de voorziene A30 op de A27 en een extra aansluiting van Almere Hout op de A27 (tussen de afritten 36 en 37) zijn projecten die voor de periode na 2010 gelden.

De ringen en dreven hebben geen grote capaciteitsproblemen tot 2010. Wel is ter hoogte van Almere Poort op de Hoge Ring capaciteitsuitbreiding noodzakelijk, die voorzien wordt vòòr 2010. In het kader van de inhaalslag interne bereikbaarheid wordt verder voor 2010 ook een capaciteitsuitbreiding van de Buitenhoutsedreef voorgestaan. Eveneens vòòr 2010 worden stadswegen voorzien in Almere Poort, Noorderplassen-West en Almere Hout (eerste fase). Na 2010 en passend binnen de oorspronkelijke opgave wordt uitgegaan van de realisering van stadswegen in de tweede fase van Almere Hout en in Almere Pampus. Ook wordt dan de capaciteitsuitbreiding voorgestaan (inclusief verminderde barrièrewerking) van de Waterlandseweg. De komende jaren volstaat de bestaande ontsluitingsstructuur van het centrumgebied in Almere Stad. Na 2010 zal er door verdere ontwikkeling echter behoefte zijn aan uitbreiding/verbetering van de auto-ontsluiting van het stadscentrum. Hierbij kan het gaan om capaciteitsuitbreiding van de huidige verbindingen (ondermeer opwaardering van de Stedendreef tot 2x2 rijbanen), een nieuwe verbinding langs het Weerwater en/of een nieuwe verbinding langs het J. Den Uylpark. Hieromtrent is nog geen keuze gemaakt; tracés liggen nog niet vast.

In Almere Poort wordt vòòr 2010 een sneltreinstation gerealiseerd. Ook in Almere Buiten-Oost zal vòòr 2010 een nieuw station (stoptreinstation) geopend worden (Almere Oostvaarder). Het station Almere Buiten behoudt zijn sneltreinstatus en station Almere Centrum zal moeten uitgroeien tot intercitystation (Almere Centraal). In het kader van de inhaalslag externe bereikbaarheid zal er vòòr 2010 bestuurlijke en financiële goedkeuring moeten zijn voor de capaciteitsuitbreiding van de Flevospoorlijn tussen Almere Buiten en Weesp. De Hanzelijn en Gooiboog zijn reeds lopende projecten. Behalve de Gooiboog wordt voor de openbaar-vervoerrelatie met het Gooi, gekoppeld aan de oorspronkelijke opgave, uitgegaan van hoogwaardig openbaar vervoer in de vorm van een snelle busverbinding via bedrijventerrein Stichtsekant. Hierbij wordt rekening gehouden met eventuele opwaardering tot raillijn, gekoppeld aan de Houtlijn (na 2010). De Houtlijn (Almere Centraal - Almere Hout) en de IJmeerlijn (Almere Centraal - Almere Pampus - Amsterdam) zijn projecten die na 2010 in het kader van de inhaalslag externe bereikbaarheid worden voorzien. De IJmeerlijn en Houtlijn moeten voorzien in een snelle verbinding met Amsterdam, maar ook in een snelle interne verbinding, waarbij het ontwerp en de systeemkeuze nog onderwerpen van discussie zijn. Voor de ontwikkeling van Almere na 2010 is een nieuwe railverbinding met Amsterdam voorwaarde.

Almere Poort, Noorderplassen-West, zuidzijde Weerwater (verbinding 't Oor - Veluwsekant) en Almere Hout (eerste fase) zullen vòòr 2010 aangesloten worden op het systeem van vrije busbanen. Almere Pampus en de tweede fase van Almere Hout worden na 2010 aangesloten.



Structuurbeeld stedelijke milieus (legenda blz. 97 of zie plankaart)

De stedelijke fietsroutes worden vòòr 2010 uitgebreid tot in Almere Poort, Noorderplassen-West en Almere Hout (eerste fase). Met betrekking tot Almere Hout wordt hierbij uitgegaan van de komst van nieuwe langzaamverkeersbruggen over de Hoge Vaart. Ook in 2010 zal nog sprake zijn van het veer tussen Almere Haven en Huizen. Almere Pampus en de tweede fase van Almere Hout worden na 2010 met stedelijke fietsroutes uitgebreid.

Eventuele schaalsprong

Als Almere doorgroeit naar een stad met circa 400.000 inwoners (schaalsprong) dan zijn de capaciteitsuitbreiding van de A27, het doortrekken van de A30 naar de A6 (Adelaarswegtracé), het doortrekken van de A30 naar Purmerend, de Stichtselijn (railverbinding naar Hilversum/Utrecht langs de A27), de Amersfoortselijn (Almere - Amersfoort), de aanleg van een autoverbinding met Amsterdam via het IJmeer (IJmeertracé), en de aanleg van de Zuiderzeelijn (snelle railverbinding Amsterdam - Almere - Lelystad - Groningen) voor de gemeente aan de orde. Het ontwerp en de systeemkeuze van de Zuiderzeelijn zijn hierbij nog onderwerp van discussie, waarbij ondermeer HSL en een magneetzweefbaan mogelijkheden zijn. Projecten in het kader van de schaalsprong zijn voor de periode na 2010.

Nabij de knooppunten A6/A27 en A27/A30 komen bestaande en nog te realiseren infrastructuur tezamen. Voor de toekomstige projecten zijn tracering, inpassing, vormgeving etc. nog onderwerpen van discussie. Bij een stedelijke ontwikkeling van 'Spiegelhout' zullen de knooppunten bovendien strategisch komen te liggen in het vergrote Almere. Hierdoor ontstaan kansen voor de ontwikkeling van nieuwe centrumgebieden, die gekoppeld aan infrastructuur, van bovenlokale betekenis zullen zijn. In afwachting van besluitvorming inzake de schaalsprong en de toekomstige infrastructuur is aan deze knooppunten een strategische reservering toegekend (strategische knopen).

4.5 Stedelijke milieus

De contramal van het groenblauwe raamwerk en de infrastructuur wordt gevormd door de stedelijke milieus. De diverse stedelijke milieus onderscheiden zich door gebruiksintensiteit, de hoofdfunctie en de mate van functiemenging. Uitgangspunten voor de milieus zijn het vergroten van de differentiatie in woon- en werkmilieus, het stimuleren van intensief grondgebruik, het uitbreiden van het werken in de wijk, functiemenging en het ontwikkelen van bijzondere voorzieningen- en werkmilieus. Hierbij is een indeling gemaakt in stadscentrum, stadsdeelcentra, kantorengebieden, centrumranden, regionale bedrijventerreinen, glastuinbouwgebied, suburbane wijken, villawijken, woonlandschappen/werklandschappen en waterfronten.

- Het stadscentrum vormt op voorzieningengebied het hoofdcentrum van de stad. Hier zijn hoger onderwijs, theaters, uitgaansgebieden, hoofdkantoren, hotels etc. aanwezig; kortom de top van de voorzieningenhiërarchie. De klok rond is er leven in het centrum, met verschillende activiteiten. Er is differentiatie in winkel- en horeca-aanbod en er zijn veel contrasten: high-culture en low-culture, autochtone en allochtone culturen, grootschaligheid en kleinschaligheid. Functiemenging en drukte zijn sleutelbegrippen. Naast commerciële functies en stedelijke bedrijvigheid is er een veelheid aan stedelijke woonvormen met een woningdichtheid van minimaal 60 woningen per hectare, geënt op tweeverdieners, één- en tweepersoonshuishoudens en jongeren, waaronder studenten. De openbare ruimte is het visitekaartje. Via snelle verbindingen met het openbaar vervoer is het stadscentrum te bereiken uit alle stadsdelen en de regio. Het centrumgebied van Almere Stad moet het bruisende stadscentrum van Almere worden.
- De stadsdeelcentra zijn de harten van de stadsdelen. In de stadsdeelcentra bevinden zich clusters van voorzieningen. In het stadsdeelcentrum zit tenminste één goed geoutilleerde supermarkt, aangevuld met een rijk palet aan winkels voor dagelijkse goederen en speciaalzaken. Andere voorzieningen in stadsdeelcentra zijn bijvoorbeeld voortgezet onderwijs, gezondheidscentra, jongerencentra, een politiepost en ouderenvoorzieningen. Verder is er plaats voor wonen (met minimaal 45 woningen per hectare). Ook hier is sprake van functiemenging in hoge dichtheden. Met een eigen specialisatie en differentiatie hebben de stadsdeelcentra een verzorgingsgebied dat groter is dan het eigen stadsdeel. Zo onderscheidt het stadsdeelcentrum van Almere Haven zich door watersport, horeca en galeries. Het stadsdeelcentrum van Almere Buiten onderscheidt zich door de aanwezigheid van Doemere.
- De kantorengebieden zijn kennis- en arbeidsintensief en liggen in Almere bij NS-stations. Er is veel aandacht voor architectuur, functiemenging met voorzieningen en intensief ruimtegebruik. In Almere is in de huidige situatie sprake van een kantorenlocatie nabij het station Almere Centrum, station Almere Muziekwijk en het stadsdeelcentrum van Almere Buiten.
- De centrumranden zijn de uitloopgebieden van het stadscentrum en de stadsdeelcentra, waarin galeries, kleine winkeltjes, atelierruimten, werkplaatsen, cafés etc. een plaats kunnen vinden. Traditionele centrumrandmilieus zijn er legio in Nederland. Het zijn de vooroorlogse 'gordels' rondom de stadscentra, waar zich een belangrijk deel van het dynamische stedelijke leven afspeelt. De traditionele centrumrandmilieus kennen hoge dichtheden, aanzienlijke functiemenging, een heterogene bevolkingssamenstelling en een veelheid aan stedelijke voorzieningen en arbeidsplaatsen, maar kleiner van schaal dan in de stadscentra zelf. Lage grond- en huurprijzen maken de komst van starters aantrekkelijk. In Almere is dit stedelijke milieu anno 2003 nog niet aanwezig.
- De regionale bedrijventerreinen bieden in Almere plaats aan het gehele palet aan bedrijfsvestigingen in alle hindercategorieën. De terreinen hebben een functionele inrichting; er gaat veel zorg uit naar de landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing. Het aanbod van terreinen is breed: van hoogwaardig tot industrieel. De bereikbaarheid per auto is goed. Afhankelijk van de segmentatie geldt dat ook voor de bereikbaarheid per openbaar vervoer (bus). Bedrijventerrein De Vaart, Hollandsekant en Gooisekant zijn voorbeelden van regionale bedrijventerreinen in Almere.
- Het glastuinbouwgebied. Hiervan is sprake in Buitenvaart.
- De suburbane wijken domineren Almere; ze bestaan voor het grootste deel uit eengezinswoningen met tuin. De suburbane milieus hebben een dichtheid van 15 tot 45 woningen per hectare. Het is een geliefd woonmilieu, waarvan het succes voor een groot deel bepaald wordt door de kwaliteit en de grootte van de woningen, de eigen tuin, een parkeerplaats voor de deur en de relatief lage prijs van de woningen. Bovendien bevindt zich binnen de suburbane milieus circa 30% van de werkgelegenheid in Almere: op binnenstedelijke bedrijventerreinen, in losse kantoren, in voorzieningencentra, en in de woningen zelf. De suburbane milieus hebben een compleet pakket aan basisvoorzieningen in de wijkcentra en in de stadsdeelcentra. Het stadscentrum van Almere is via het busbanennet vanuit de suburbane wijken grotendeels binnen 20 minuten bereikbaar.
- De villawijken hebben een woningdichtheid van minder dan 15 woningen per hectare. Vrijstaande woningen kenmerken de villawijken; ze zijn over het algemeen groot en hebben omvangrijke privétuinen. De ontsluiting per auto is uitstekend, maar per openbaar vervoer beperkt. Ook het basisvoorzieningenpakket is beperkt. Anno 2003 ontbreken echte villawijken in Almere, maar met de ontwikkeling van Overgooi komt daar verandering in.

Milieutypes	Rol OV	Rol auto	Gebruiks-intensiteit	Hoofdfunctie en evt functiemix	Woningdichtheid woningen/ha	Grondgebruik: verharding/bebouwing groen/water
Stadscentrum	++	0	++	VZ, we, wo, recr	>60	
Stadsdeelcentrum	+	0	+	VZ, we, wo, recr	>45	
Kantorengebied	++	+	++	WE, vz	<5	
Centrumrand	0	+	+	WO, we, vz	>45	
Strategische knoop	++	++	++	WE, VZ, wo	pm	
Bedrijventerrein	0	++	0	WE, vz	<5	
Glastuinbouw-gebied	-	++	0	WE, wo	<5	
Suburbane wijk	+	+	0	WO, we, vz	15-45	
Villawijk	-	++	-	WO, we	<15	
Woon-/werk-landschap	-	++	-	RECR, wo, vz, we	<15	
Landbouwgebied	-	++	-	LANDB, wo	<5	
Park	0	0	0	RECR, vz	<5	
Parkbos	0	+	-	RECR, NAT, vz	<5	
Natuurgebied	-	-	--	NAT	0	

Indeling milieus

- De woonlandschappen en werklandschappen hebben als kenmerk een ligging in een groene setting of een ligging bij het water. Dit milieu kent een lage gebruiksintensiteit, waarbij de rol van het openbaar vervoer beperkt is. Het relatief kleine ruimtelijke eenheden en de woningdichtheid is minder dan 15 woningen per hectare. De woningen bij de Blocq van Kuffeler en het woon-/werkmilieu bij de Paradijsvogelweg en Prieelvogelweg zijn voorbeelden van woon-/werklandschappen.
- De waterfronten vormen de buitendijkse oever van de waterkering. In de huidige situatie is hiervan sprake bij Almere Haven en Almere Poort.

Oorspronkelijke opgave

Om het centrumgebied van Almere Stad uit te laten groeien tot het bruisende stadscentrum van Almere is een Masterplan opgesteld dat momenteel wordt uitgevoerd. Uitbreiding van het voorzieningenniveau speelt hierbij een belangrijke rol. Vòòr 2010 zal tevens een begin worden gemaakt met de uitvoering van Masterplan Ia (een vervolg op Masterplan I dat uitgaat van een stad van 180.000 inwoners). Hierbij zal extra aandacht uitgaan naar de mogelijkheden voor startende ondernemers, de low-culture, stedelijke woonvormen en de fysieke relatie met de omliggende stadswijken (de centrumrandmilieus). Met de uitvoering van Masterplan I en Ia krijgt Almere een stadshart dat rekening houdt met de eisen van circa 200.000 inwoners. Vòòr 2010 zal verder in Almere Poort een stadsdeelcentrum ontwikkeld worden. Dit centrum zal zich onderscheiden door de ontwikkeling van een sport- en leisurecentrum. In de periode 2003 - 2010 wordt tevens uitgegaan van de vernieuwing van de stadsdeelcentra in Almere Buiten en Almere Haven. Na 2010 zal het stadsdeelcentrum van Almere Hout, als onderdeel van de tweede fase van Almere Hout, tot ontwikkeling worden gebracht.

Vòòr 2010 zal het kantorengebied in het stadscentrum verder ontwikkeld worden. Dit geldt ook voor de kantorenlocatie bij station Almere Muziekwijk. Eveneens vòòr 2010 moeten de kantorengebieden Station Almere Oostvaarder en Zakenpoort ontwikkeld worden.

De opgave voor Almere is om centrumrandmilieus van de 21e eeuw te ontwikkelen. Dat wil zeggen de ontwikkeling van stedelijke milieus, waarin de Almeerse kwaliteiten (ruimte en groen, kwalitatief goede woningen) gecombineerd worden met de kwaliteiten van de traditionele centrumrandmilieus. Het moeten gebieden worden met programmatische mixen, individuele vrijheden, hoge bebouwingsdichtheden (minimaal 45 woningen per hectare), ruimte voor transformatie en spontane vernieuwing. Tot 2010 wordt een dergelijk centrumrandmilieu ontwikkeld in Almere Poort: Europakwartier. Ook de Indischebuurt (zone in Almere Buiten tussen spoor en Evenaar) komt hiervoor in aanmerking. Daarnaast komen de oudste stedelijke gebieden rondom het stadscentrum in aanmerking voor een geleidelijke omvorming naar een centrumrandmilieu. Hierbij gaat het om Stedenwijk, Staatsliedenwijk, Markerkant en Randstad. Deze extra opgave vòòr 2010 vraagt om een zorgvuldige uitwerking, waarin rekening wordt gehouden met de belangen en wensen van bewoners en ondernemers.

Tot 2010 is de inzet voor regionale bedrijventerreinen zowel gericht op intensivering van bestaande terreinen als op capaciteitsuitbreiding. De capaciteitsuitbreiding betreft De Vaart IV en VI, Hogekant, Lagekant, Sallandsekant en Stichtsekant (lopende werken). Eveneens vòòr 2010 zal in Almere Hout als extra opgave de ontwikkeling van het A6-bedrijvenpark ter hand genomen worden. Voor de zone rondom het knooppunt A6/A27 waarbinnen deze werklocatie valt wordt in samenwerking met de gemeente Zeewolde een economisch masterplan opgesteld, waarvan de resultaten onder andere voor de verdere ruimtelijke planvoering kunnen worden gebruikt. Tevens zullen voor 2010 de bedrijventerreinen Gooisekant, Hollandsekant, De Steiger en De Vaart I, II en III vernieuwd worden. De ontwikkeling van het A27-bedrijvenpark en het Ibispark (beide Almere Hout) is voorzien na 2010.

Het glastuinbouwgebied in Buitenvaart-Noord wordt uitgebreid (lopend project). Om bij de uitbreiding rekening te houden met de nabijgelegen natuurwaarden is op initiatief van de gemeente in overleg met verschillende (natuur)belangenverenigingen voor het terrein een milieuzonering gehanteerd die is afgestemd op het functioneren van de nabijgelegen ecologische hoofdstructuur. Om negatieve milieueffecten zo veel mogelijk te beperken heeft er bovendien grondruil plaatsgevonden tussen glastuinbouw en groen.

Tot 2010 worden nieuwe suburbane milieus toegevoegd in Almere Haven (kustzone en oostrand), Almere Stad (Noorderplassen-West), Almere Buiten (Buiten-Oost), Almere Poort en Almere Hout (uitbreiding Villapark Almeerderhout). Als extra opgave wordt ter verkrijging van meer differentiatie in woonmilieus vòòr 2010 ook gestart met de ontwikkeling van de eerste fase van Almere Hout. Tegelijkertijd zal een aantal oudere suburbane milieus onderwerp zijn van vernieuwing. Hierbij gaat het om de wijken in Almere Haven (met uitzondering van De Velden) en om de Molenbuurt en Bouwmeesterbuurt (beide Almere Buiten). De vernieuwingsoperatie zal een meer gedifferentieerde woningvoorraad opleveren en zal, gekoppeld aan de woningen, werkgelegenheid toevoegen. De karakteristieke doorlopende groen- en waterverbanden moeten in 2010 verder zijn versterkt als beeldmerk van de wijken. Via wijkontwikkelingsplannen zullen verdere invulling aan deze ambities worden gegeven. Het credo bij de (her-)ontwikkeling van de suburbane milieus is woonmilieudifferentiatie. Na 2010 zullen de tweede fase van Almere Hout en Almere Pampus (binnendijks) tot ontwikkeling worden gebracht. De hierin op te nemen stedelijke milieus zullen nog bepaald moeten worden.

Met de ontwikkeling van Overgooi (lopend project) komt er in Almere een typische villawijk, met als kenmerk ondermeer een lage gebruiksintensiteit. Vòòr 2010 worden er in Almere tevens nieuwe woon- en werklandschappen ontwikkeld die eveneens een lage gebruiksintensiteit kennen. Hierbij gaat het om de Kustzone (Almere Haven), delen van Noorderplassen-West, het Muiderzandbos, delen van Pampushout en golfterrein Almeerderhout. Ook langs de bosranden in de eerste fase van Almere Hout zullen dergelijke ontwikkelingen

plaats gaan vinden. Na 2010 zal er in de Trekwegzone een werklandschap ontwikkeld worden. Boomaanplant hiervoor vindt reeds als voorinvestering plaats vòòr 2010. Met de ontwikkeling van de villawijk en de woon- en werklandschappen wordt in Almere meer diversiteit verkregen op het gebied van woon- en werkmilieus.

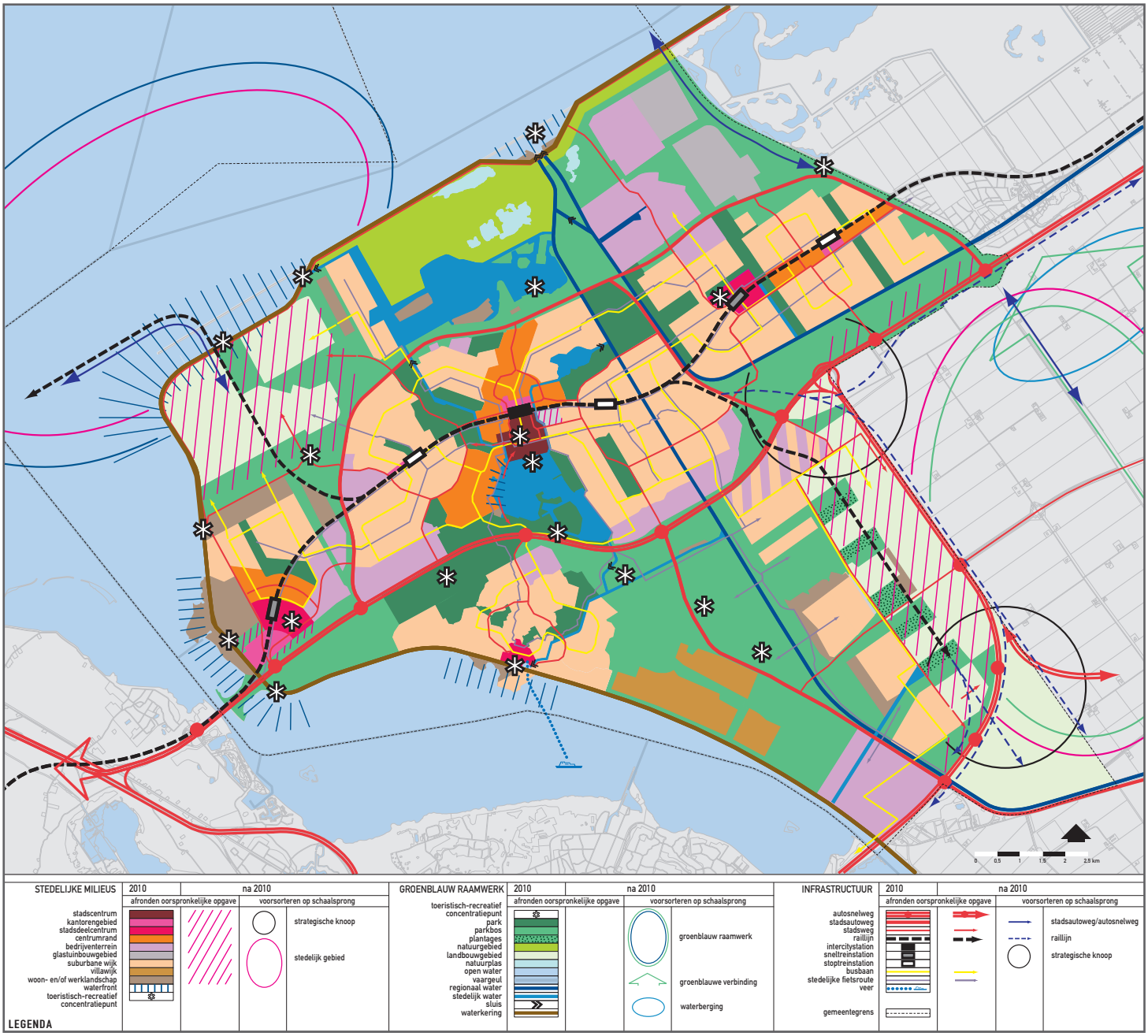
Voor enkele plekken op de Almeerse kustlijn wordt uitgegaan van waterfrontontwikkelingen (Almere Haven-Kustzone, Almere Poort-Zilverhoek/Almeerderstrand, Almere Pampus-Pampushaven, Almere Stad-Blocq van Kuffeler). Grootschalige buitendijkse ontwikkelingen worden hiermee niet beoogd. Kustzone en Zilverhoek/Almeerderstrand zijn lopende projecten. Voor Blocq van Kuffeler en Pampushaven moet de planvorming nog opgestart worden (ontwikkeling na 2010). De feitelijke inrichting is hier dus nog niet bekend. Deze waterfrontontwikkelingen maken onderdeel uit van de oorspronkelijke opgave van Almere en passen in de lijn van de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening waarin gesteld is dat bij Almere net over de rand van de primaire waterkering beperkte buitendijkse ontwikkelingen mogelijk moeten zijn. Uitgangspunt hierbij vormt een kwaliteitsverbetering, bij voorkeur zonder een al te grote afname van het wateroppervlak. Ook binnendijks is er sprake van waterfrontontwikkelingen. Hierbij gaat het om het waterfront bij het stadscentrum (lopend project) en om een ontwikkeling van een waterfront bij Stedenwijk (na 2010).

Eventuele schaalsprong

Voor de eventuele schaalsprong van Almere zijn de gebieden 'Spiegelhout' en Almere Pampus-buitendijks als optie, respectievelijke reservering, in het structuurplan opgenomen. Deze locaties worden meegenomen als verstedelijkingsmogelijkheid in het kader van het Integraal Ontwikkelingsplan Almere. De gebieden rondom de knooppunten A6/A27 en A27/A30 zijn gedefinieerd als strategische knoop en zijn ondermeer gekoppeld aan de eventuele schaalsprong. Bij een stedelijke ontwikkeling van 'Spiegelhout' zullen deze knooppunten strategisch komen te liggen in het vergrote Almere. Hierdoor ontstaan kansen voor de ontwikkeling van nieuwe centrumgebieden, die gekoppeld aan infrastructuur, van bovenlokale betekenis zullen zijn. Bij de eventuele schaalsprong van Almere zal ook het stadscentrum verder ontwikkeld worden (Masterplan II).

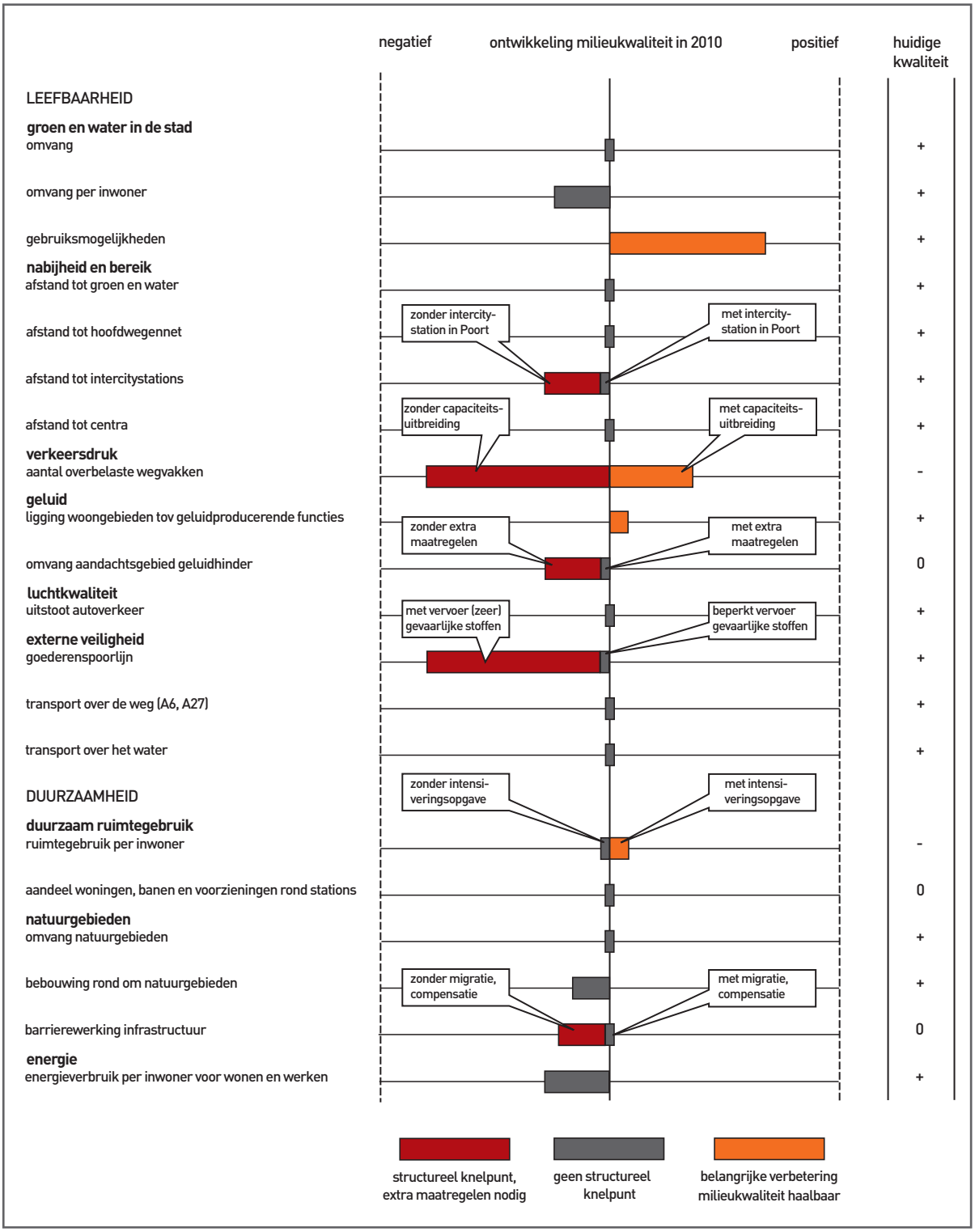
4.6 Projectenoverzicht en kaart

Nu zowel de oorspronkelijke opgave als de eventuele schaalsprong aan de orde zijn gebracht, kan een totaal overzicht worden gepresenteerd van de ruimtelijke projecten die daarmee samenhangen (Bijlage II, blz. 120). Het levert een projectenagenda op (strategisch werkprogramma) en de structuurplankaart voor Almere 2010, waarmee de koers wordt bepaald voor de ruimtelijke en en functionele ontwikkeling van Almere.



Structuurplan Almere 2010

met een doorkijk naar 2030 (zie ook plankaart)



Conclusies milieutoets: vergelijking van de autonome ontwikkeling tot 2010 met de situatie in 2000 inclusief de effecten van de extra impulsen. Bron: Milieutoets Almere 2001.

4.7 Overige aspecten

Milieutoets

Omdat het structuurplan sinds de wijziging van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) geen concrete beleidsbeslissingen meer kan bevatten, is formeel gezien geen milieueffectrapportering (m.e.r.) verplicht en hoeft dus ook geen milieueffectrapport (MER) te worden opgesteld. Desalniettemin heeft de gemeente besloten een milieutoets uit te laten voeren ten behoeve van de politieke discussie en om de besluitvorming te verrijken. Juist omdat op het schaalniveau van het gehele gemeentelijke grondgebied het van belang is om kansen en knelpunten op het gebied van ruimte en milieu in kaart te brengen. De milieutoets bestond daarbij uit twee delen: tot 2010 waarin relatief harde gekwantificeerde uitspraken zijn gedaan, en tot 2030 waarin meer op basis van expert judgements de kwaliteit van de stad voor de drie accenten is beoordeeld.

Het stadsconcept van Almere, met een aantal duidelijk gescheiden stadsdelen, is onder meer gegrondvest op duurzaamheid. Dat was eind jaren zeventig al zo, bij het begin van de bouw, en dat is nog steeds zo. De ruime aanwezigheid van groen en water, maar ook de inrichting van de infrastructuur met de vrije busbanen, dragen bij aan een relatief goede milieukwaliteit. Geluidsproducerende functies, zoals het hoofdwegennet en de grote bedrijventerreinen, liggen zoveel mogelijk tussen of aan de rand van de stadsdelen. Almere heeft in vergelijking met andere middelgrote Nederlandse steden weinig geluids- en andere overlast, een hoog gebruik van het openbaar vervoer en een geringe uitstoot van kooldioxide (CO_2, één van de bronnen van het broeikaseffect).

De gemeente heeft een goede milieukwaliteit hoog in het vaandel staan. Om die reden is een onafhankelijk onderzoeksbureau gevraagd om de negen extra opgaven te toetsen op hun gevolgen voor het milieu. De resultaten zijn opgenomen in de bijlage. De voortzetting in dit structuurplan van het oorspronkelijke stadsconcept werpt zijn vruchten af voor het milieu: Almere blijft bijvoorbeeld werken aan het groene en blauwe netwerk, blijft trouw aan de meerkernige opzet en blijft prioriteit geven aan het openbaar vervoer. Een groter aantal mensen zal niettemin op een aantal punten tot een hogere milieubelasting leiden: meer verkeer, meer geluid, minder groen per inwoner (maar in totaal oppervlak gemeten nog evenveel groen). Dat leidt echter nergens tot een overschrijding van de normen of tot slechte scores in vergelijking met andere Nederlandse steden. De leefbaarheid van Almere zal bij uitvoering van de extra opgaven gewaarborgd kunnen blijven. Wel zal lokaal een grotere differentiatie van milieukwaliteiten ontstaan: rond de stations bijvoorbeeld kan een hogere milieudruk samengaan met andere, specifieke milieukwaliteiten. Een knelpunt ligt nog bij de veiligheid van de geplande woningen, kantoren en voorzieningen rond de stations in Almere Stad en Almere Poort, vanwege het eventuele vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor. Dit vereist een zeer zorgvuldige inpassing.

De intensivering van het ruimtegebruik, zoals voorgesteld bij enkele van de extra opgaven, is nodig om het duurzaamheidsgehalte van Almere te handhaven. Het voorkomen (en desnoods compenseren) van negatieve invloeden op de beschermde natuur in en om Almere is een noodzakelijk uitgangspunt bij de verdere uitwerking van het structuurplan. Ook de beperking van de toename van het energieverbruik vraagt om grote inspanningen.

Uitgangspunt bij deze berekeningen is dat de extra opgaven ook daadwerkelijk gerealiseerd worden.
De investeringen in infrastructuur zijn bijvoorbeeld noodzakelijk om de verkeersdruk in Almere niet tot onaanvaardbare hoogte te laten oplopen. Bij de uitwerkingen van dit structuurplan in plannen en projecten zal het milieu steeds een belangrijk punt van aandacht zijn; dan zijn ook preciezere berekeningen mogelijk.

Integrale veiligheid

In Almere wordt gewerkt aan een stad waar het aantrekkelijk is om te wonen, te werken en te recreëren. In het ruimtelijk planvormingsproces wordt aandacht besteed aan sociale veiligheid, fysieke veiligheid en externe veiligheid. Ook in bestaand stedelijk gebied is er veel aandacht voor veiligheid.

Het investeren in veiligheid begint bij de ontwikkeling van de stad. Om te zorgen dat in het ruimtelijk planvormingsproces (structuurplan, ontwikkelingsplan, bestemmingsplan, verkavelingsplan, inrichtingsplan) bepaalde aspecten niet over het hoofd worden gezien, werkt de gemeente sinds kort met een checklist voor veiligheid. De checklist omvat voor de aspecten sociale veiligheid, fysieke veiligheid en externe veiligheid een overzicht van aandachtspunten waarmee in het ruimtelijk planvormingsproces van Almere rekening gehouden moet worden. Tevens wordt overwogen om bij de ontwikkeling van nieuwe stations(locaties), nieuwe vervoerssystemen, bedrijfslocaties en grootschalige voorzieningen veiligheidseffectrapportages (VER) toe te passen.

Sociale veiligheid omvat de bescherming tegen elke vorm van criminaliteit en fysieke bedreiging/gevoelens van onveiligheid. Wanneer bij de ruimtelijke inrichting aandacht wordt gegeven aan sociale veiligheid, dan zijn de

inspanningen erop gericht om zogenaamde criminogene situaties (plekken met een grotere kans op criminaliteit) te voorkomen. Nieuw te bouwen wijken in Almere worden onder de vlag van het Politiekeurmerk Veilig Wonen Nieuwbouw uitgevoerd. Verder wordt bij de planvorming gebruik gemaakt van het Keurmerk Veilig Ondernemen Winkelcentra, Keurmerk Veilig Ondernemen Bedrijventerreinen en de Kwaliteitsmeter Veilig Uit en andere instrumenten. Voorts is voor de bestaande stad een nota integrale veiligheid vastgesteld.

Fysieke veiligheid betreft de bescherming van mens, dier en milieu tegen daadwerkelijke ongelukken. Door het vooraf treffen van bepaalde infrastructurele, bouwkundige en technische maatregelen kunnen ongelukken zo veel mogelijk worden voorkomen. Verder zijn een goede bereikbaarheid en de aanwezigheid van voldoende bluswater voorwaarden voor snelle hulpverlening. Verkeersveiligheid en brandveiligheid vormen onderdeel van het aspect 'fysieke veiligheid'. Bij de planvorming wordt ondermeer gebruik gemaakt van richtlijnen van de brandweer en richtlijnen inzake verkeersveiligheid.

Externe veiligheid betreft de gevaarsbeheersing van activiteiten die een risico voor de omgeving op kunnen leveren. Door het hanteren van wettelijke minimum afstanden tot deze activiteiten en/of beperking van bebouwingsdichtheden wordt de veiligheid zo veel mogelijk gewaarborgd. Voor de toekomstige dijkversterkingen zal in samenwerking met andere overheden gezocht worden naar maatwerkoplossingen. Voor de risico's die kunnen optreden bij de productie, opslag, verwerking en transport van gevaarlijke stoffen wordt bij de planvorming conform bestaande regelgeving gehandeld. Hierbij wordt tevens rekening gehouden met de aangekondigde beleidsvernieuwing in het NMP-4.

Archeologie

In de steentijd was het grondgebied van Almere, evenals de rest van de provincie Flevoland, bewoond. Voor zover nu bekend woonde men bij voorkeur op de hogere delen van het rijk geschakeerde dekzandlandschap. Dit oude dekzandlandschap verdween door de latere zeespiegelstijging onder water, waarin sinds de Middeleeuwen schepen zijn vergaan. Deze schepen worden nu weer als scheepswrakken in de polder teruggevonden. Deze scheepswrakken evenals het oude dekzandlandschap en de bijbehorende bewoningssporen in de ondergrond van Almere zijn zeer goed bewaard. Uniek, niet alleen voor Nederland, maar ook in internationaal opzicht.
In aansluiting op het rijksbeleid en provinciaal beleid heeft de gemeente besloten dat archeologische waarden moeten worden ingepast in de ruimtelijke inrichting van Almere. Dit teneinde een representatief deel van het unieke archeologische erfgoed duurzaam in de bodem (in situ) te kunnen behouden. Het archeologisch vooronderzoek dat in dit kader nodig is, financiert de gemeente waar het gaat om ontwikkelingen die zij zelf instigeert. Het gemeentelijk beleid inzake archeologie is verwoord in de Beleidsnota Archeologische Monumentenzorg Gemeente Almere 2001 - 2003 (De schatkamer van Almere), vastgesteld in september 2001.
Naast het inpassen van archeologische waarden in een nieuwe inrichting om duurzaam behoud te bewerkstelligen, kunnen archeologische waarden en hun landschappelijke setting gebruikt worden als een uitgangspunt voor de toekomstige inrichting van Almere. Met andere woorden als een ruimtelijke kwaliteit. Zo kan archeologie bijdragen aan:
- Versterking van de identiteit, de variatie en differentiatie in bestaande en in nieuwe stedelijke milieus en zo bijdragen aan de belevingswaarde van onze ruimte;
- Een kwaliteitsimpuls voor bijvoorbeeld toeristisch-recreatieve concentratiepunten;
- De kwaliteitsverbetering van groenstructuren;
- Het zoeken naar ruimte voor water.

Dit geheel in lijn met de strategie tot behoud door ontwikkeling die in de Nota Belvedère is neergezet, ook terugkeert in de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening en als concept in de nieuwe Nota Ruimte zal worden meegenomen.

Bodem en waterhuishouding

Bodem
Tijdens het Holsteinien, de periode voorafgaand aan de voorlaatste ijstijd, werd in het gebied van Almere door rivieren grofzandig en grindrijk materiaal afgezet. Tijdens de voorlaatste ijstijd (Saalien) werd dit materiaal onder de druk van het landijs opgestuwd. In het gebied van Almere lag een uitloper van de stuwwal van het Gooi. Ter weerszijden van deze uitloper bevonden zich diepe bekkens die tijdens de volgende warme periode (Eemien), waarin zich een zeespiegelstijging voordeed, gevuld werden met klei (zout milieu), en later onder zoete omstandigheden met fijn zand. Ter plaatse van de uitloper van de stuwwal in het westelijke deel van Almere komen deze afzettingen niet voor. Na het Eemien werd gedurende de laatste ijstijd het gehele gebied overdekt met een deken van zand (dekzand), waarin plaatselijk enige lage duinvorming plaatsvond (Weichselien). Aan de basis van het dekzand komt vrijwel steeds een grindrijke leemband voor die soms een halve meter dik is. In het westelijke deel van Almere ligt het dekzandpakket direct op de glaciale afzettingen en het grofzandige

riviermateriaal. Oostelijk wordt het dekzandpakket van de ondergelegen afzettingen gescheiden door dikke pakketten klei en fijn zand van het Eemien. De bovenzijde van dit pleistoceen vertoont een golvend reliëf met hoogteverschillen van verscheidene meters. Daarbij wordt de diepteligging in noordelijke richting groter, zodat het erop liggende pakket holocene afzettingen in noordelijke richting eveneens dikker wordt.

Het Holoceen wordt gekenmerkt door een betrekkelijk warm klimaat en een forse zeespiegelstijging. Op het pleistoceenpakket werd allereerst een pakket veen gevormd. Dit veen werd vervolgens overdekt en deels ook weggeslagen door een dik pakket klei (oude zeeklei). Op enkele plaatsen is het veen geheel verdwenen en ligt de oude zeeklei direct op het pleistoceen. De oude zeeklei omvat diverse afzettingen die over het grootste deel van Almere te vinden zijn. Slechts in het zuidelijke deel van Almere komen deze afzettingen niet voor. Aan het einde van de oude zeekleiperiode, bij een sterke daling van de zeespiegel, ontstond weer veenvorming. De oude zeeklei werd overdekt met metersdik veen. Bij een volgende zeespiegelstijging werd weer veel veen afgebroken en verslagen. Plaatselijk verdween het gehele veenpakket en werd ook de oude zeeklei aangetast. In het veen ontstonden meren waarin klei werd afgezet. De afbraak van het veen ging door waardoor veel veenstof als een baggerachtige klei werd afgezet. Deze zogenaamde bagger wordt bijna overal in Almere aangetroffen. De bovengrond in Almere bestaat hoofdzakelijk uit min of meer humeuze kleien.

De hoogteligging van het maaiveld in Almere varieerde bij de drooglegging van de polder tussen circa 2 en 4 m - N.A.P. Het gebied helt daarbij langzaam af in noordelijke richting. Het laagste deel ligt nabij het Oostvaardersdiep om het gemaal De Blocq van Kuffeler. De maaiveldligging is niet constant. Sinds de drooglegging vindt er een proces van inklinking plaats van de bovenste slappe grondlagen (holoceen: klei en veen), zodat het maaiveld geleidelijk daalt.

Onder invloed van de waterstanden in het Gooi en het Gooimeer vindt in Almere een naar boven gerichte grondwaterstroming (kwel) plaats. Het verloop van de stijghoogten in de ondergrond hangt af van de afstand tot de dijk en van de geologische opbouw en eigenschappen.

Bij de verdere uitwerking van het structuurplan worden op een lager schaalniveau, in bijvoorbeeld ontwikkelingsplannen en bestemmingsplannen, geomorfologische kenmerken per gebied nader geanalyseerd.

Waterhuishouding
De polder is verdeeld in een hoge en een lage afdeling (in Almere respectievelijk ten westen van de hoogspanningsleiding en ten noorden van de Hoge Vaart). Voor de afvoer van het overtollige water zijn destijds twee hoofdwatergangen aangelegd, de Hoge Vaart en de Lage Vaart, tevens vaarwegen (regionaal water). Deze hoofdafvoerkanalen ontvangen hun water via een stelsel van tochten en sloten. De tochten zijn waterhoudend, waarbij hun dwarsprofiel is afgestemd op de hoeveelheid af te voeren water. De sloten liggen aan de lange zijden van de kavels en zijn niet-waterhoudend en hebben overal eenzelfde dwarsprofiel. Via een aantal gemalen wordt het overtollige water uit de polder op het buitendijkse open water gebracht. Voor Almere speelt het gemaal 'De Blocq van Kuffeler' hierbij een voorname rol. Afvoer van het water via dit gemaal bij het Oostvaardersdiep garandeert bovendien weinig overlast van brak kwelwater. Mede vanuit het oogpunt van waterberging is een deel van het Almeerse grondoppervlak uitgevoerd als open water (stedelijk water). Het Weerwater, de Leeghwaterplas en de Noorderplassen kunnen hierbij genoemd worden.

In samenwerking met het Waterschap Zuiderzeeland wordt gewerkt aan het opstellen van een waterplan voor Almere. Doel van dit stedelijk waterplan is het ontwikkelen van een visie op integraal en duurzaam waterbeheer in Almere. Bij de uitwerking van het structuurplan zullen op een lager schaalniveau, in bijvoorbeeld ontwikkelingsplannen en bestemmingsplannen, de punten uit het waterplan als 'basisgegevens' voor de ruimtelijke ontwikkeling gehanteerd worden.

5

Structuurplanning

5.1 Inleiding

Met het nieuwe structuurplan wil Almere niet alleen de ruimtelijke hoofdlijnen vaststellen, maar ook een strategisch en actiegericht plan voor de korte termijn in handen hebben om de verstedelijking richting te geven. Tevens wordt in samenhang hiermee een lijst van thematisch beleid gepresenteerd die ruimtelijke projecten in belangrijke mate van onontbeerlijke inhoud voorziet. De vele ruimtelijke projecten worden geordend in een zogenaamde 'dynamische projectenagenda'. Deze agenda dient als leidraad voor de concrete werkzaamheden. Voor een goed overzicht worden de verschillende typen projecten hieronder niet alleen in schema gezet, maar ook opgenomen in kaartbeelden.

5.2 Projecten

De negen extra opgaven, de wensen vanuit de verschillende beleidssectoren en de vele al bestaande plannen leveren een groot aantal projecten op. De projecten variëren van groot tot klein, van betaalbaar tot kostbaar, van lokaal tot (inter-)nationaal. Sommige projecten zijn morgen te realiseren, voor andere projecten is een lange adem nodig. Ordening van projecten is noodzakelijk om tot een adequaat projectbeheer te komen en zo de regie over de stedelijke ontwikkeling te versterken. Het opstellen van een 'dynamische projectenagenda' is een goed hulpmiddel daartoe. Het heeft de volgende voordelen:

- de transparantie in de veelheid aan projecten wordt groter;
- de sturingsmogelijkheden van het gemeentebestuur nemen toe;
- de prioriteit van projecten kan beter worden bepaald;
- het draagt bij aan een grotere beheersbaarheid van de projecten;
- het is direct ondersteunend aan de permanente structuurplanning.

Het projectenoverzicht van het structuurplan is te splitsen in gebiedsgerichte ruimtelijke projecten en thematisch beleidsproducten. Bij de gebiedsgerichte ruimtelijke projecten zijn vier typen projecten onderscheiden: actief verkennen, bewust wachten/strategisch reserveren, extra opgaven, en lopende projecten. Het gemeentebestuur krijgt met het structuurplan een instrument in handen om regelmatig te beslissen over de plek van de verschillende projecten binnen de agenda. Het projectenoverzicht kan periodiek worden geactualiseerd.

Lopende projecten

'Lopend projecten' zijn de projecten die voortvloeien uit eerder vastgesteld beleid en planontwikkeling (waaronder de structuurplannen Overgooi (1999), Almere Poort (1999) en Almere Hout (2001)). Deze projecten bevinden zich in de ontwikkelings- of uitvoeringsfase.

Extra opgaven

Om de kwaliteitsimpuls voor 2010 te kunnen maken zijn de extra opgaven onontbeerlijk. Deze opgaven zijn beschreven en gemotiveerd in hoofdstuk 2. Ze vormen de kern van de inspanningen in de komende jaren. Deels betreft het projecten die in ontwikkeling moeten worden genomen. Dat wil zeggen dat ze moeten worden opgepakt om ze snel tot uitvoering te brengen. Vaak betreft het projecten waarover de gemeente zelf in meer of mindere mate controle heeft, zoals de planvorming van Almere Hout of woningbouwprojecten. De gemeente is in staat om geld en inspanningen hierop te concentreren. Bij een aantal wezenlijke projecten in het bijzonder op het gebied van infrastructuur en het groenblauwe raamwerk is dat niet het geval, maar is financiering en besluitvorming van rijkswege en andere partijen noodzakelijk. Start van de uitvoering van veel van de projecten die onder de extra opgaven vallen, is vòòr 2010. Dat betekent niet alleen het opstellen van concrete uitvoeringsgerichte plannen (waaronder ontwikkelingsplannen en bestemmingsplannen), maar ook in een vroegtijdig stadium gemeenschappelijke belangen en samenwerking zoeken met geïnteresseerde partijen (ontwikkelingsplanologie), alsmede het genereren van financiële middelen.

Actief verkennen

Het werken aan de stad is een continu proces. Een breed spectrum aan partijen (overheden, marktpartijen, bewoners, ondernemers) komt met plannen en initiatieven. Doorgaans is er eerst verkennend werk nodig naar zaken als locatie, kosten, financiering, functie, precieze inhoud en coalities of allianties. Als dergelijke projecten in potentie passen binnen de ambities van het structuurplan en dus bijdragen aan de stedelijke opgave van Almere kunnen ze worden ondergebracht in de categorie 'actief verkennen'. Hoelang ze in deze categorie blijven is afhankelijk van vele factoren, bijvoorbeeld onduidelijkheid over financiering, magere kwaliteit of inhoud. Pas als

die duidelijkheid er is, kan in een jaarlijkse afweging van de projectenagenda worden bepaald waar het project wordt ondergebracht. Het kan voorkomen dat een project waarop actief wordt gestudeerd tegelijkertijd strategisch wordt gereserveerd, om tegen te gaan dat het uiteindelijk niet kan worden gerealiseerd (no-regret).

Daadwerkelijke uitvoering van de projecten uit de verkenningsfase is in principe na 2010. Vòòr 2010 verschijnt wel een visie, een inrichtingsstudie of iets vergelijkbaars. Daartoe moeten inspanningen worden verricht om de noodzakelijke basisgegevens op tafel te krijgen, eventueel andere partners te interesseren, en wegen vrij te maken voor financiering en besluitvorming. De Almeerse verkenningen zijn te rangschikken in drie strategische gebieden:

- de oostzijde van de stad, waar de follow-up van de Inrichtingsstudie Zuidelijk Flevoland actueel is;
- de westzijde van de stad, waar de versterking van de relatie met het Amsterdamse (al dan niet door het IJmeer) speelt;
- de sterk in omvang toenemende bestaande stad waar veel inspanningen zijn gericht op beheer en vernieuwing, maar ook het stadscentrum, waar een verdere ontwikkeling en intensivering (na voltooiing van het Masterplan I) in relatie tot haar omgeving aan de orde is.

Bewust wachten/strategisch reserveren

Na of tijdens het verkennen kan een project het predikaat 'bewust wachten/strategisch reserveren' krijgen. Dit kan een gevolg zijn van de bestuurlijke prioriteitenstelling: een gelijksoortig project elders in de stad krijgt voorrang. Ook kunnen de omstandigheden nog niet optimaal zijn. Zodra de tijd wel rijp is, kan het project doorschuiven naar de ontwikkelingsfase. Ook kan de situatie zodanig gewijzigd zijn dat er opnieuw actief verkend moet worden. Een strategische reservering voorkomt dat ad hoc ontwikkelingen de uitvoering van een project doorkruisen. In bijzondere gevallen kan (onder voorwaarden) worden gekozen voor tijdelijke ontwikkelingen. Strategische reserveringen komen op verschillend plekken in de stad voor, maar het meest geprononceerd aan de westzijde (Almere Pampus) en aan de oostzijde (Spiegelhout) van Almere.

5.3 Overzicht thematisch beleid

Sinds het vorige structuurplan uit 1983 is het accent binnen de gemeente vooral komen te liggen op de ontwikkeling van vooral woningbouw- en werklocaties binnen de stadsdelen. Op het ruimtelijk schaalniveau van de stad is in de afgelopen decennia slechts in beperkte mate gewerkt aan monitoring, beleidsvorming en structuurplanning. Naast de in de vorige paragraaf gepresenteerde (voortschrijdende) lijst van projecten is het nodig om over de volle breedte van de ruimtelijke ordeningsagenda een inhoudelijke inhaal- en verdiepingslag te bewerkstelligen. De inhoudelijke verdieping betreft zowel sectoren als meer integrale onderwerpen. Per thema zal worden aangegeven welke beleidsproducten voor een voorspoedige en voortgaande stedelijke vernieuwing en ontwikkeling nodig zijn.

Algemeen

Er zijn thema's die niet zondermeer aan een facet zoals groen, wonen, werken of voorzieningen kunnen worden gekoppeld. Het zijn overkoepelende thema's. Bij uitstek zijn twee van dergelijke thema's, de bestaande stad, die onderwerp is van het Kaderplan Bestaande Stad, en de stad vanuit sociaal perspectief die central staat in de sociale structuurschets. Schets en kaderplan zijn beide in hoofdstuk 2 kort aan de orde gesteld.

Hieraan kan nog een aantal overkoepelende thema's worden toegevoegd, te weten:

- Om verstedelijking in goede banen te leiden en op een verantwoorde wijze te laten verlopen is het zinvol om een pakket van mitigerende maatregelen en compensaties (waaronder boscompensatie) te bepalen waarover met de diverse belanghebbende partijen overeenstemming is (niet van geval tot geval);
- Uitwerking van het grondbeleid, waarin een strategie met betrekking tot uitgifte en verwerving van gronden aan de orde komt. Specifieke Almeerse aandachtspunten zijn de voorinvesteringen, het reserveren van gronden en een gedifferentieerd uitgiftebeleid;
- Aanpak voor verbreding van het palet aan stedelijke milieus (wonen, werken etc.), waaronder ook 'bijzondere' stedelijke milieus via een project integrale stedelijke milieudifferentiatie. Doel is niet alleen de stad attractiever te maken door meer variatie, maar ook een verbetering van het evenwicht tussen de diverse stedelijke functies te verkrijgen;
- Opstellen van een stedelijke investeringsstrategie, onder meer gebaseerd op de voortschrijdende projectenagenda.

Groen, water en kusten

In dit structuurplan is de groenstructuur en de differentiatie van de groenstructuur op hoofdlijnen vastgelegd. Daarnaast is de waterstructuur aangegeven, zijn de waterclaims bekend en is er een differentiatie van de waterstructuur bepaald. Voorts is duidelijk welke delen van de kustzone voor waterfrontontwikkeling in aanmerking komen en waar de toeristisch-recreatieve concentratiepunten liggen. Tevens zijn de noodzakelijke voorinvesteringen in groen en water benoemd. Noodzakelijke vervolgstappen op uitvoering van nota's zoals Almere Parkstad en het Bomenplan zijn:

- Een kaderplan Parkbossen met een nadere (programmatische) uitwerking met betrekking tot gebruik, natuurwaarde en beeldkwaliteit resulterend in een uitvoeringsprogramma. Specifieke aandachtspunten zijn: upgrading van het beheer van het groen, de boscompensatie, de toegankelijkheid van groen- en watergebieden die zich daarvoor lenen en de relatie met andere stedelijke functies en infrastructuur;
- Opstellen van een Ecologisch Masterplan met een heldere visie op de rol van ecologie en natuur bij de inrichting van bestaande en nieuwe gebieden, inclusief een uitvoerings- en investeringsplan. Op basis hiervan wordt aangegeven hoe de kwaliteit van het groen en water op onderbouwde wijze op de juiste plaatsen en op de juiste manier versterkt kan worden;
- Afronding van het waterplan door de watervisie te voorzien van een uitvoeringsprogramma;
- Afspraken met betrekking tot een uitvoeringsprogramma gericht op een pakket van boscompensatie.

Infrastructuur

Bereikbaarheid vraagt om een samenhangende aanpak. Onderwerpen die onder andere aan de orde moeten komen, zijn de (permanente) verbetering van de externe bereikbaarheid, het binnenstedelijke infrastructuurnet, het parkeerbeleid in wijken, de inpassing van infrastructuur en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Op hoofdlijnen is in het structuurpan aangegeven welke infrastructuur noodzakelijk is ten behoeve van de bereikbaarheid. Criteria bij de selectie van projecten voor het werkprogramma zijn onder meer de bijdrage die wordt geleverd aan de in het structuurplan beschreven extra opgaven;

- Om deze infrastructuur ook daadwerkelijk aangelegd te krijgen is een tour de force externe bereikbaarheid noodzakelijk. Op de korte termijn is daartoe een integrale visie regionale bereikbaarheid nodig (inclusief inpassing in het stedelijk gebied, doorrekening, kosten en programmering);
- Een tweede onderwerp is de toekomst van het binnenstedelijk infrastructuurnet (wegennet, het busbanensysteem en de langzaam verkeersroutes) tegen de achtergrond van handhaving van het twintig-minuten-principe (de maximale reistijd per openbaar vervoer tussen de kernen en het centrum van Almere Stad), een verdere intensivering van het stedelijk gebied en een groei van de mobiliteit;
- Specifieke onderwerpen die direct raken aan de kwaliteit van het stedelijke gebied en (hernieuwde) aandacht vragen zijn: het parkeerbeleid in de wijken (gekoppeld aan stedelijke milieudifferentiatie), de veiligheid van vervoer van gevaarlijke stoffen, technische en stedenbouwkundige oplossingen voor geluidsoverlast van verkeer (onder andere spoorverkeer) en ten slotte de problematiek van inpassing en barrièrewerking van infrastructuur (inclusief mogelijkheden tot overkluizingen, meervoudig ruimtegebruik).

Stedelijke milieus

Wonen

Voor de structuurplanperiode zijn het woningbouwprogramma en de woningbouwlocaties bekend (VINEX/VINAC). Dit geldt tot 2005 ook voor het beleidskader wonen (Almere, gemaakt om in te wonen 2002). Het structuurplan geeft de contouren aan om tot een grotere differentiatie van woonmilieus te komen. Vervolgacties zijn:

- Het vanuit een stedelijke optiek operationaliseren van de woonmilieudifferentiatie met oog voor de samenhang tussen de bestaande stad en nieuwe stedelijke gebieden;
- Tevens vraagt dit op niet al te langere termijn om een geactualiseerde woonnota met een verbijzondering naar de bestaande stad ten behoeve van het Kaderplan Bestaande Stad;
- Ook dient een extra inzet te worden gepleegd op de verhoging van het eigen woningbezit, initiatieven gericht op vergroting van het particulier opdrachtgeverschap en het integraal aanpasbaar bouwen (onder andere ten behoeve van zorgbehoevende ouderen);
- Het uitwerken van gebiedsgerichte, gedifferentieerde milieukwaliteitsnormen voor de verschillende woonmilieus (onder meer voor geluid, lucht en groen), in relatie tot de modernisering van het geluidsbeleid (MIG) en de mogelijkheid van extra stedenbouwkundige kwaliteiten in gebieden met een relatief hoge milieudruk.

Economie
Helderheid is er over de beoogde groei van de werkgelegenheid in Almere (50.000 arbeidsplaatsen periode 2000-2010, benodigd om een evenwichtige woonwerkbalans binnen bereik te brengen). De werkgelegenheidslocaties zijn bekend tot 2010. Meer algemeen geformuleerde doelstellingen richten zich op hoogwaardige werkgelegenheid, het verhogen van de intensiteit op werklocaties en het stimuleren van het werken in de wijk. Onderwerpen die aan snee dienen te komen zijn:

- In het licht van de werkgelegenheidsdoelstellingen vanuit stedelijk perspectief uitwerken van de differentiatie van werklocaties naar centra, woongebieden (onder andere 'werken in de wijk'), voorzieningenlocaties en dergelijke, met bijzondere aandacht voor broedplaatsgebieden en centrumranden;
- Nauw hiermee verbonden is een nieuw locatiebeleid (regionale uitwerking en Almeers maatwerk);
- Organisatie, instrumentatie en uitvoering van parkmanagement op bedrijventerreinen;
- Intensivering en vernieuwing van bestaande bedrijventerreinen;
- Inventarisatie van de mogelijkheden voor een verdergaande toepassing van het concept van de 'duurzame bedrijventerreinen', vooral met het oog op de reductie van de CO2-uitstoot;
- Een lange termijn visie op de economische ontwikkeling van Almere (onder andere op basis van bestaande beleidsproducten) met actualisering van het economisch ontwikkelingsprogramma.

Voorzieningen

Voor voorzieningen is het extra stedelijk programma grofweg tot 2010 bekend. Er wordt momenteel gewerkt aan de nodige deelproducten zoals een nota toeristisch-recreatief beleid en een nieuwe nota detailhandel, terwijl onlangs voor sport, cultuur (bereik) en evenementen beleid in de steigers is gezet.Veel is echter nog onbekend. In het kader van het structuurplan zijn de verder uit te werken onderwerpen:

- Bepaling van het stedelijke en lokale basis- en plusprogramma voor voorzieningen in het licht van nieuwe trends en de dynamiek in de samenleving;
- Bepaling van de regionale positionering, oftewel de mate van complementariteit en compleetheid van Almere, de voorzieningenprogramma's die dit oproept en de vertaling naar locaties;
- De afstemming en thematisering van de verschillende voorzieningenlocaties (bijvoorbeeld stadscentrum, stadsdeelcentra, strategische knoop A6/A27);
- Een aanpak voor voldoende ruimtelijke flexibiliteit in het stedelijk gebied ten behoeve van het (toekomstig) ruimtegebruik van voorzieningen.

Overige thema's

Naast bovengenoemde thematische (vervolg)projecten is er nog een aantal andere onderwerpen te benoemen die ook relevant zijn voor de verstedelijking. Hierbij gaat het om ondermeer:

- Afronding inhaalslag bestemmingsplannen en het up-to-date houden van bestemmingsplannen;
- Uitvoering van de nota welstandbeleid;
- Opstellen van een visie op hoogbouw;
- Uitwerking archeologiebeleid;
- Aanpak van de problematiek van de externe veiligheid (vervoer van gevaarlijke stoffen per trein);
- Opstellen van een dynamische methodiek voor bevolkingsprognoses 2010/2030;
- Voortgaande uitbouw en actualisering van de Sociale Atlas van Almere en van de wijkpeilingen.

5.4 Strategische gebieden en clusters van projecten

Binnen de strategische gebieden 'bestaande stad', 'oostzijde' en 'westzijde' van de stad is een aantal locaties te benoemen met clusters van projecten die in het komende decennium het brandpunt zijn van een hoge stedelijke dynamiek. Hier spelen diverse projecten tegelijkertijd, met een wederzijdse beïnvloeding. Op deze plekken komen uitkomsten van diverse thematische beleidsproducten en ruimtelijk projecten uit de drie 'lagen' (groenblauw raamwerk, infrastructuur en stedelijke milieus) met verschillende tijdpaden tezamen. Voor de stedelijke ontwikkeling van Almere is synergie tussen de afzonderlijke projecten ten behoeve van een hoge ruimtelijke kwaliteit binnen deze gebieden essentieel. Daarbij kan een onderscheid worden gemaakt naar de oorspronkelijke opgave en de eventuele schaalsprong.

Clusters van projecten gerelateerd aan de oorspronkelijke opgave van Almere zijn:

1. Almeerderhout e.o. met de projecten:
- Vernieuwing Boswachterij Almeerderhout;
- Almere Hout 1e fase (inclusief Golfterrein Almeerderhout);
- Plantages;
- Waterlandseweg (inclusief verminderde barrièrrewerking);
- Overgooi (inclusief groen casco);
- Toeristisch-recreatieve concentratiepunten Kasteel Almere en de Kemphaan en Braambergen;
- A6-bedrijvenpark;
- Bruggen over de Hoge Vaart;
- Capaciteitsuitbreiding A6;

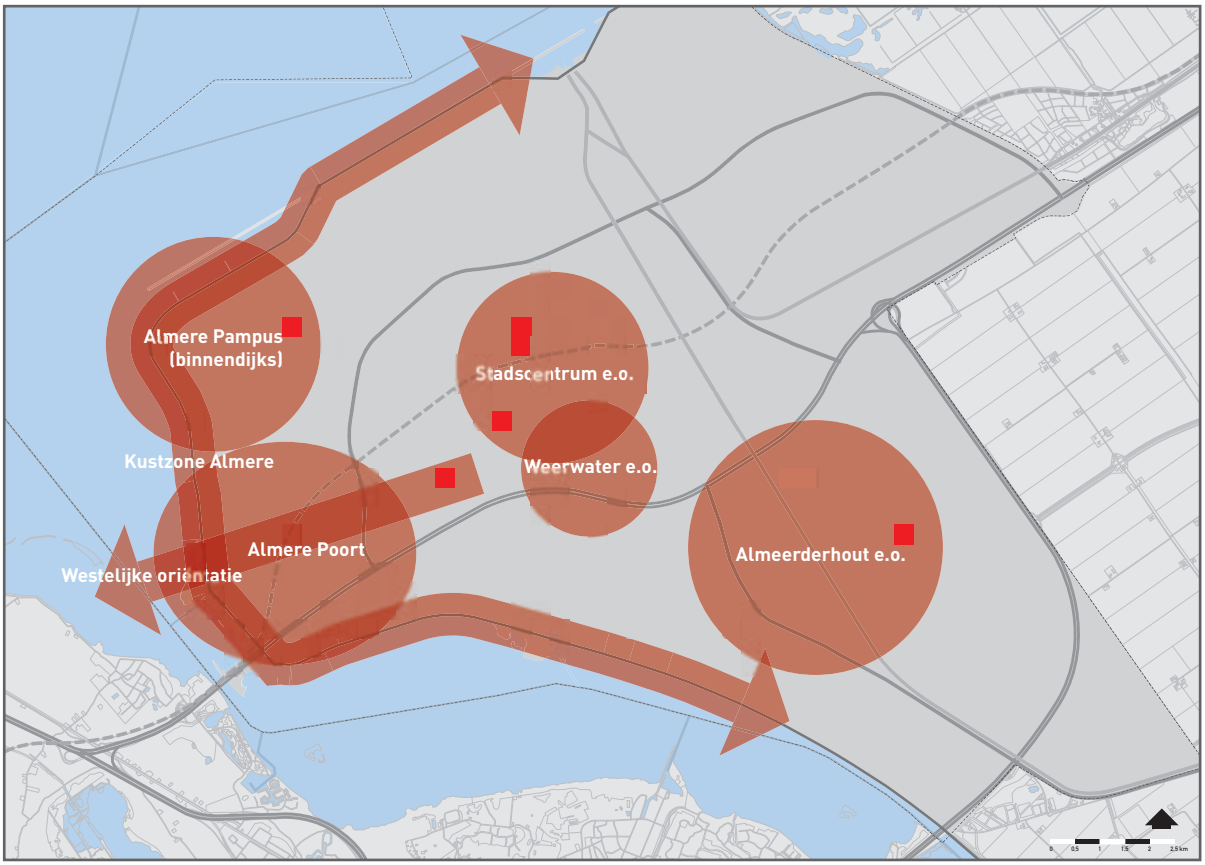
2. Weerwater e.o., met de projecten:
- Toeristisch-recreatieve concentratiepunten Zuidoever Weerwater, Waterfront Stadscentrum, Beginbos / Vroege Vogelbos);
- Waterfront Stadscentrum – Weerwater;
- Vernieuwing Stedenwijk;
- Masterplan I en Ia Stadscentrum;
- Capaciteitsuitbreiding A6;
- Verbetering bereikbaarheid stadscentrum vanaf A6.

3. Stadscentrum e.o., met de projecten:
- Masterplan I en Ia Stadscentrum;
- Vernieuwing Stedenwijk en Staatsliedenwijk, Markerkant en Randstad;
- Verbetering bereikbaarheid stadscentrum;
- Verbetering bereikbaarheid stadscentrum vanaf A6;
- Capaciteitsuitbreiding/aanleg raillijnen (Flevolijn, inclusief effecten Hanzelijn, IJmeerlijn, Houtlijn);
- Toeristisch-recreatieve concentratiepunten Stadscentrum - Weerwater, Zuidoever-Weerwater, Waterfront Stadscentrum,

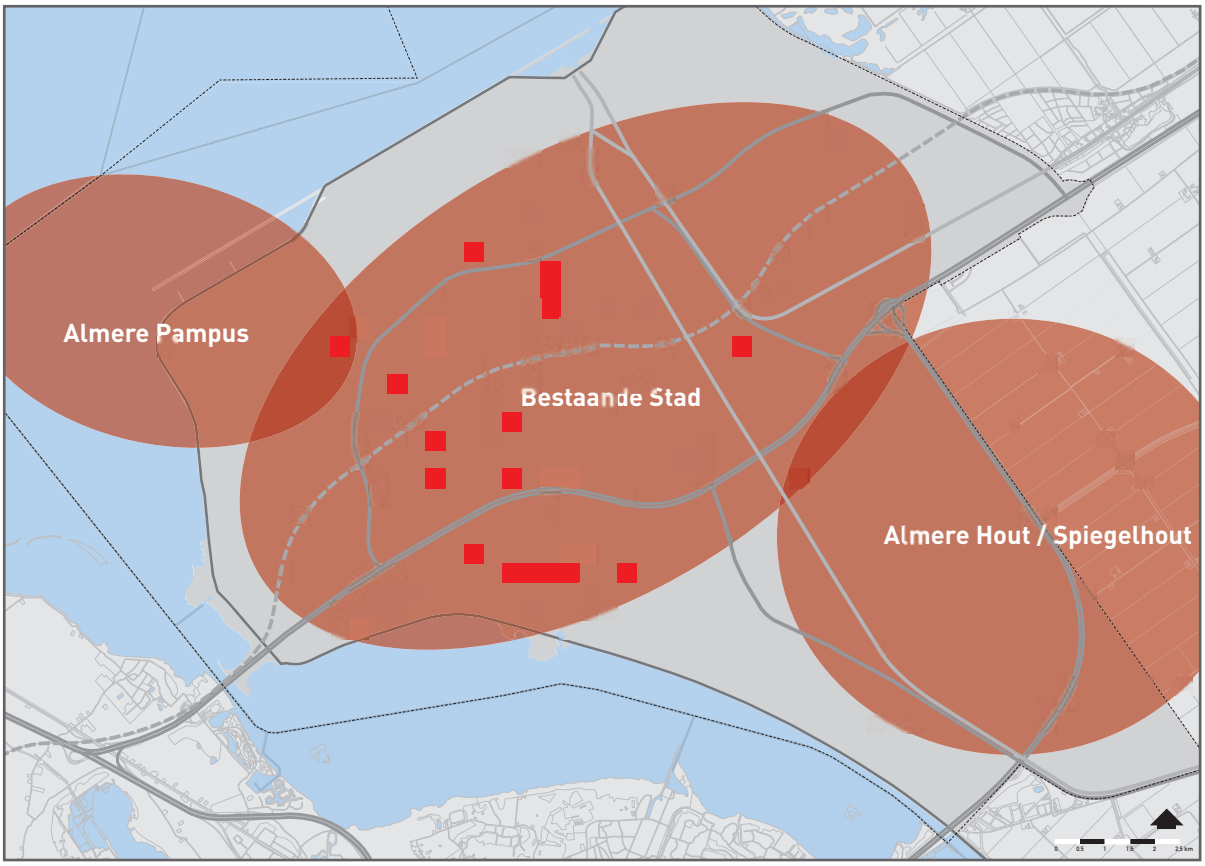
4. Kustzone van Almere, met de projecten:
- Versterking waterkeringen;
- Toeristisch-recreatieve concentratiepunten Blocq van Kuffeler, Sluis Pampushaven, Pampushaven, Zilverhoek/Almeerderstrand, Noordelijke Jachthaven Almere Poort;
- Waterfronten Blocq van Kuffeler, Pampushaven, Almere Poort/Haven;
- Sluis/verbinding Noorderplassen-Pampushaven;
- Capaciteitsvergroting Hollandsebrug;.

5. Verbetering westelijke oriëntatie, met de projecten:
- Capaciteitsuitbreiding A6 (Hollandsebrug, parallelbanen, verminderde barrièrewerking);
- Capaciteitsuitbreiding Hoge Ring;
- Capaciteitsuitbreiding Flevolijn (stations Almere Poort en Almere Oostvaarder);
- IJmeerlijn.

6. Almere Poort, met de projecten;
- Ontwikkeling groenblauw raamwerk Almere Poort;
- Ontwikkeling stedelijke milieus Almere Poort;
- Toeristische recreatie concentratiepunten Noordelijke Jachthaven, Zilverhoek / Almeerderstrand, Centrum Almere Poort;
- Waterfrontontwikkeling;
- Waterkering;
- Capaciteitsuitbreidingen van verbindingen en Hollandsebrug.



Cluster van projecten gerelateerd aan de oorspronkelijke opgave Almere.



Clusters van projecten gerelateerd aan een eventuele schaalsprong.

7. Almere Pampus (binnendijks), met de projecten,
- Ontwikkeling waterfront Pampushaven;
- Toeristisch recreatieve concentratiepunten Sportpark West, Pampushaven, Sluis Pampushaven;
- IJmeerlijn;
- Groenblauw raamwerk;
- Ontsluiting richting Almere-Poort en Hoge Ring;
- Ontwikkeling stedelijke milieus;
- (Almere Pampus buitendijks).

Clusters van projecten gerelateerd aan de schaalsprong van Almere zijn:

1. Almere Pampus in relatie tot:
- Ontwikkeling IJmeer (waterberging, recreatie, natuur, stedelijke milieus);
- Waterfronten IJmeer;
- Verbindingen Amsterdam-Almere;
- Waterkering;
- Almere Pampus binnendijks;
- Bestaande stad.

2. Bestaande Stad in relatie tot:
- Verdere ontwikkeling Stadscentrum (Masterplan II);
- Strategische knopen A6/A27 en A27/A30;
- Vernieuwing en transformatie bestaand stedelijk gebied (woongebieden, werkgebieden en groengebieden)
- Vernieuwing/upgraden infrastructuur;
- Nieuwe stadsdelen.

3. Almere Hout/Almere Spiegelhout in relatie tot:
- Almere Hout 2e fase, Spiegelhout;
- Strategische knopen A6/A27 en A27/A30;
- Verbindingen naar 'Gooi, Utrecht en Amersfoort;
- Ontwikkeling groenblauw casco;
- Groenblauwe verbinding Oostvaardersplassen – Horsterwold;
- Bestaande stad.

(zie ook bijlage III, blz. 126)

5.5 Dynamische agenda

Bij de selectie van de projectenagenda spelen uiteenlopende factoren een rol. Niet alle projecten kunnen tegelijkertijd worden uitgevoerd. In de prioriteitenstelling spelen tijd, geld, de bestuurlijke wensen en de maatschappelijke noodzaak en juridische procedures een rol. Een aantal wenken voor de samenstelling van de projectenagenda hebben een algemene geldigheid. Die betreffen de spreiding van projecten in de tijd en de financieringsmogelijkheden.

Tijd: Spreiding projecten

Fasering van projecten is essentieel voor een (financieel) gezonde en evenwichtige ontwikkeling van Almere. Niet alle bedrijventerreinen moeten tegelijk worden ontwikkeld. Spreiding in de tijd voorkomt een te hoog aanbod met de bijbehorende financiële verliezen. De woningbouwopgave is eveneens afhankelijk van de vraag. Een te groot aanbod van woningen zou leiden tot leegstand en te lage prijzen. Voor sommige projecten, vooral in de infrastructuur, speelt de schaarste aan overheidsgeld een rol. Een project waarvan de financiering nog niet rond is moet wachten op uitvoering, hoe wenselijk dat project ook is. Naarmate de lijst met wensen langer is, neemt de uitvoering van het complete pakket meer tijd in beslag. Ook de in dit structuurplan beschreven extra opgaven moeten stap voor stap worden uitgevoerd. Acties moeten er minimaal op gericht zijn dat de kwaliteitsimpuls voor 2010 zijn vruchten al afwerpt. Een goed onderbouwde investeringsstrategie is daarbij een zeer belangrijk hulpmiddel. Voor de stedelijke opgave kan een aantal richtlijnen worden geformuleerd:

- Er wordt steeds gewerkt met twee grote bouwfronten, welke voorzien in de realisatie van stedelijke milieus: één aan de westzijde van de stad en één aan de oostzijde van de stad (respectievelijk Almere Poort en na afronding van Almere Buiten volgt Almere Hout (1e fase);
- In het kader van het bereiken van meer diversiteit aan stedelijke milieus is het noodzakelijk dat er permanent meerdere specifieke locaties op de markt zijn: in het meer stedelijke segment zijn dat het Stadscentrum en Almere Poort (Europakwartier en Centrum) en in het meer landschappelijke segment zijn dat Noorderplassen-West en Overgooi;
- Zo snel als de stad is gebouwd, zo snel volgt ook de vernieuwingsopgave die van stedelijke formaat is. Na zo'n 25 jaar komen de meeste wijken en bedrijventerreinen aan de beurt voor een fikse opknapbeurt;
- Om de stedelijke ontwikkelingsopgave uit te kunnen voeren is het noodzakelijk dat ruim op tijd de noodzakelijke (voor)investeringen in infrastructuur, groen/water en voorzieningen gepleegd zijn. Gezien de financiële afhankelijkheid van derden (rijk, provincie, maatschappelijke organisaties) levert dit vaak (ongewenste) lange plantermijnen op.

Financiering: Prioriteitenstelling projecten

De dynamische projectenagenda van het structuurplan dient te worden gekoppeld aan de meerjarenbegroting en de op te stellen investeringsvisie van de gemeente. De omvang van de beschikbare financiële middelen is een belangrijk criterium voor de selectie van projecten. Er zijn projecten die volledig privaat worden gefinancierd en opbrengsten voor de gemeente genereren. Andere projecten vragen juist investeringen van de gemeente. Van veel ruimtelijke projecten worden de onrendabele delen in de grondexploitatie verwerkt en vervolgens bekostigd door private en semi-private partijen. De woningbouw is een uitgelezen voorbeeld. In bepaalde gevallen kunnen gemeente en private ontwikkelaars de financiering gezamenlijk opbrengen in de vorm van een publiekprivate samenwerking. Wel moet de overheid vaak, voorafgaand aan private investeringen, voorinvesteringen plegen. De terugverdientijd daarvan kan zich over vele jaren uitstrekken. Projecten op het gebied van groen, water en infrastructuur komen bijvoorbeeld overwegend voor rekening van de overheid en tot nu toe nauwelijks van private partijen. Kosten van grootschalige infrastructuur wordt hoofdzakelijk door het Rijk opgebracht. Dat betekent dat de gemeente tot 2010 veel energie moet steken in de honorering van projecten die nog niet op de rijksagenda staan.

De financieringsmogelijkheden zijn lang niet altijd direct duidelijk. Om in het uitvoeringsprogramma opgenomen te worden, moeten de kostendragers en de uitvoeringstermijn helder zijn. Dan ontstaat het benodigde inzicht in de financiële gevolgen van de projecten voor de gemeente. De financieringsruimte kent bovendien zijn eigen dynamiek, onder meer door wijzigingen in de rentestand en veranderende prioriteiten van het rijk. Het met Rijk en regio af te sluiten bestuursakkoord van het project 'Toekomst Almere' zal bijvoorbeeld in belangrijke mate uitsluitsel moeten geven over de te varen koers. Het structuurplan geeft daarom in globale zin aan welke projecten en programma's nodig zijn voor de stad en zet de projecten pas op het programma voor de eerstkomende jaren wanneer de financiering rond is, hetzij met publieke middelen, hetzij met private middelen, of in een combinatie van beide.

Criteria bij de selectie van projecten voor het werkprogramma zijn kortom onder meer:
- de bijdrage die wordt geleverd aan de in het structuurplan beschreven extra opgaven;
- de wijze van financiering en de partij of partijen die de kosten voor hun rekening moeten nemen;
- het tijdstip dat het project uitgevoerd moet zijn.

Periodieke bijstelling

Almere wordt gekarakteriseerd door een hoge dynamiek. De stad verandert voortdurend. Het gevolg is dat de ordening van projecten en hun prioriteiten met regelmaat moeten worden bijgesteld. De dynamiek wordt door uiteenlopende factoren bepaald. Enerzijds beïnvloeden de economische conjunctuur, de rentestand, een wijzigende bevolkingssamenstelling en de omvang van de stad vooral de vraagkant. Anderzijds wordt de aanbodkant sterk bepaald door de budgetruimte. Voorts hebben projecten zelf een dynamiek, waarin haalbaarheid, planning en fasering een belangrijke rol spelen.

Kiezen voor een vorm van permanente structuurplanning kan dan belangrijke voordelen opleveren voor de stad. Het raamwerk van groen, water, infrastructuur en voorzieningen is duurzaam: de kwaliteit van leven in Almere hangt voor een groot deel van dit raamwerk af. Het structuurplan stelt het functioneren daarvan voor lange tijd veilig. De concrete projecten, gericht op het raamwerk zelf of op de stedelijke milieus daarbinnen, zijn veel dynamischer. De projectenagenda dient periodiek te worden bijgesteld. Het permanente karakter van de structuurplanning in Almere kan vooral op die momenten tot zijn recht komen: bij de actuele ontwikkeling en invulling van het duurzame Almeerse raamwerk.

Bijlage

I Milieutoets 113

II Projectenoverzicht totaal 120

II Overzicht clusters van projecten 126

Milieutoets

Inleiding

Omdat een structuurplan sinds de wijziging van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) geen concrete beleidsbeslissingen meer kan bevatten, is formeel gezien geen milieueffectrapportage (m.e.r.) verplicht en hoeft dus ook geen milieueffectrapport (MER) opgesteld te worden. Bovendien wordt er bij de verdere uitwerking van het structuurplan op een lager schaalniveau veelal een (inrichtings)MER opgesteld. Desalniettemin heeft de gemeente besloten om op structuurplanniveau een milieutoets te laten uitvoeren. Juist op het schaalniveau van het hele gemeentelijk grondgebied is het van belang om kansen, knelpunten, mogelijke oplossingsrichtingen en vervolgvragen op het gebied van ruimte en milieu vroegtijdig in kaart te brengen. Bovendien dragen de resultaten van een milieutoets bij aan de politieke discussie waardoor een hoge kwaliteit van de besluitvorming kan worden bereikt. Bij de beslissing voor de uitvoering van een milieutoets is ook de komende wijziging van de Europese Richtlijn voor milieu relevant geweest. Deze richtlijn bepaalt dat een milieutoets moet worden uitgevoerd voor alle plannen en programma's die zijn opgesteld voor onder meer ruimtelijke ordening of landinrichting en die het kader stellen voor toekomstige ontwikkeling van projecten uit de bestaande richtlijn.

Bij de uitvoering van de milieutoets is inhoudelijk de lijn van een strategische m.e.r.-procedure gevolgd, maar een inspraakproces is bij de milieutoets niet gevolgd. In het kader van de WRO is een inspraakprocedure gekoppeld aan het vaststellen van het structuurplan.

De ruimtelijke keuzen in het structuurplan op het gebied van onder meer groen, water, wonen, werken en verkeer zullen gevolgen hebben voor de milieukwaliteit van de stad en haar inwoners. Is Almere in 2010 nog steeds een goed bereikbare woonwerkstad, met aantrekkelijke woonmilieus, waarbij de aanwezigheid en nabijheid van groen, water en voorzieningen een belangrijke rol spelen?

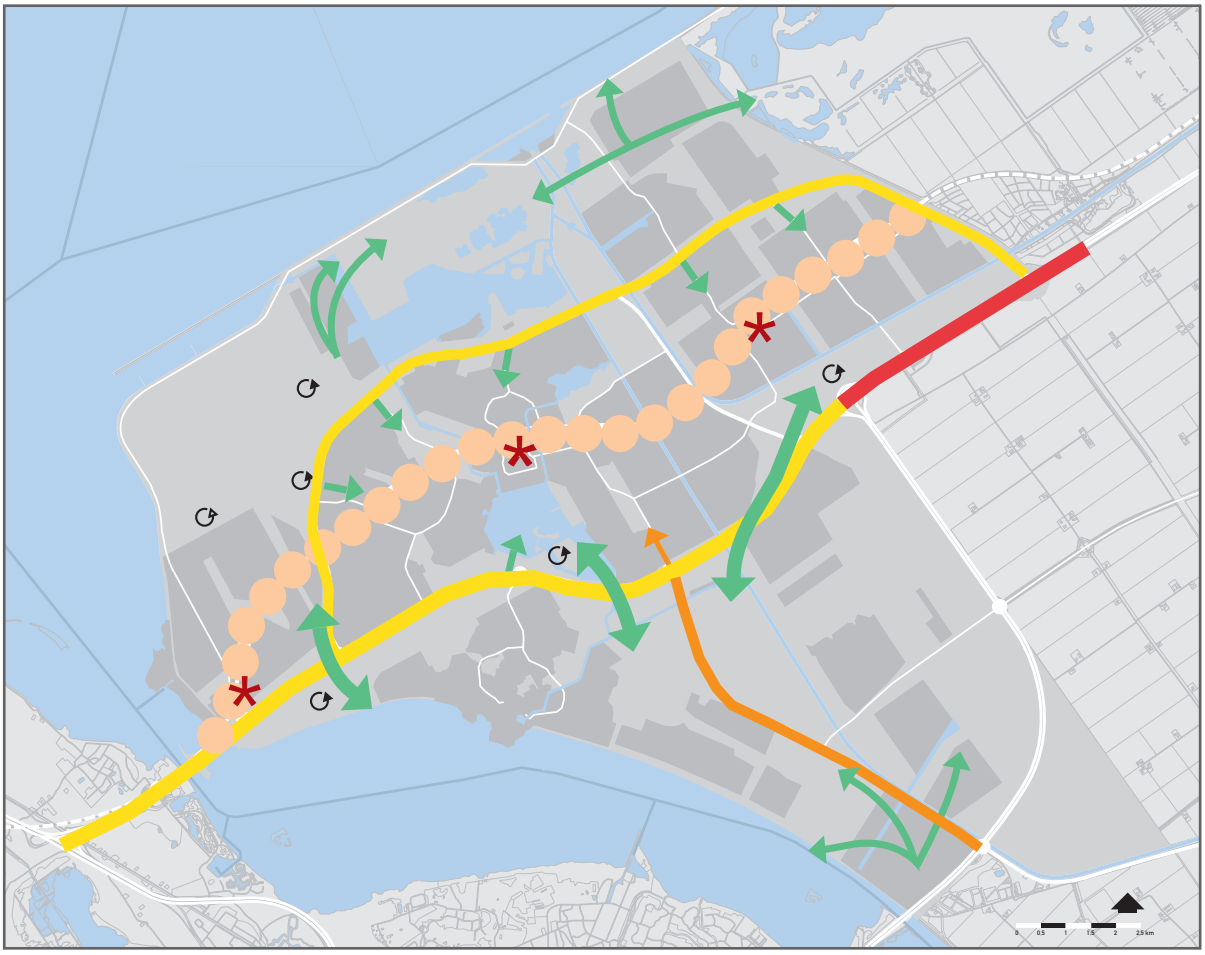
Het Almere van nu kenmerkt zich als een zeer groene gemeente met lage dichtheden, weinig (geluids)overlast en een hoog percentage openbaar-vervoergebruik, zeker in vergelijking met andere middelgrote Nederlandse steden. Dit is mede het gevolg van het oorspronkelijke stadsconcept waarin groen en water samen de hoofdstructuur van de stad vormen, met daarbinnen meerdere stadsdelen. Elk van die stadsdelen beschikt over een eigen (stadsdeel)centrum voor haar inwoners en een systeem van vrije busbanen naar de treinstations, het stadscentrum en de andere stadsdelen. De omgeving van de belangrijkste openbaar-vervoerknooppunten (sneltreinstations) wordt gekenmerkt door relatief hoge dichtheden aan woningen, kantoren en voorzieningen. Dit is belangrijk voor het draagvlak van het openbaar vervoer en natuurlijk voor de mensen die in Almere wonen en werken. Geluidproducerende functies, zoals grote bedrijventerreinen en het hoofdwegennet, liggen zoveel mogelijk tussen of aan de rand van de stadsdelen. Een uitzondering is de spoorlijn. In het belang van een goede openbaar-vervoerontsluiting ligt het spoor zo centraal mogelijk in Almere Stad, Almere Buiten en in Almere Poort. Ook delen van het busbaansysteem liggen midden in het woongebied. Met name de groenstroken langs de bedrijventerreinen en snelwegen dragen eraan bij dat de geluidsoverlast in Almere gemiddeld lager is dan in de rest van Nederland. Deze stroken fungeren als 'bufferzones' tussen de milieubelastende en milieugevoelige functies in de stad.

Het structuurplan geeft op hoofdlijnen aan hoe de stad volgens dit concept verder kan groeien. De vraag doet zich voor of het concept ook in 2010, bij 210.000 inwoners en een verdubbeling van het aantal banen, nog steeds dezelfde specifieke milieukwaliteit kan bieden als nu. Het gaat daarbij zowel om de leefbaarheid voor de bewoners àls om de duurzaamheid van het concept. Bij leefbaarheid gaat het om:

- de aanwezigheid, nabijheid en belevingswaarde van groen en water;
- de aanwezigheid en nabijheid van een goede ontsluitingsstructuur;
- de aanwezigheid en nabijheid van voorzieningen;
- de verkeersdruk op het hoofdwegennet;
- de luchtkwaliteit, geluidsbelasting en veiligheid van de woonomgeving.

Bij duurzaamheid gaat het vooral om de bijdrage van het stadsconcept aan milieudoelen van een hoger schaalniveau. Duurzaamheid is niet zozeer merkbaar in de directe woonomgeving, maar is van groot belang voor de milieukwaliteit op lange termijn en voor heel Nederland. Het gaat daarbij onder meer om:

- de hoeveelheid ruimte die in beslag wordt genomen;
- hoeveel woningen, bedrijven en voorzieningen die binnen die ruimte gesitueerd kunnen worden;
- de natuur;
- het energieverbruik.



Conclusiekaart milieutoets

- omvorming gewenst tot intensief te gebruiken woongebieden
- aandacht voor externe veiligheid i.v.m. goederenspoorlijn
- voorkomen, beperken en compenseren van eventuele verstoringen van natuurwaarden
- toenemende barrière werking vraagt om verbetering van de ecologische verbindingen
- aandachtszone voor geluidbeperkende maatregelen in suburbane gebieden
- goede doorstroming van het verkeer
- matige doorstroming van het verkeer
- slechte doorstroming van het verkeer

In het structuurplan zijn alleen de gevolgen voor de milieukwaliteit aangegeven die rechtstreeks samenhangen met de ruimtelijke ontwikkeling van Almere tot 2010. Daar de inhoud van het structuurplan veelal globaal is, kunnen deze gevolgen bovendien niet anders dan globaal worden aangegeven. De nadruk ligt daarbij niet op het beschrijven van de precieze effecten. Wel wordt aangeven of de milieukwaliteit in 2010 zich in positieve of negatieve zin ontwikkelt en of er daadwerkelijk knelpunten dreigen te ontstaan. Indien zich knelpunten voordoen, is aangegeven hoe deze kunnen worden opgelost.

Omdat Almere en het stadsconcept van Almere niet 'af' zijn in 2010, is ook de milieukwaliteit in 2010 een tussenstand in de oorspronkelijk bedoelde ontwikkeling van de stad naar 250.000 inwoners. Bij een bewuste keuze voor een continue structuurplanning hoort echter ook het permanent bijhouden en bewaken van de ontwikkeling van de milieukwaliteit.

De gevolgen voor de milieukwaliteit kunnen bij een sterk doorgezette groei van de stad meer fundamenteel van aard zijn. Aan de hand van de voor- en nadelen van drie ruimtelijke accenten voor een verdere doorgroei van Almere (Poort van de Randstad, Groen in de Randstad en Zelfstandig in de Randstad), zullen ook deze gevolgen kort in het structuurplan worden beschreven.

Het percentage bos en water (exclusief grote wateren) van het totale gemeenteoppervlak is in Almere veel groter dan in andere middelgrote gemeenten zoals Amstelveen, Haarlemmermeer, Nijmegen en Zoetermeer. Het percentage bebouwd gebied binnen de gemeentegrenzen is in Almere veel kleiner. Binnen het bebouwd gebied is in Almere een relatief klein oppervlak aan bedrijventerreinen aanwezig in vergelijking met de andere middelgrote gemeenten. In een enquête gaf slechts 8% van de inwoners van Almere aan weleens geluidsoverlast te ervaren. De provincie Flevoland gaat overigens uit van 15%. Landelijk gezien geven veel meer mensen aan dat zij weleens geluidsoverlast ervaren (40%). Het aandeel openbaar vervoer in Almere is ongeveer twee keer zo groot als het gemiddelde van alle middelgrote steden in Nederland. Het aandeel langzaam verkeer (lopen en fietsen) is daarentegen kleiner, mogelijk een gevolg van de wat groter fietsafstanden in Almere.

Milieukwaliteit

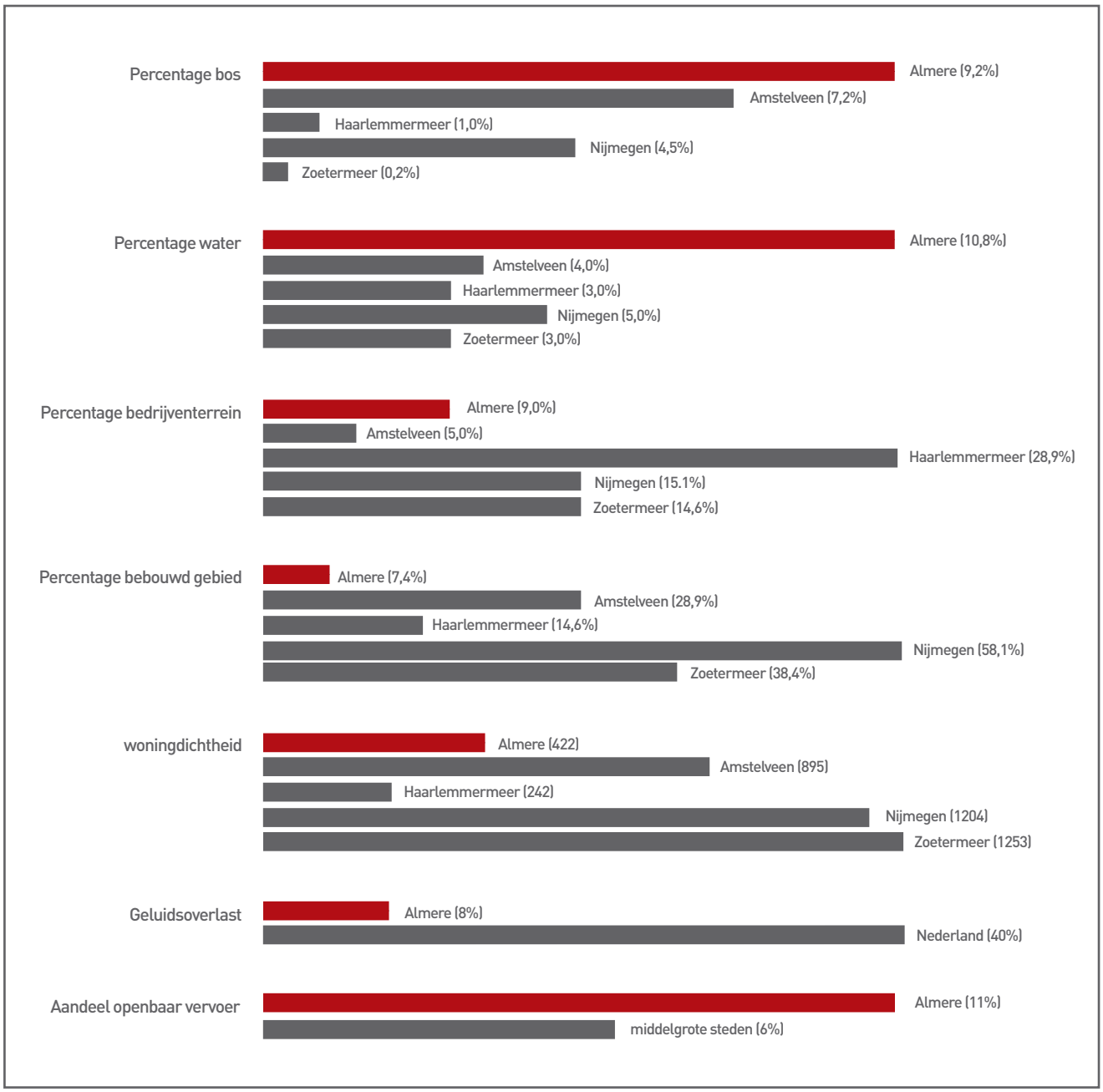
De ruimtelijke keuzen in het structuurplan voor 2010 bieden voldoende kansen om de huidige, voor Almere zo specifieke milieukwaliteit te handhaven en zo mogelijk zelfs te verbeteren. Voor de stad Almere als geheel kan de huidige milieukwaliteit op hoofdlijnen gehandhaafd blijven, omdat het nieuwe structuurplan voortbouwt op het oorspronkelijke stadsconcept: woonwijken, kantorenlocaties en voorzieningen gesitueerd in nieuwe stadsdelen binnen de huidige groenstructuur. Net als de huidige stadsdelen, krijgen ook de nieuwe stadsdelen een eigen stads(deel)centrum. De beschikbaarheid en nabijheid van groen, water, voorzieningen, wegen en stations kan voor de inwoners van Almere in 2010 daarom gelijk blijven of zelfs verbeteren. Ook de wijze waarop de grotere bedrijventerreinen en het hoofdwegennet zijn gesitueerd ten opzichte van de woongebieden is in 2010 niet wezenlijk anders dan in de huidige situatie. De groene buffers tussen milieubelastende en milieugevoelige functies blijven zoveel mogelijk bestaan. Wel zal de intensiteit van geluidproducerende activiteiten toenemen; er rijden in 2010 bijvoorbeeld meer auto's en treinen dan in 2000.

Groen en water

Ondanks de grote uitbreidingen van het bebouwd gebied neemt de totale hoeveelheid groen en water in de stad niet af, maar blijft deze gelijk. Dit komt doordat de ruimte voor groen en water vanaf de eerste ontwikkeling van Almere is ontworpen voor een stad met 250.000 inwoners. De huidige 150.000 inwoners profiteren daarom van een zeer hoog percentage groen en water per inwoner. In 2010 zal er per inwoner minder groen en water beschikbaar zijn, in Almere komen er immers zo'n 50.000 inwoners bij. Het aantal m2 groen en water per inwoner neemt dan af van zo'n 375 nu tot zo'n 260 in 2010. In vergelijking met andere middelgrote steden in Nederland is dat nog steeds een zeer groot oppervlak. Om in 2010 zoveel mogelijk dezelfde gebruikskwaliteit te bieden, zal een aanzienlijk groter deel van deze groen- en watergebieden geschikt moeten worden gemaakt voor recreatief medegebruik. Als gevolg van de extra opgave voor de groenstructuur zal in 2010 ongeveer éénderde van het groenoppervlak geschikt zijn voor intensief recreatief medegebruik. Dat is twee keer zo veel als nu het geval is. Door handhaving van het meerkernige stadsconcept binnen een groene hoofdstructuur blijft de gemiddelde afstand tot groen en water in de stad gelijk. Net als in de huidige situatie zal deze afstand in 2010 gemiddeld zo'n 500 meter zijn vanuit de woonomgeving.

Nabijheid en bereikbaarheid

Vanuit de woongebieden bedraagt de gemiddelde afstand tot op- en afritten van de snelweg en tot belangrijke aantakkingen op de ringweg momenteel zo'n 2 kilometer; dat blijft zo in 2010. Wederom speelt de voortzetting van het concept van stadsdelen hierbij een belangrijke rol. De twee nieuwe stadsdelen Almere Hout en Almere Poort worden gelijkwaardig gesitueerd ten opzichte van het hoofdwegennet, net als de huidige drie stadsdelen, Almere Stad, Almere Buiten en Almere Haven. Ook de gemiddelde afstand vanuit de woonomgeving tot een sneltreinstation, iets meer dan 2 kilometer, neemt in 2010 niet toe. Voorwaarde voor het handhaven van deze afstand is dat het geplande station in Almere Poort ongeveer gelijkwaardig wordt aan de huidige sneltreinstations in Almere Stad en Almere Buiten. Zonder sneltreinstation in Almere Poort neemt deze afstand toe met bijna 1 kilometer. Om de bereikbaarheid van de sneltreinstations vanuit de gehele stad op hetzelfde niveau te houden als in de huidige situatie, zal wel fors geïnvesteerd moeten worden in de interne openbaar-vervoerstructuur vanuit de nieuwe woongebieden, met name vanuit Almere Hout. De 'extra opgave voor verbetering van de interne bereikbaarheid', als onderdeel van de kwaliteitsimpuls voor 2010, voorziet hierin. Ook de gemiddelde afstand vanuit de woning naar een stads(deel)centrum blijft in 2010 ongeveer gelijk ten opzichte van de huidige situatie, namelijk zo'n 1250 meter.



Het percentage bos en water (exclusief grote wateren) van het totale gemeenteoppervlak is in Almere veel groter dan in andere middelgrote gemeenten zoals Amstelveen, Haarlemmermeer, Nijmegen en Zoetermeer. Het percentage bebouwd gebied binnen de gemeentegrenzen is in Almere veel kleiner. Binnen het bebouwd gebied is in Almere een relatief klein oppervlak aan bedrijventerreinen aanwezig in vergelijking met de andere middelgrote gemeenten. In een enquête gaf slechts 8% van de inwoners van Almere aan weleens geluidsoverlast te ervaren. De provincie Flevoland gaat overigens uit van 15%. Landelijk gezien geven veel meer mensen aan dat zij weleens geluidsoverlast ervaren (40%). Het aandeel openbaar vervoer in Almere is ongeveer twee keer zo groot als het gemiddelde van alle middelgrote steden in Nederland. Het aandeel langzaam verkeer (lopen en fietsen) is daarentegen kleiner, mogelijk een gevolg van de wat grotere fietsafstanden in Almere.

Verkeersdruk

Als gevolg van het groeiend aantal inwoners en banen in 2010 neemt de verkeersintensiteit op zowel de snelwegen, de ring als de dreven toe. Het aantal zwaarbelaste en overbelaste wegvakken zal meer dan verdubbelen; tenminste als de extra opgaven op het gebied van de weginfrastructuur niet worden uitgevoerd. Zowel de externe als interne bereikbaarheid van Almere zal in dat geval sterk afnemen. Als echter alle voorgestelde investeringen in de infrastructuur worden gerealiseerd, zoals voorgenomen in de extra kwaliteitsimpuls voor 2010, dan zal de belasting van het wegennet naar verwachting drastisch afnemen en zelfs kunnen verbeteren ten opzichte van de huidige situatie. Het gaat daarbij niet zozeer om de aanleg van nieuwe wegen, maar om capaciteitsverbetering van de bestaande infrastructuur door de aanleg van extra rijstroken of de aanleg van parellelwegen (langs beide zijden van de A6 ter hoogte van Almere Stad). Alleen de A6 ten oosten van de A27 zal dan mogelijk nog een knelpunt vormen. Onderzocht moet worden of voor dit wegvak een verbreding naar 2 x 3 rijstroken gewenst is als onderdeel van de kwaliteitsimpuls voor 2010. Ook de aansluiting van de A6 op de A1 vormt nog een belangrijk aandachtspunt.

Luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid

Onderzoeken naar de luchtkwaliteit rondom de wegen in 2010 wijzen uit dat, ondanks het toenemende autoverkeer, er geen overschrijding van de normen zal plaatsvinden. De geluidsbelasting rond wegen leidt naar verwachting wel tot een toename van het aandachtsgebied waarbinnen een overschrijding van de geluidsnormen zou kunnen optreden. Specifiek aandachtspunt vormen de woongebieden rond de ring en de dreven. Hier liggen de woongebieden dichterbij de weg dan bijvoorbeeld langs de A6. Ook in de huidige situatie vormt de directe woonomgeving rond de ring en de dreven al een belangrijk aandachtspunt als het gaat om de handhaving van de geluidsnormen. Gezien de verkeerstoename zal het aandachtsgebied voor het wegverkeerslawaai in de huidige woongebieden langs de ring en langs de dreven vrijwel overal toenemen. De omvang van die toename blijft naar verwachting beperkt, maar vraagt wel nadere aandacht. Uiteraard geldt ook voor de inrichting van de nieuwe woongebieden dat rekening moet worden gehouden met het wegverkeerslawaai van de hoofdontsluitingswegen. Langs de A6 zullen naar verwachting vooral extra maatregelen nodig zijn ter hoogte van Almere Poort, Almere Haven en Almere Hout. Hier liggen de woongebieden het dichtste bij de snelweg.

In Almere Stad en Almere Buiten zal vooral de toename van het treinverkeer en het vervoer van goederen over het spoor voor lokale knelpunten kunnen zorgen. Dit geldt overigens ook voor Almere Poort. Vooral in de suburbane woonmilieus van deze stadsdelen is een toename van het geluidsniveau ongewenst en zijn extra maatregelen nodig. Daarbij moet niet alleen worden gedacht aan technische maatregelen, zoals geluidwerende voorzieningen, maar ook aan een goede stedenbouwkundige inpassing van deze voorzieningen. Ter hoogte van de meer stedelijke woon- en werkmilieus in Almere Stad en Almere Poort is het accepteren van hogere geluidsniveaus (op de woninggevel) beter denkbaar. Wonen en werken in hoge dichtheden rond de stations is hier immers gewenst. Nader onderzoek in het kader van de zogenaamde Modernisering Instrumentarium Geluidbeleid (MIG) moet uitwijzen welke (hogere) geluidsniveaus hier acceptabel zijn en op welke wijze compenserende maatregelen mogelijk zijn in zowel de woning als de woonomgeving. Bij maatregelen aan de woning kan worden gedacht aan een betere isolatie, een slimmere woningindeling en grote (binnen)tuinen aan de geluidsluwe kant. In de woonomgeving kan worden gedacht aan een aantrekkelijk inrichting van de openbare ruimte en de nabijheid van voorzieningen. Doel is om zo binnen ieder woningsegment de woonkwaliteit te verhogen ten opzichte van het gangbare gemiddelde, zodat ondanks een hogere geluidsbelasting op de gevel toch een aantrekkelijk woonmilieu ontstaat.

Zonder extra maatregelen kan het aandachtsgebied voor geluid vanwege de weg en het spoor naar verwachting met éénderde toenemen. Bij deze inschatting is overigens geen rekening gehouden met geluidwerende voorzieningen die reeds zijn getroffen. Als wel rekening wordt gehouden met deze voorzieningen en als de extra maatregelen daadwerkelijk worden toegepast, kan deze toename naar verwachting voor een groot deel worden gereduceerd.

Een andere maat om de ruimtelijke kwaliteit van een stedenbouwkundig ontwerp te testen op leefbaarheid is de lengte waarover woongebieden grenzen aan milieubelastende functies, zoals wegen, spoor en bedrijven. In 2000 was deze zogenaamde conflictlengte bijna 30 meter per hectare woongebied. In 2010 neemt dit af tot iets meer dan 25 meter. Deze daling ten opzichte van 2000 is een verdienste van het voortzetten van het huidige stadsconcept naar 2010. Grote delen van de nieuwe en bestaande woongebieden zijn ingesloten door groene buffers; de grote bedrijventerreinen liggen vooral aan de randen van de stadsdelen en langs infrastructuur. De geluidsoverlast van de infrastructuur wordt op deze wijze als het ware opgevangen door bedrijventerreinen en groene buffers. Door de ligging van groengebieden zoals stadsparken en parkbossen langs het hoofdwegennet, zal wel het geluidsniveau in deze (recreatieve) verblijfsgebieden toenemen. Mede door de verbreding van het weggennet zal in 2010 bijna de helft van deze groengebieden binnen de aandachtszone voor het geluid van het

wegverkeer komen te liggen. Nu is dat nog ongeveer éénderde. Ligging in de aandachtszone wil overigens niets meer zeggen dan dat nadere aandacht is gewenst om te bezien of geluidreducerende maatregelen wenselijk zijn.

Het vervoer van (zeer) gevaarlijke stoffen over het spoor in combinatie met het realiseren van grote aantallen woningen, kantoren en voorzieningen rond de stations in Almere Stad en Almere Poort is niet mogelijk zonder een grote overschrijding van de veiligheidsnormen (het zogenaamde groepsrisico). Dit betekent dat de plannen voor Almere Stad en Almere Poort grote beperkingen opleggen aan de aard en de hoeveelheid gevaarlijke stoffen die over het spoor vervoerd kunnen worden. Alleen in zeer beperkte mate is vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor mogelijk, zonder overschrijding van de veiligheidsnormen. Echter, het veiligheidsrisico neemt dan wel toe ten opzichte van de huidige situatie. Bouwen binnen dertig meter van het spoor is overigens alleen mogelijk na het nemen van aanvullende, technische maatregelen (in verband met het zogenaamde individuele risico).

Nader onderzoek naar transport van gevaarlijke stoffen over het hoofdwegennet (A6, A27) en over water heeft uitgewezen dat dit nergens in de provincie Flevoland leidt tot overschrijding van de veiligheidsnormen. Het vervoer van gevaarlijke stoffen binnen de stad en de algehele toename van het wegtransport van gevaarlijke stoffen in 2010 is niet onderzocht. Bij verdere uitwerking van het structuurplan vormt dit een belangrijk aandachtspunt. In de toekomst vindt mogelijk ook transport van gevaarlijke stoffen plaats via het Gooimeer door schepen die, speciaal voor dit doel, een zogenaamde herkenbare 'blauwe kegel' voeren. De (nieuwe) bebouwing langs het Gooimeer ligt echter op voldoende afstand van de vaargeul. In de huidige situatie vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats via de vaarroute in het IJsselmeer ten noorden van Almere. Ook hier is de afstand tot de woonbebouwing voldoende groot.

Duurzaam ruimtegebruik

Bij uitvoering van vastgesteld beleid en lopende plannen zal het ruimtegebruik (ofwel het bebouwd oppervlak per inwoner) in Almere toenemen van 270 m2 tot bijna 285 m2. Dit is waarschijnlijk het gevolg van de verwachte lichte daling van de woningbezetting in 2010. Overigens is dit een landelijke trend. Het ruimtegebruik wordt daarmee minder duurzaam. Deze trend kan worden gekeerd door intensivering van het aantal woningen en kantoren op plekken die zich daar goed voor lenen. In het structuurplan zijn daarvoor vooral het stadscentrum en de centrumranden aangewezen, als onderdeel van de extra opgaven voor een kwaliteitsimpuls in 2010 ('meer verscheidenheid aan woningen en woonmilieus').

Om het aandeel openbaar vervoer in 2010 op peil te houden of zo mogelijk te verhogen is het aanleggen van snelle verbindingen vanuit de woonomgeving niet voldoende. Van belang is ook om het percentage inwoners, banen en voorzieningen dichtbij een openbaar-vervoerknooppunt zoveel mogelijk te verhogen of op zijn minst gelijk te houden. Dat wordt moeilijker indien stedelijke uitbreidingen gepland worden op locaties die niet langs het spoor zijn gesitueerd. Om het aandeel inwoners, banen en voorzieningen binnen bijvoorbeeld 1 kilometer van een sneltreinstation op peil te houden is rond de stations een vergaande intensivering noodzakelijk. De kwaliteitsimpuls voor 2010 voorziet in zo'n intensivering.

Natuur

In 2010 zal, ondanks de grote uitbreidingen van woon- en werkgebieden, de totale omvang van natuurgebieden in en rond de stad gelijk blijven. De ruimte voor natuurgebieden, zoals de Lepelaarsplassen, de Oostvaardersplassen (die overigens buiten de gemeentegrens liggen) en parkbossen, is namelijk voor lange tijd vastgelegd en blijft ook intact als Almere doorgroeit naar 250.000 inwoners. Tevens worden er geen nieuwe wegen aangelegd die natuurgebieden en parkbossen doorsnijden.

In de omgeving van belangrijke en beschermde natuurgebieden zoals de Lepelaarsplassen en de Oostvaardersplassen wordt daarentegen wel gebouwd (uitbreiding industrieterrein De Vaart en woningbouw ten westen van de Noorderplassen). De natuurkwaliteit van de omgeving van deze beschermde gebieden gaat daarom achteruit. Ook in de beschermde natuurgebieden zelf kunnen negatieve effecten optreden in de vorm van verstoring vanuit de omgeving. De (inter)nationale natuurwetgeving verplicht om deze verstoring zoveel mogelijk te voorkomen, te verzachten dan wel te compenseren (in die volgorde).

Een tweede aandachtspunt bij verdere uitwerking van het structuurplan is de natuurkwaliteit van parkbossen langs het hoofdwegennet. Als gevolg van toenemend verkeerslawaai, maar vooral door de voorgenomen verbreding van het hoofdwegennet, neemt de negatieve invloed van infrastructuur op (potentiële) natuurwaarde in en rond de stad toe. Maar liefst een kwart van de rijstroken die nu langs een groengebied met natuurwaarde liggen, wordt in 2010 verbreed. Deze groengebieden, vooral parkbossen, zijn onderdeel van de (provinciale) ecologische hoofdstructuur. De toenemende barrièrewerking in deze gebieden is uit oogpunt van natuur en recreatie niet gewenst. Het beleid voor de (provinciale) ecologische hoofdstructuur geeft aan dat aantasting van

deze gebieden zoveel mogelijk moet worden voorkomen, verzacht dan wel gecompenseerd (in die volgorde). Bij het voorkomen en verzachten van de aantasting kan worden gedacht aan wildtunnels en wildviaducten.

Energieverbruik

Het totale primaire energieverbruik van woningen en bedrijven zal in 2010 bijna verdubbelen ten opzichte van het huidige verbruik. Dit wordt vooral veroorzaakt door de toename van het aantal woningen en banen. De bestaande stadsverwarming in Almere Stad, met als bron de warmtekrachtcentrale, levert in de huidige situatie een aanzienlijke besparing van zo'n 30% op het totale primaire energieverbruik. Als de nieuwe woon- en werkgebieden op een conventionele manier van energie worden voorzien zal het relatieve effect van deze besparing in 2010 afnemen. Het grootste deel van de stijging wordt evenwel veroorzaakt door de voorgenomen inhaalslag van werkgelegenheid in Almere. Het structuurplan 2010 gaat uit van meer dan een verdubbeling van het aantal banen. Daarbij komt nog dat bedrijven over het algemeen meer energie verbruiken dan woningen. Het energieverbruik per woning en per arbeidsplaats zal naar verwachting wel afnemen in 2010 ten opzichte van de huidige situatie. Dit is met name het gevolg van toenemende rendementen, die overigens voor heel Nederland gelden. Desalniettemin zal het primaire energieverbruik per inwoner in 2010 toch toenemen ten opzichte van 2000. Naast een dalende gemiddelde woningbezetting is dit vooral het gevolg van de genoemde inhaalslag voor werkgelegenheid in Almere. Met name een duurzame inrichting van bedrijventerreinen en kantorenparken biedt kansen voor verdere beperking van het totale energieverbruik en het energieverbruik per inwoner in Almere.

Gevolgen voor leefbaarheid

De ruimtelijke keuzen in het structuurplan voor 2010 bieden voldoende waarborgen voor het handhaven van het specifieke, hoog gewaardeerde, woon- en leefmilieu in Almere. Doelstellingen op het gebied van duurzaamheid en ruimtelijke verscheidenheid zullen echter, meer dan nu het geval is, vragen om een differentiatie van de milieukwaliteit. Deze differentiatie hangt samen met het bouwen in hogere dichtheden op plekken die bovendien zijn gesitueerd in gebieden met een relatief hogere milieudruk. Concreet gaat het met name om de stedelijke milieus in Almere Poort en Almere Stad met hoge dichtheden rondom de stations. Het verhogen van de woningkwaliteit en de kwaliteit van de woonomgeving kan hier gepaard gaan met bijvoorbeeld het accepteren van geluidsniveaus die hoger zijn dan in suburbane gebieden.

Het handhaven of zo mogelijk verder verbeteren van het specifieke woon- en leefmilieu voor alle woongebieden in Almere is overigens afhankelijk van twee belangrijke voorwaarden. De eerste voorwaarde is dat de voorgestelde extra opgaven voor de kwaliteitsverbetering van de stad daadwerkelijk worden doorgevoerd. Het gaat daarbij vooral om extra opgaven op het gebied van bereikbaarheid, voorzieningen, groen en water. De milieutoets heeft uitgewezen dat de extra kwaliteitsimpulsen winst opleveren voor de milieukwaliteit en ruimte laten voor een verdere groei van Almere naar 250.000 inwoners. De tweede voorwaarde is dat bij de verdere uitwerking van het structuurplan in ontwikkelingsplannen en bestemmingsplannen rekening wordt gehouden met lokale knelpunten die kunnen ontstaan en met extra maatregelen voor de oplossing van deze knelpunten.

Gevolgen voor duurzaamheid

Het duurzaamheidsgehalte van het stadsconcept voor Almere neemt af als de verstedelijkingsopgave voor Almere beperkt blijft tot uitbreidingen. Voor een meer duurzaam ruimtegebruik is tevens intensivering van het ruimtegebruik nodig. De kwaliteitsimpuls voor 2010 voorziet in een dergelijke opgave. Grote inspanningen blijven evenwel gewenst om het toenemende primaire energieverbruik per inwoner in Almere af te remmen. Daarnaast is het voorkomen en compenseren van negatieve invloeden op beschermde natuur in en rond Almere een belangrijk aandachtspunt bij verdere uitwerking van het structuurplan.

Groenblauw raamwerk

GROENBLAUW RAAMWERK	2003 - 2010		Na 2010	
	afronden oorspronkelijke opgave			voorsorteren op schaalsprong
	lopend werk	extra opgave		
TOERISTISCH-RECREATIEF CONCENTRATIEPUNT	ALMERE STAD • Zuidoever Weerwater • Noorderplassen-Oost • Waterfront Stadscentrum • Stadscentrum ALMERE HAVEN • Kasteel Almere • Vroege Vogelbos / Beginbos • Centrum • Kustzone ALMERE BUITEN • Natuurbelevingscentrum Oostvaardersplassen • Centrum (incl. Doemere) ALMERE POORT • Centrum (incl. Sport & Leisurecentrum)	ALMERE STAD • Blocq van Kuffeler ALMERE HAVEN • Zilverhoek ALMERE POORT • Noordelijke jachthaven • Almeerderstrand ALMERE PAMPUS • Sportpark West • Pampushaven • Sluis Pampushaven ALMERE HOUT • Braambergen		
PARK	ONTWIKKELING ALMERE POORT • Groenendaal			ONTWIKKELING SPIEGELHOUT • Groen casco Spiegelhout • Groenblauwe verbinding Oostvaardersplassen - Horsterwold
	VERNIEUWING ALMERE STAD • Zuidoever Weerwater • Lumièrepark • Beatrixpark, J. den Uylpark, Klein Brandsportpark • Spanningsveld en Bok de Korversportpark • Leeghwaterplas, Hannie Schaftpark en Bos der Onverzettelijken • Fanny Blankers Koenpark ALMERE HAVEN • Oostelijke Groene Wig ALMERE BUITEN • Almere Buiten-Oost	VERNIEUWING ALMERE STAD • Muzenpark ALMERE HAVEN • Westelijke Groene Wig • Vroege Vogelbos en Beginbos ALMERE BUITEN • Meridiaanpark • Polderpark		
PARKBOS	ONTWIKKELING ALMERE HAVEN • Groen casco Overgooi	ONTWIKKELING ALMERE BUITEN • Trekwegzone ALMERE HOUT • Plantages		
	VERNIEUWING ALMERE POORT • Ecozone ALMERE HAVEN/HOUT • Boswachterij Almeerderhout ALMERE BUITEN • Overgangsgebied Oostvaardersplassen	VERNIEUWING ALMERE POORT/PAMPUS • Pampushout		

Groenblauw raamwerk

GROENBLAUW RAAMWERK	2003 - 2010		Na 2010	
	afronden oorspronkelijke opgave			voorsorteren op schaalsprong
	lopend werk	extra opgave		
NATUURGEBIED		ONTWIKKELING ALMERE BUITEN • Verbinding Oostvaardersplassen – Lepelaarplassen		
LANDBOUWGEBIED				
NATUURPLAS				
OPEN WATER				ALMERE PAMPUS • IJmeer
VAARGEUL				ONTWIKKELING SPIEGELHOUT • Waterberging Spiegelhout
REGIONAAL WATER				
STEDELIJK WATER	ONTWIKKELING ALMERE STAD • Noorderplassen-West (uitbreiding Noorderplassen)	ONTWIKKELING ALMERE STAD/PAMPUS • Verbinding Noorderplassen - Pampushaven ALMERE HAVEN/HOUT • Water-as Stichtsekant – Almere Hout		
SLUIS		ALMERE STAD/PAMPUS • Verbinding Noorderplassen - Pampushaven		
BRUG		ALMERE HOUT • Bruggen Hoge Vaart		
WATERKERING	• Waterkering	• Waterkering		• Waterkering

Infrastructuur

	2003 - 2010		Na 2010	
	afronden oorspronkelijke opgave			voorsorteren op schaalsprong
	lopend werk	extra opgave		
AUTOSNELWEG		• Capaciteitsuitbreiding A6, incl.: • Hollandse Brug • Parallelbanen • Verminderde barrièrewerking • Verbinding A6/A1/A9	• Aansluiting A30, op A27 • Afslag A27 (tussen afrit 36 en 37)	• Capaciteitsuitbreiding A27 • Doortrekking A30 naar Purmerend • Adelaarswegtracé (A30) • IJmeertracé
STADSAUTOWEG		• Capaciteitsuitbreiding Hoge Ring (t.h.v. Almere Poort)	• Capaciteitsuitbreiding Waterlandseweg incl. verminderde barrièrewerking	
STADSWEG	• Almere Poort • Noorderplassen (1e fase)	• Almere Hout 1e fase • Capaciteitsuitbreiding Buitenhoutsedreef	• Bereikbaarheid Stadscentrum • Almere Hout 2e fase • Almere Pampus 1e fase	
RAILLIJN	• Hanzelijn • Gooiboog	• Capaciteitsuitbreiding Flevolijn	• Houtlijn • IJmeerlijn	• Zuiderzeelijn • Stichtselijn • Amersfoortselijn
STATION	• Almere Oostvaarder • Almere Poort	• Almere Centraal		
BUSBAAN	• Almere Poort • Noorderplassen-West • Weerwater Zuidzijde	• Almere Hout 1e fase	• Almere Hout 2e fase • Almere Pampus 1e fase	
STEDELIJKE FIETSROUTE	• Almere Poort • Noorderplassen-West	• Almere Hout 1e fase	• Almere Hout 2e fase • Almere Pampus 1e fase	
VEER				

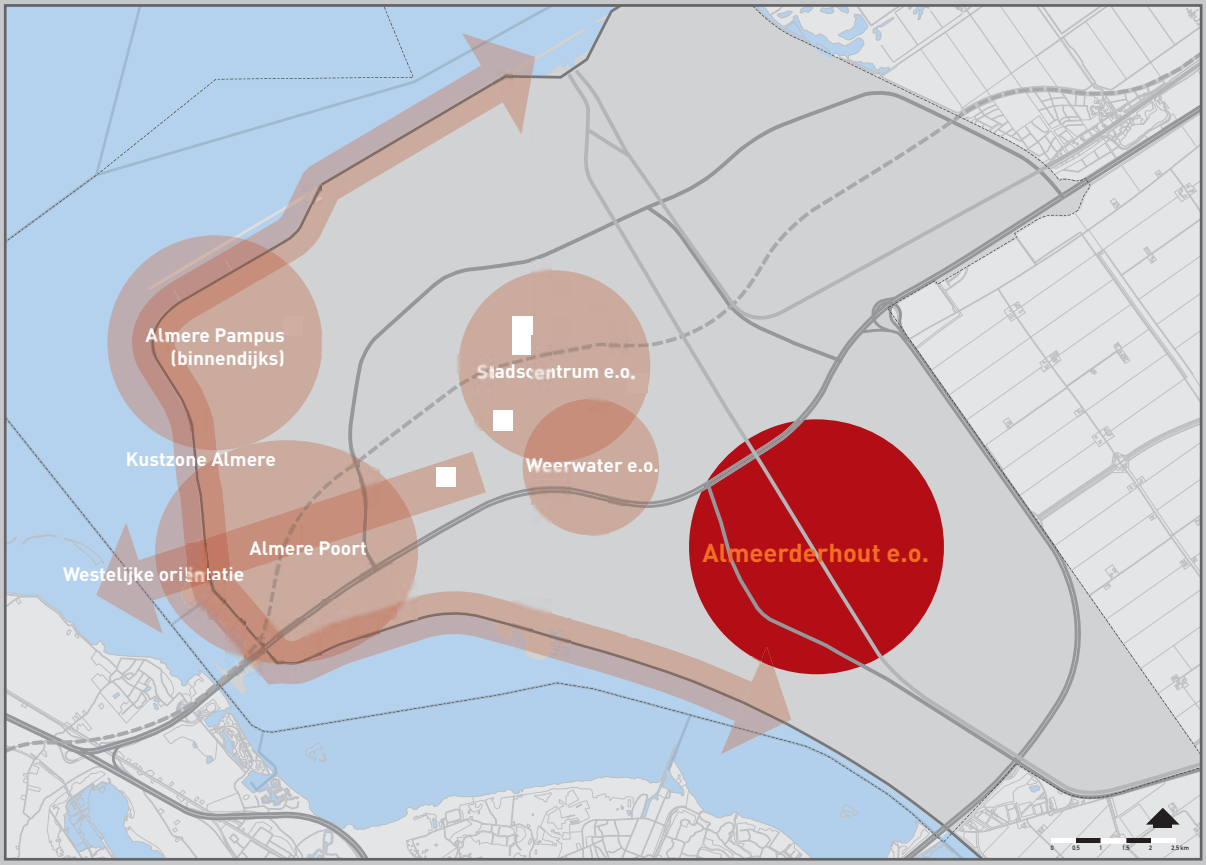
Stedelijke milieus

	2003 - 2010		Na 2010	
	afronden oorspronkelijke opgave			voorsorteren op schaalsprong
	lopend werk	extra opgave		
STADSCENTRUM	ONTWIKKELING ALMERE STAD • Masterplan I	ONTWIKKELING ALMERE STAD • Masterplan IA	ONTWIKKELING ALMERE STAD • Masterplan IA (inclusief 2F7)	ALMERE STAD • Masterplan II
KANTORENGEBIED	ONTWIKKELING ALMERE STAD • Stadscentrum • Muziekwijk ALMERE BUITEN • Station Oostvaarder ALMERE POORT • Zakenpoort			ALMERE PAMPUS • Buitendijks SPIEGELHOUT • Centrum ALMERE HOUT/STAD/BUITEN/SPIEGELHOUT • Strategische knoop A6/A27 ALMERE HOUT/SPIEGELHOUT • Strategische knoop A27/A30
STADSDEELCENTRUM	ONTWIKKELING ALMERE POORT • Centrum (incl. sport en leisurecentrum)		ONTWIKKELING ALMERE HOUT • Centrum	
	VERNIEUWING ALMERE BUITEN • Centrum (incl. Doemere) ALMERE HAVEN • Centrum (incl. kustzone)			
CENTRUMRAND	ONTWIKKELING ALMERE BUITEN • Indischebuurt (=zone tussen spoor en Evenaar) ALMERE POORT • Europakwartier	VERNIEUWING ALMERE STAD • Stedenwijk • Staatsliedenwijk • Markerkant • Randstad		
BEDRIJVENTERREIN	ONTWIKKELING ALMERE BUITEN • De Vaart IV en VI ALMERE POORT • Hogekant • Lagekant ALMERE STAD • Sallandsekant ALMERE HAVEN • Stichtsekant	ONTWIKKELING ALMERE HOUT • A6-bedrijvenpark	ONTWIKKELING ALMERE HOUT • A27-bedrijvenpark • Ibispark	
	VERNIEUWING ALMERE STAD • Gooisekant • Hollandsekant ALMERE HAVEN • De Steiger ALMERE BUITEN • De Vaart I, II en III			
GLASTUINBOUWGEBIED	ONTWIKKELING ALMERE BUITEN • Buitenvaart-Noord			

Stedelijke milieus

	2003 - 2010		Na 2010	
	afronden oorspronkelijke opgave			voorsorteren op schaalsprong
	lopend werk	extra opgave		
SUBURBANE WIJK	ONTWIKKELING ALMERE STAD • Noorderplassen-West (excl. eiland + Pampushout) ALMERE BUITEN • Buiten-Oost ALMERE POORT • Stadsdeel ALMERE HAVEN • Kustzone en oostrand ALMERE HOUT • Villapark Almeerderhout	ONTWIKKELING ALMERE HOUT • 1e fase stadsdeel (excl. villapark + golfterrein)	ONTWIKKELING ALMERE HOUT • 2e fase stadsdeel ALMERE PAMPUS • Binnendijks en waterfront	ALMERE PAMPUS • Buitendijks SPIEGELHOUT • Stadsdeel ALMERE HOUT/STAD/BUITEN/SPIEGELHOUT • Strategische knoop A6/A27 ALMERE HOUT/SPIEGELHOUT • Strategische knoop A27/A30
	VERNIEUWING ALMERE HAVEN • stadsdeel (excl. De Velden) ALMERE BUITEN • Molenbuurt • Bouwmeesterbuurt			
VILLAWIJK	ONTWIKKELING ALMERE HAVEN • Overgooi			
WOONLANDSCHAP EN/OF WERKLANDSCHAP	ONTWIKKELING ALMERE HAVEN • Kustzone ALMERE STAD • Noorderplassen-West (eiland en Pampushout) ALMERE POORT • Muiderzandbos • Pampushout 1 en 3 ALMERE HOUT • Golfterrein Almeerderhout	ONTWIKKELING ALMERE HOUT • 1e fase stadsdeel (bosranden)	ONTWIKKELING ALMERE BUITEN • Trekwegzone	
WATERFRONT	ONTWIKKELING ALMERE HAVEN • Kustzone ALMERE POORT/HAVEN • Zilverhoek/Almeerderstrand ALMERE STAD • Stadscentrum - Weerwater		ONTWIKKELING ALMERE STAD • Stedenwijk • Blocq van Kuffeler ALMERE PAMPUS • Pampushaven	

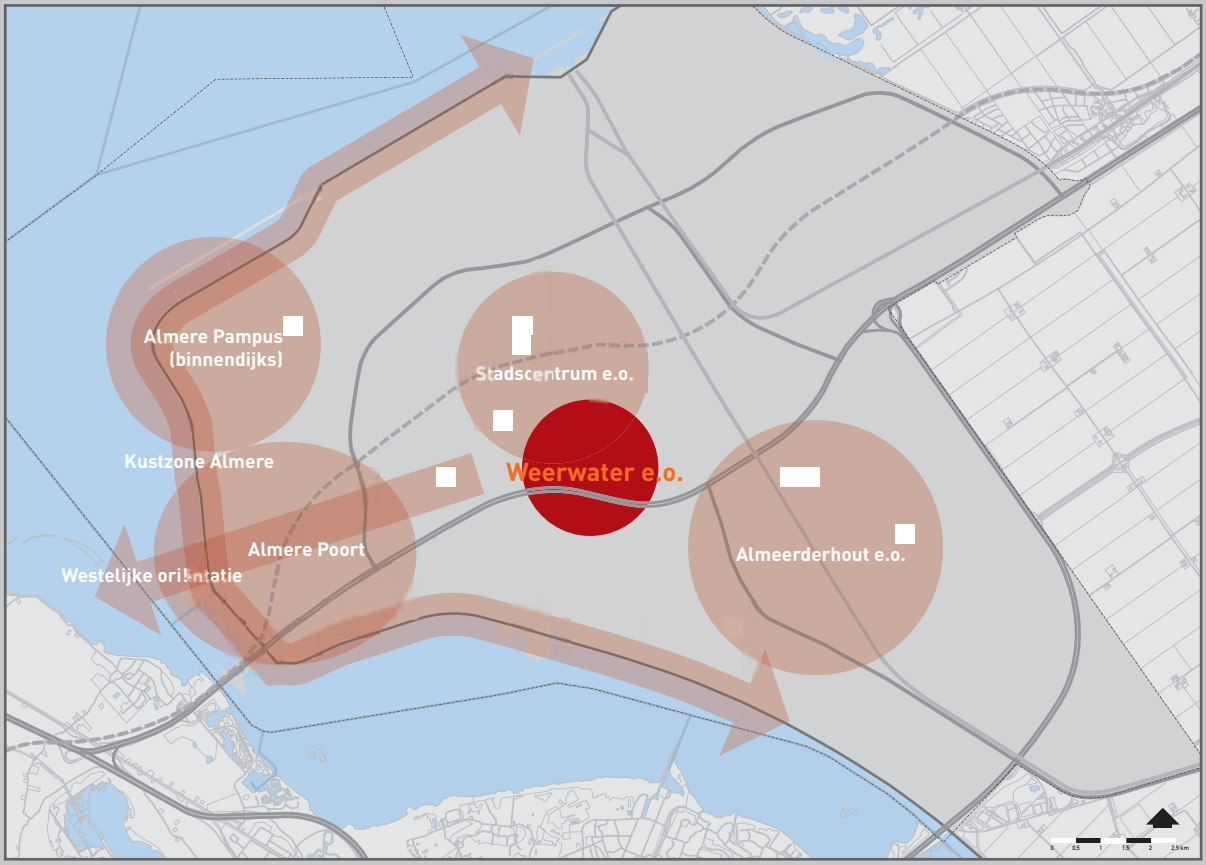
Cluster Almere Hout e.o.



Oorspronkelijke opgave met de projecten:

- Vernieuwing Boswachterij Almeerderhout
- Almere Hout 1e fase (inclusief Golfterrein Almeerderhout)
- Plantages
- Waterlandseweg (inclusief verminderde barrièrrewerking)
- Overgooi (inclusief groen casco)
- Toeristisch-recreatieve concentratiepunten Kasteel Almere en de Kemphaan en Braambergen
- A6-bedrijvenpark
- Bruggen over de Hoge Vaart
- Capaciteitsuitbreiding A6

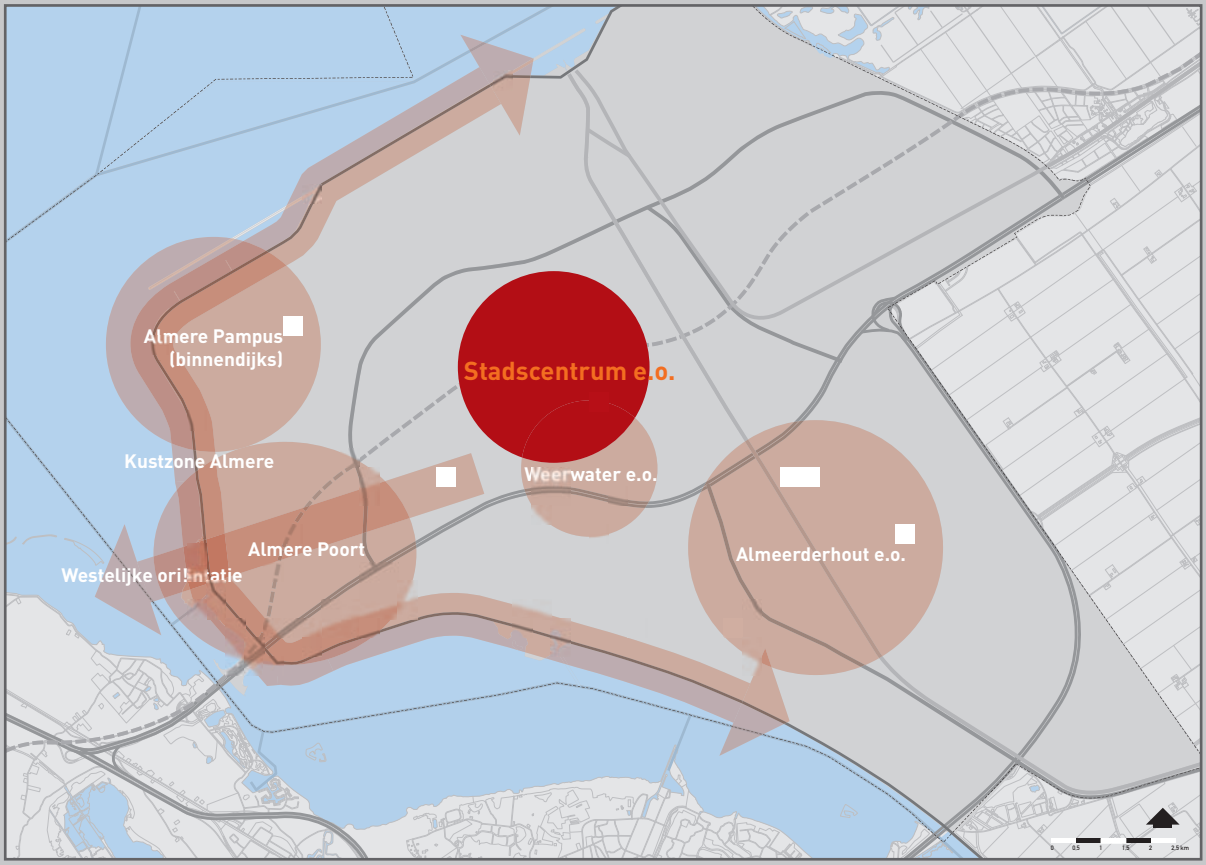
Cluster Weerwater e.o.



Oorspronkelijke opgave met de projecten:

- Toeristisch-recreatieve concentratiepunten Zuidoever Weerwater, Waterfront Stadscentrum, Beginbos / Vroege Vogelbos
- Waterfront Stadscentrum – Weerwater
- Vernieuwing Stedenwijk
- Masterplan I en Ia Stadscentrum
- Capaciteitsuitbreiding A6
- Verbetering bereikbaarheid stadscentrum vanaf A6

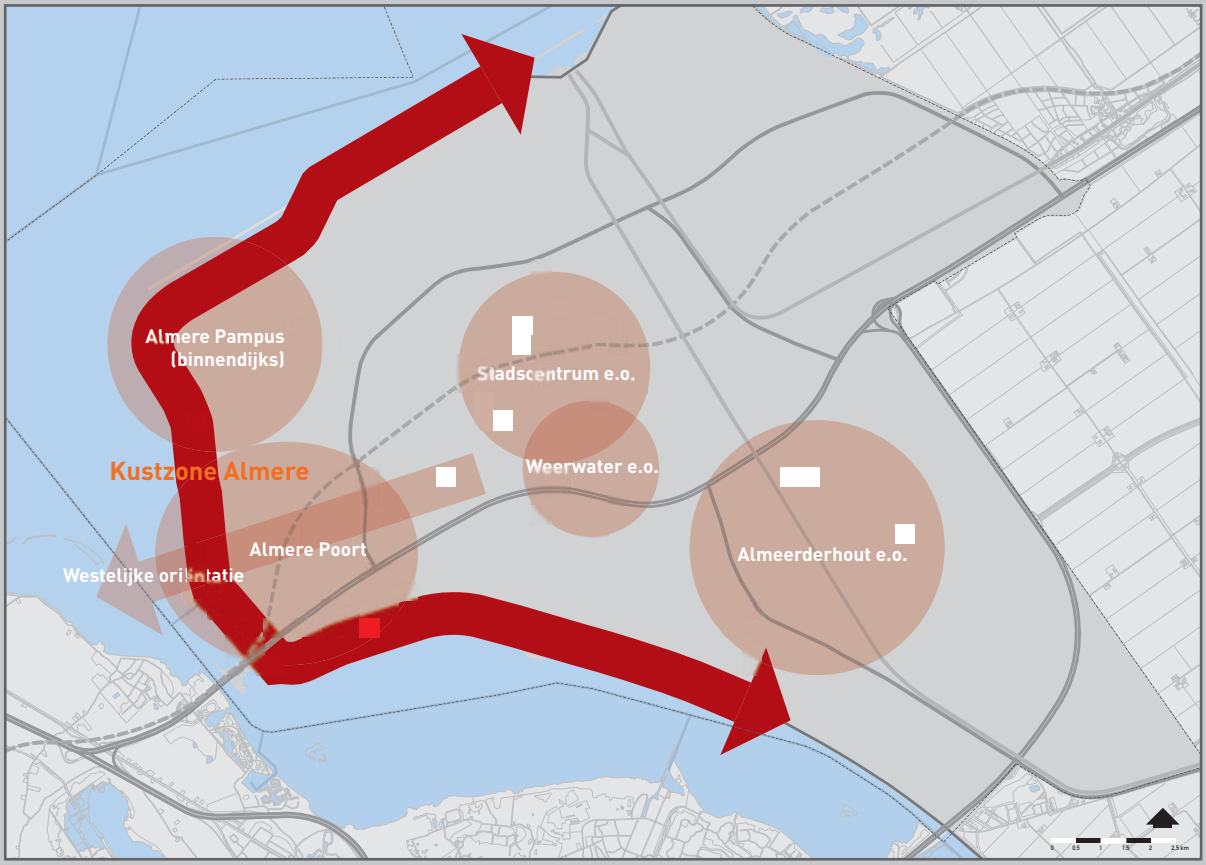
Cluster Stadscentrum e.o.



Oorspronkelijke opgave met de projecten:

- Masterplan I en Ia Stadscentrum
- Vernieuwing Stedenwijk en Staatsliedenwijk, Markerkant en Randstad;
- Verbetering bereikbaarheid stadscentrum
- Verbetering bereikbaarheid stadscentrum vanaf A6
- Capaciteitsuitbreiding/aanleg raillijnen (Flevolijn, inclusief effecten Hanzelijn, IJmeerlijn, Houtlijn)
- Toeristisch-recreatieve concentratiepunten Stadscentrum - Weerwater, Zuidoever-Weerwater, Waterfront Stadscentrum

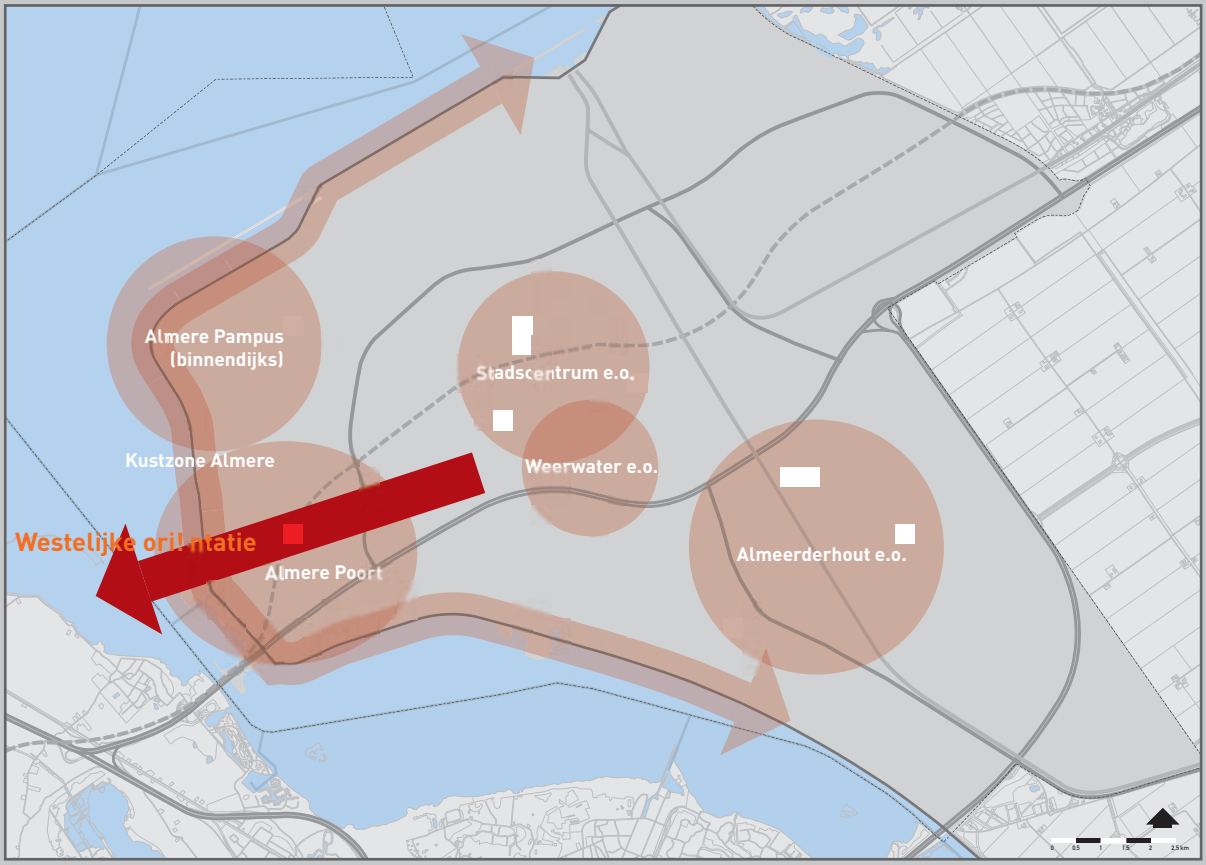
Cluster Kustzone van Almere



Oorspronkelijke opgave met de projecten:

- Versterking waterkeringen
- Toeristisch-recreatieve concentratiepunten Blocq van Kuffeler, Sluis Pampushaven, Pampushaven, Zilverhoek/Almeerderstrand, Noordelijke Jachthaven Almere Poort
- Waterfronten Blocq van Kuffeler, Pampushaven, Almere Poort/Haven
- Sluis/verbinding Noorderplassen-Pampushaven
- Capaciteitsvergroting Hollandsebrug

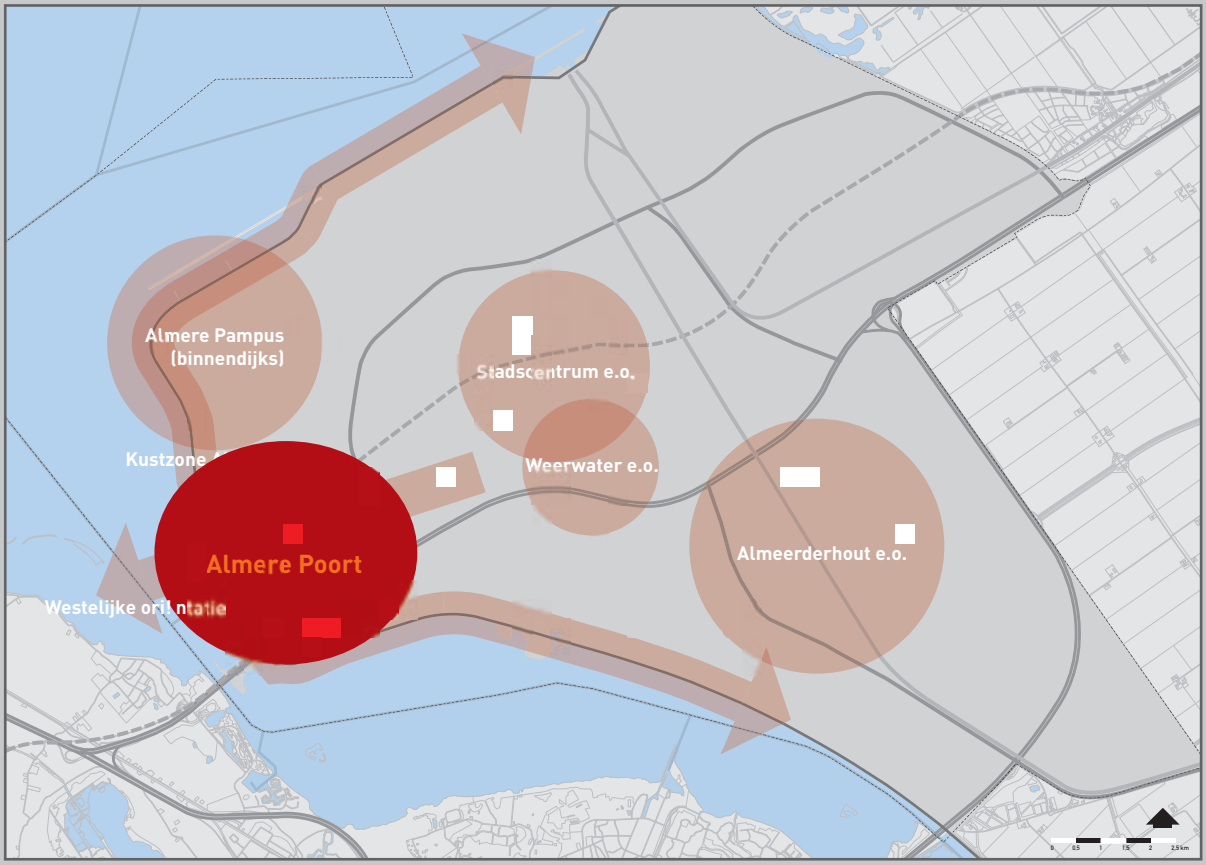
Cluster verbetering westelijke oriëntatie



Oorspronkelijke opgave met de projecten:

- Capaciteitsuitbreiding A6 (Hollandsebrug, parallelbanen, verminderde barrièrewerking)
- Capaciteitsuitbreiding Hoge Ring
- Capaciteitsuitbreiding Flevolijn (stations Almere Poort en Almere Oostvaarder)
- IJmeerlijn

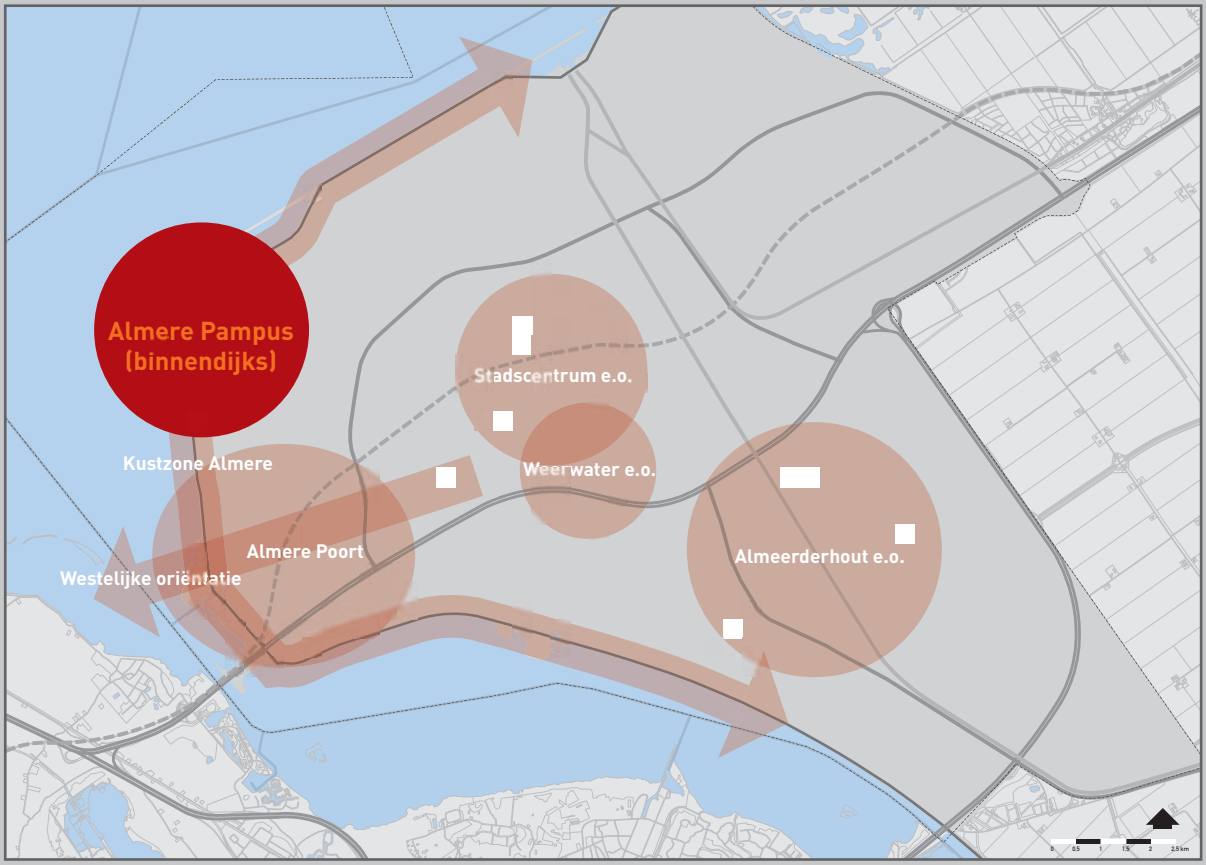
Cluster Almere Poort



Oorspronkelijke opgave met de projecten:

- Ontwikkeling groenblauw raamwerk Almere Poort
- Ontwikkeling stedelijke milieus Almere Poort
- Toeristische recreatie concentratiepunten Noordelijke Jachthaven, Zilverhoek/Almeerderstrand, Centrum Almere Poort
- Waterfrontontwikkeling
- Waterkering
- Capaciteitsuitbreidingen van verbindingen en Hollandsebrug

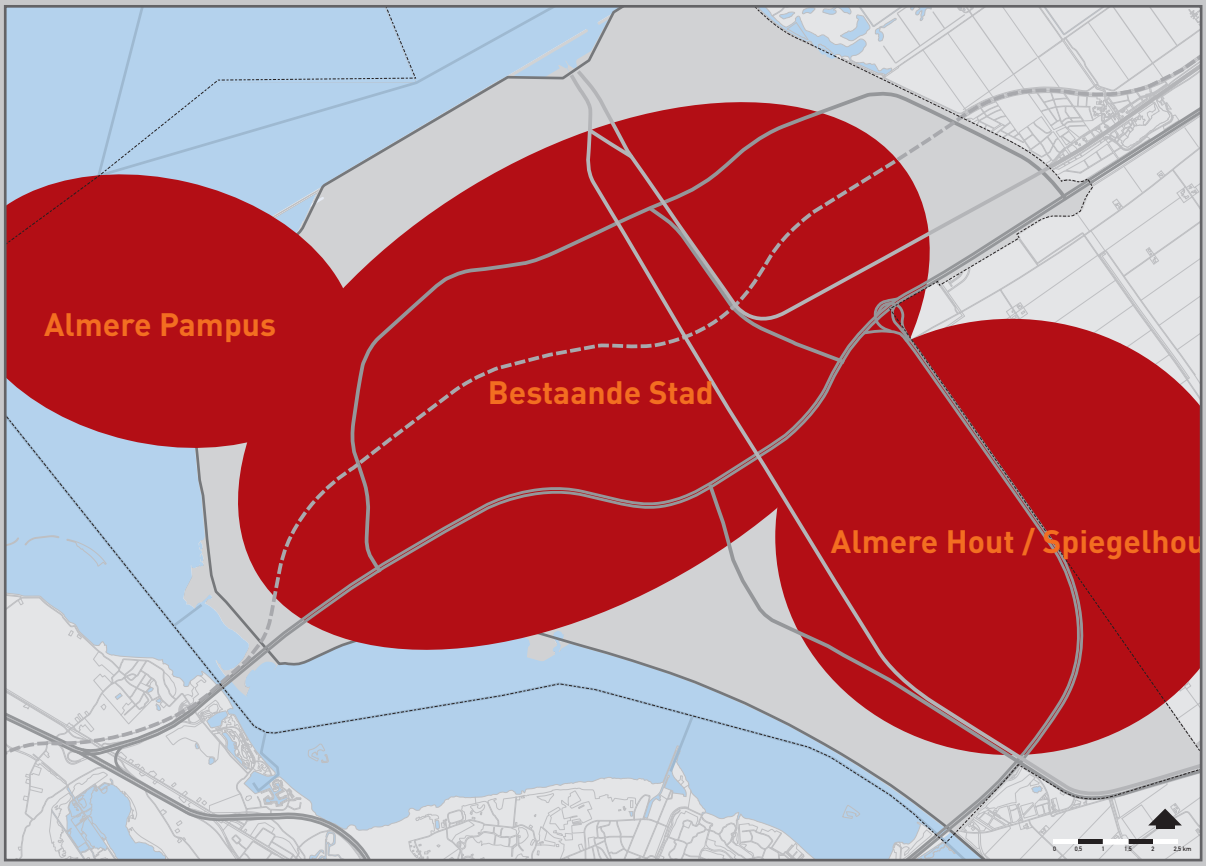
Cluster Almere Pampus



Oorspronkelijke opgave met de projecten:

- Ontwikkeling waterfront Pampushaven
- Toeristisch recreatieve concentratiepunten Sportpark West, Pampushaven, Sluis Pampushaven
- IJmeerlijn
- Groenblauw raamwerk
- Ontsluiting richting Almere-Poort en Hoge Ring
- Ontwikkeling stedelijke milieus
- (Almere Pampus buitendijks)

Clusters van projecten gerelateerd aan de schaalsprong van Almere



Schaalsprongopgaven met de projecten:

Almere Pampus
- Ontwikkeling IJmeer
- Waterfronten IJmeer
- Verbindingen Amsterdam-Almere
- Waterkering
- Almere Pampus binnendijks
- Bestaande stad

Bestaande Stad
- Verdere ontwikkeling Stadscentrum (Masterplan II)
- Strategische knopen A6/A27 en A27/A30
- Vernieuwing en transformatie bestaand stedelijk gebied
- Vernieuwing/upgraden infrastructuur
- Nieuwe stadsdelen

Almere Hout / Spiegelhout
- Almere Hout 2e fase, Spiegelhout
- Strategische knopen A6/A27 en A27/A30
- Verbindingen naar 'Gooi, Utrecht en Amersfoort
- Ontwikkeling groenblauw casco
- Groenblauwe verbinding Oostvaardersplassen – Horsterwold
- Bestaande stad

Raadsvoorstel

RG nr.	RV – 280 Agendapunt 11
Datum:	20 mei 2003
Steller:	H. Zondag
Verantw. Wethouder:	A.W. Bijl
Onderwerp:	Structuurplan Almere 2010
Voorgenomen besluit:	Verzoek tot instemmen en vaststellen van het (concept) Structuurplan Almere 2010.
Advies raadscommissie:	Dit voorstel is aan de orde geweest in de raadscommissie SO d.d. 26 augustus 2003. De commissie adviseert aan de raad: het voorstel agenderen ter bespreking.
Inhoud	*Aanleiding* In mei 1999 heeft het College van B&W besloten tot het opstellen van een nieuw structuurplan voor de gehele stad. Dit nieuwe structuurplan moet het oude structuurplan uit 1983 gaan vervangen. Belangrijke redenen voor het opstellen van een nieuw structuurplan zijn: • een evaluatie op de ontwikkeling van de stad zoals die ooit is bedacht in het licht van actuele (algemene) trends en ontwikkelingen (economisch, sociaal-maatschappelijk en fysiek); • aandacht voor beheer en onderhoud van de bestaande stad, inclusief de hoofdstructuur van groen en water; • een vraag van regio en rijk om eventueel verder door te groeien dan de oorspronkelijk opgave (250.000 inwoners). In aanvang heeft, als onderdeel van het project ROSA (Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie Almere 2015), een aantal verkenningen plaatsgevonden. Vanaf medio 2001 is gewerkt aan het structuurplan zelf. Nadat het voorontwerp is gepresenteerd, heeft de Raad op 4 december 2001 het besluit genomen om het voorontwerp vrij te geven voor inspraak. Daarna volgde een fase van formele inspraak (2 momenten van ter inzage legging, ambtelijke vooroverleg in het kader van de WRO). De reacties op het voorontwerp en ontwerp zijn gedurende deze periode van gemeentelijk commentaar voorzien en hebben tot voorstellen voor aanpassing geleid in het oorspronkelijke voorontwerp (met tussentijdse besluitvorming van het college van B&W). Op basis hiervan is het voorontwerp uit 2001 omgewerkt tot het (concept) structuurplan dat nu ter behandeling en vaststelling aan van de raad wordt voorgelegd.
Wettelijk of beleidskader	*Wettelijk kader* Het (concept) structuurplan is opgesteld binnen het kader van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Na behandeling en vaststelling door de Raad (artikel 7 WRO) wordt dat bekendgemaakt in 'Almere Vandaag' en de Staatscourant (artikel 9 WRO). Het definitieve structuurplan is daarmee een feit.
Gedachtengang	*Structuurplan* Van belang is het vertrekpunt en de context waarbinnen het structuurplan is opgesteld, alsmede de vorm van het structuurplan en het onderscheid tussen de oorspronkelijke opgave en de eventuele schaalsprong. Kort wordt hierop ingegaan, waarna een aantal conclusies over de belangrijkste onderwerpen wordt beschreven. *Vertrekpunt* Na jaren van bewezen diensten was het structuurplan Almere uit 1983 aan revisie toe. Aanleiding was dat Almere voor een meervoudige opgave kwam te staan. Vernieuwing en beheer van de bestaande stad eisten in toenemende mate de aandacht op. Een gecompliceerde taak die des te uitdagender is omdat Almere gelijktijdig een stad is die nog volop in ontwikkeling is. Voorts

	vroegen het werken aan een evenwichtige en gevarieerde stad een voortgaande inspanning. Ten slotte is ook de regio, alleen al door de aanwezigheid van de nieuwe stad Almere, veranderd. De betekenis hiervan is van grote invloed op de toekomst van Almere en vraagt om een hernieuwde positiebepaling. Hierbij speelde en speelt het verzoek van regio en Rijk om wellicht tot circa 400.000 inwoners door te groeien een belangrijke rol. Almere staat hierdoor na ruim 25 jaar van groei en ontwikkeling voor een nieuwe uitdaging die een eigentijdse invulling vergt. *Context* Op dit moment is – in afwachting van de resultaten het project 'Toekomst Almere' (integraal ontwikkelingsplan en bestuursakkoord) – nog geen standpunt bepaald over de verstedelijking na de VINEX en VINAC (na 2010). De nadruk van het structuurplan ligt voor de VINEX/VINAC-periode op de kwalitatieve opgaven (tot 2010) om een beter evenwicht en meer variatie binnen de stad te krijgen (kwaliteitsimpuls in de vorm van negen extra opgaven, bestaande stad). De eventuele schaalsprong wordt in verkennende zin beschreven. Het structuurplan legt voor de periode na 2010 slechts een aantal ruimtelijke reserveringen vast om de eventuele groei van Almere niet in de weg te staan. Verdere groei is afhankelijk van de discussie over het Integraal Ontwikkelingsplan Almere. Daarmee loopt het structuurplan niet vooruit op de gemeentelijke inzet op basis van de stadsvisie en besluitvorming òf en hoe een schaalsprong zijn beslag gaat krijgen. *Vorm* Een structuurplan is in principe 'vormvrij'. Minimaal dient het plan te bestaan uit een plankaart en een toelichting. Deze vrijheid in vormgeving is gebruikt om van het structuurplan een dynamisch, actie- en actorgericht plan te maken. Het schetst dus geen statisch eindbeeld van de stad in 2010 of 2030 maar beschrijft de ontwikkelingsplanologie naar de toekomst, uitmondend in een strategische en dynamische agenda van te ondernemen acties en uitwerkingen op de verschillende fronten in de komende jaren. *Onderscheid oorspronkelijke opgave en eventuele schaalsprong* Het nieuwe structuurplan voor Almere is geen blauwdruk voor verstedelijking in de toekomst. Het vermeldt de hoofdlijnen van de verstedelijking van Almere en doet concrete voorstellen voor projecten. Een scherp onderscheid wordt gemaakt tussen zaken die te maken hebben met het afronden van de oorspronkelijke opgave (een stad met circa 250.000 inwoners) en zaken die te maken hebben met de eventuele schaalsprong (een stad met wellicht 400.000 inwoners). Een beter evenwicht tussen de bereikbaarheid en verstedelijking is noodzakelijk, evenals tussen enerzijds het wonen en anderzijds het werken, recreëren en het voorzieningenpeil. Dus meer balans en meer differentiatie is nodig, gekoppeld aan een hoge prioriteit voor de bestaande stad.
Overwegingen college die leiden tot voorgenomen besluit.	*Oorspronkelijke opgave en kwaliteitsimpuls* Afronding van de oorspronkelijke opgave van Almere, als een volwaardige en evenwichtige stad met 250.000 inwoners, staat centraal (met nieuwe stadsdelen zoals Almere Hout en Almere Pampus (binnendijks, inclusief kustzone). De kwaliteitsimpuls voor de oorspronkelijke opgave leidt tot vier extra opgaven die betrekking hebben op de verbetering van het raamwerk van groen en water, en van infrastructuur. Dit zijn: 1. kwaliteitsverbetering groenstructuur; 2. betere benutting water; 3. inhaalslag externe bereikbaarheid; 4. verbetering interne bereikbaarheid; Verder zijn er de vijf extra opgaven die de verschillende stedelijke milieus betreffen: 5. verdere uitbreiding en verdieping voorzieningenaanbod; 6. meer verscheidenheid woningen en woonmilieus; 7. actief beheer bestaand stedelijk gebied; 8. kwalitatieve werkgelegenheidsimpuls; 9. ruimte voor startende en groeiende ondernemingen. In het kort houdt dit in: • Groen en water zijn kernwaarden van Almere. Een betere toegankelijkheid en variatie van groen en water is een belangrijk uitgangspunt. Door het water 'in de stad te halen' en 'de stad naar het water te brengen' plukt Almere de vruchten van haar ligging aan het water. Het biedt nieuwe plekken voor vrije tijdsbesteding en vergroot de

	beleving van de stad. Naast versterking en benutting van de huidige groenblauwe structuur bieden plannen die nu worden opgesteld of in uitvoering zijn in Almere Haven en Almere Poort, maar ook een toekomstig stadsdeel zoals Almere Pampus hiertoe uitgelezen kansen. Het groenblauwe casco zoals aangegeven op de plankaart is ruimer opgespannen dan de (provinciale) ecologische hoofdstructuur uit het Omgevingsplan Flevoland. De (P)EHS wordt als onderdeel van dit casco opgevat. Het in het structuurplan gedefinieerde groenblauwe raamwerk onderscheidt verschillende gebieden, elk met een eigen karakter. Hierbij gaat het om parken, parkbossen, natuurgebied, natuurplassen, stadswater en regionaal water, open water, naast landbouwgebied. Ten aanzien van de parken en parkbossen is gesteld dat stedelijke functies hier in principe alleen mogen worden ontwikkeld als ze de groenstructuur versterken of als ze gerelateerd zijn aan het groen. Het groenblauwe raamwerk verdient evenwel een nadere uitwerking. In het geval van de wijk- en buurtparken, en stadsparken is dat gebeurd in de nota 'Almere Parkstad' (2003). De uitgangspunten van de nota 'Almere Parkstad' zijn onverkort overgenomen in het structuurplan; • De balans tussen verstedelijking en bereikbaarheid is een nijpend probleem. De uitbreiding van weg- en railcapaciteit (capaciteitsuitbreiding A6 en Flevospoorlijn (Almere – Weesp), verbetering verbinding A6/A1/A9 richting het westen is in de periode tot 2010 topprioriteit (bestuurlijke en financiële afspraken), alsmede de daadwerkelijke ontwikkeling van Almere Pampus (binnendijks) die na 2010 van start gaat. De ontwikkeling van de 1e fase van Almere Hout begint voor 2010 (in verband met de extra opgave om in Almere meer verscheidenheid in woon- en werkmilieus te bewerkstelligen). Na 2010 staan andere projecten op de rol, zoals de IJmeerlijn. Voor de interne bereikbaarheid is de verwachting dat Almere tot 2010 niet te kampen zal krijgen met onacceptabele congestie. Wel is capaciteitsuitbreiding nodig op de Hoge Ring in verband met de ontwikkeling van Almere Poort. Ook zullen maatregelen nodig zijn op de Buitenhoutsedreef. Na 2010 is verbetering van de bereikbaarheid van het stadscentrum aan de orde. Verschillende mogelijkheden zijn dan in beeld (capaciteitsverruiming huidige verbindingen, nieuwe verbindingen: langs Weerwater en langs het Beatrixpark). Nader onderzoek zal moeten uitwijzen hoe de bereikbaarheid van het stadscentrum zal kunnen worden verbeterd; • Meer banen, uitbreiding van zorg-, school-, uitgaans- en winkelvoorzieningen moet tot een betere balans met het wonen leiden. Dit vraagt ook om een grotere variatie in woon-, werk- en voorzieningenmilieus. Meer variatie binnen de stad op alle aspecten van de samenleving zoals wonen, werken, leren, winkelen, verplaatsen en vrije tijdsbesteding versterkt de 'trek in de schoorsteen'. Daar is een reeks van zaken voor nodig. Voorzieningen vergen een inhaalslag. In verband hiermee moet er meer ruimtelijke flexibiliteit (o.a. reserveringen) komen om voorzieningen in de stad te vestigen. Gekoerst wordt op een kleine 'plus' voor voorzieningen in de wijk (standaard en iets erbij). Meer dan nu het geval moeten de uitersten op de woningmarkt worden opgezocht. Meer woningen in een groene of waterrijke omgeving spelen in op woonwensen (woonlandschap, kust Almere), maar ook een groter aanbod van huisvesting voor jongeren (binnen de centra). Voor de werkgelegenheid is het nodig dat er voldoende aanbod is, maar hier is ook meer variatie nodig (thematisering). Ook verruiming van de mogelijkheden tot werken aan huis schept kansen op meer arbeidsplaatsen. Dit geldt ook voor de ontwikkeling van (goedkope) locaties voor starters, broedplaatsen en centrumrandmilieus; • De stad vergt doorlopend onderhoud en vernieuwing ter vergroting van de kwaliteit. De negen extra opgaven verdienen evenzeer leidraad te zijn voor de ontwikkelingen binnen de bestaande stad. Extra inzet is de komende jaren vereist. Een kaderplan bestaande stad wordt opgesteld. Beheer en vernieuwing in de 'bestaande stad' en de ontwikkeling van nieuwe stadsdelen zullen ook in toenemende mate samenhang en afstemming vereisen, om te voorkomen dat er anders aan de ene kant een 'oude stad' ontstaat en aan de andere kant een 'nieuwe schil'. De ambitie om de kwaliteit van de stad nog verder te verbeteren biedt de kans de samenhang tussen de bestaande stad en de uitleg te versterken. Naast het noodzakelijke actieve beheer van de bestaande stad, krijgt de vernieuwingsopgave daarmee ook een stedelijke dimensie.

	Eventuele schaalsprong In het structuurplan wordt aangegeven wat op de stad af zou kunnen komen en zou moeten gebeuren om een schaalsprong mogelijk te maken (voorsorteren en voorinvesteren). Dit structuurplan verkent hiertoe de mogelijkheden, geeft opties en reserveringen en projecten en voorinvesteringen in het raamwerk van groen, water en infrastructuur die nu al nodig zijn om na 2010 een eventuele verdere groeidoelstelling te kunnen waarmaken. Het gebied 'Spiegelhout' (inclusief de groenblauwe verbinding Oostvaardersplassen/ Horsterwold) is een verstedelijkingsmogelijkheid in het kader van de eventuele schaalsprong (na 2010). Dit geldt ook voor een aanzienlijke buitendijks ontwikkeling ter hoogte van Almere Pampus (inclusief de benodigde verbindingen voor de auto en openbaar vervoer). Beide locaties, Almere Pampus en Spiegelhout, worden meegenomen als verstedelijkingsmogelijkheden in het kader van het Integraal Ontwikkelingsplan; in het Stadmanifest heeft het college de voorkeur uitgesproken voor een groei van Almere die naar het water gericht is; deze westelijke ontwikkeling zal een stedelijk en gevarieerd karakter krijgen.. De gebieden rondom de knooppunten A6/A27 en A27/A30 zijn gedefinieerd als strategische knoop en zijn ondermeer gekoppeld aan de eventuele schaalsprong. Bij een stedelijke ontwikkeling van 'Spiegelhout' zullen deze knooppunten strategisch komen te liggen in het vergrote Almere. Hierdoor ontstaan kansen voor de ontwikkeling van nieuwe centrumgebieden, die gekoppeld aan infrastructuur, van bovenlokale betekenis kunnen zijn.

Relatie met:	*Relatie met andere strategische projecten* In de periode die tot het (concept) structuurplan heeft geleid zijn binnen de gemeente de nodige andere strategische projecten gestart waarmee het structuurplan belangrijke relaties heeft. Inzet van het structuurplan is het bieden van een ruimtelijk kader voor deze projecten. Parallel lopende projecten waren en zijn onder meer de Sociale Structuurschets (DMO), het Kaderplan Bestaande Stad (DSB), de Investeringsvisie en de Almeerse Opgave (CS). Tevens is het structuurplan een bouwsteen voor de inzet van de gemeente in het project 'Toekomst Almere'. Ten behoeve van de gemeentelijke inzet en de bestuurlijke standpuntbepaling is binnen de gemeente zelf vorig jaar het programma 'Almeerse Opgave' van start gegaan. *Verdere uitwerking structuurplan/betrokkenheid raad* Het structuurplan is zoals hiervoor aangegeven een dynamisch, actie- en actorgericht plan. Doel is regie en inhoudelijke afstemming van de ruimtelijke ontwikkeling op stedelijk niveau. Hiertoe is een strategische en dynamische projectenagenda opgenomen in het structuurplan. Het voornemen is om op basis van deze projectenagenda een werkprogramma te formuleren dat in de komende jaren ten uitvoer wordt gebracht. Jaarlijks zal dit programma in het college van B&W worden vastgesteld, gekoppeld aan de vaststelling van de begroting. Het werkprogramma zal uiteenlopende activiteiten en projecten kennen. Bij de activiteiten is een onderscheid te maken in: • De (doorlopende) activiteiten binnen de netwerken die relevant zijn de voor de verstedelijking en waarvan Almere deel uitmaakt (Regio Randstad, Vereniging Delta-metropool, Noordvleugel, relatie met Amsterdam etc.). Zorg voor de uitbouw van de positie van Almere staat daarbij voorop; • Activiteiten binnen de gemeente zelf om te waarborgen dat enerzijds (ruimtelijke) projecten en plannen op het niveau van stad en regio en anderzijds binnen de stad goed worden afgestemd (regie ten behoeve van balans en differentiatie van de stad!); Tevens zijn er gebiedsgerichte en facetgerichte projecten: • De facetgerichte projecten richten zich op versterking van de balans en differentiatie vanuit thema's zoals verkeer & vervoer, ecologie, voorzieningenstructuur. In het kader van het structuurplan dienen er voor de nodige onderwerpen nog uitwerkingen te komen. Voorbeelden zijn het Ecologische Masterplan en de verkeerskundige onderbouwing en uitwerking van het stadsmanifest, waarvoor de eerste stappen zijn gezet. Andere projecten die op basis van het structuurplan uitwerking behoeven zijn onder meer uitbouw en versterking van het groenblauwe raamwerk (o.a. parkbossen) van Almere, een kader voor adequate afstemming tussen bestaande stad en bouwfronten, een grotere variatie van stedelijke milieus binnen de stad; • De gebiedsgerichte projecten richten zich op uiteenlopende typen ruimtelijke plannen. Dit kan een ruimtelijke verkenning zijn (IJmeergebied, Pampus), een Economische Masterplan A6/A27. Tussen beide typen projecten dient een hoge mate van wisselwerking en samenhang te zijn, die zoals hierboven aangegeven regie vergt. Waar het gaat om de rolverdeling tussen de raad en het college van B&W kan het volgende worden opgemerkt. In het licht van het duale stelsel zal het college van B&W met het op te stellen werkprogramma de normale weg volgen richting de raad. Dit betekent dat het werkprogramma 'meeloopt' met de procedure en behandeling van de begroting. Vooruitlopend op de begrotingsbehandeling kan het concept van dit werk-programma in discussie worden gebracht in de raadscommissie voor stedelijke ontwikkeling. Het college van B&W informeert de raadscommisie en raad op geregelde basis over de resultaten van de activiteiten in de diverse netwerken. Waar het gaat om de facetgerichte en gebiedsgerichte projecten uit het werkprogramma zal dit gebeuren over de (tussenstijds) bereikte resultaten en concrete voorstellen; in overleg met het raadspresidium zal bekeken moeten worden over welke onderwerpen en op welke momenten de raad (of commissie) een discussie wil voeren. Waar mogelijk zullen verschillende keuzemogelijkheden aan de raad worden gepresenteerd.

	Een aanmerkelijk deel van de projecten uit de projectenagenda uit het structuurplan zal overigens niet deel uitmaken van het werkprogramma. Deze projecten volgen bijvoorbeeld de reguliere gang van de ontwikkelingsplannen. Hiervoor wordt de 'users manual' gehanteerd. In dit stedelijk ontwikkelingsproces stelt de raad achtereenvolgens de Nota van Uitgangspunten, het ontwikkelingsplan en het bestemmingsplan vast. *Financiën* Het opstellen van het structuurplan heeft in twee fasen plaats gevonden. De eerste fase, waarin in het kader van ROSA vooral een aantal verkennende studies zijn uitgevoerd, heeft geduurd tot de zomer van 2001, en vond nog plaats onder het regime van de oude dienst RVM. In totaal is in die periode ongeveer 2,1 miljoen euro uitgegeven aan verkenningen, bijeenkomsten (de reeks stadsdebatten) en andere strategische activiteiten. Vanaf de zomer 2001 is gewerkt aan het opstellen van het daadwerkelijke structuurplan. Daarvoor is binnen het door de raad beschikbaar gestelde krediet stedelijke strategie ruim 820.000 euro gereserveerd. Van dat bedrag is tot nu toe 733.000 euro uitgegeven, exclusief een aantal aangegane verplichtingen. Met inbegrip van de afronding van het structuurplantraject na vaststelling in de gemeenteraad (druk- en verspreidingskosten definitieve plan en samenvatting) zullen de totale kosten binnen de begroting blijven.
Bijlagen:	Concept Structuurplan Almere 2010. Voorts ligt ter lezing **in de leeskamer** van de raadsleden de reeks documenten die vooraf ging aan het concept structuurplan, te weten: 1. Voorontwerp Structuurplan Almere 2010; 2. Ontwerp structuurplan Almere 2010, bestaande uit: - Nota van Beantwoording Voorontwerp Structuurplan Almere 2010; - Nota van Beantwoording Voorontwerp Structuurplan Almere 2010 Bijlage II / Bijlage IV; - Nota van Wijziging Voorontwerp Structuurplan Almere 2010; 3. Zienswijzennota Ontwerp Structuurplan Almere 2010; 4. Zienswijzennota Ontwerp Structuurplan Almere 2010 - Bijlage I;
Achterliggende documenten:	'Almere kijkt naar haar toekomst' (2001). Collegenota 'balans en differentiatie' (september 2002) en diverse collegenota's en besluiten naar aanleiding van achtereenvolgens het voorontwerp, ontwerp en de zienswijzennota en van raadszijde het besluit van december 2001 om het voorontwerp vrij te geven voor inspraak.

Raadsbesluit

Vergadering Gem. Raad
dd. 25 SEP. 2003
conform

RAADSBESLUIT

RV–280		Datum raad	25 september 2003

De raad van de gemeente Almere,

Gelet op artikel 7 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening,

Gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 20 mei 2003;

BESLUIT:

Het Structuurplan Almere 2010 vast te stellen.

Almere, 25 september 2003

De raad voornoemd,

De griffier, de voorzitter,

Literatuur

- De Architekten Cie. (2000) Voorzieningen, **de stad als experiment.** Themastudie ten behoeve van Structuurplan Almere 2010/werkdocument in opdracht van gemeente Almere;
- De Club van Rome (1972), **De grenzen aan de groei;**
- Deben, L. & K. Schuyt (2001), **Sociale Cohesie in Almere,** Universiteit van Amsterdam, onderzoek in opdracht van de gemeente Almere;
- DHV Milieu & indrastructuur BV (2000), **Verkeer,** Themastudie ten behoeve van Structuurplan Almere 2010/werkdocument in opdracht van gemeente Almere
- Eker & Schaap landschapsarchitectuur (2000), **Groen, water, kusten.** Themastudie ten behoeve van Structuurplan Almere 2010/werkdocument in opdracht van gemeente Almere;
- Gemeente Almere (1996), **Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie Almere 2015 (ROSA).** Strategie opgesteld met BVR (adviseurs stedelijke ontwikkeling en management bv);
- Gemeente Almere (1992), **Stadsplan Almere 2005;**
- Gemeente Almere (1997), **Groenstructuurvisie;**
- Gemeente Almere (1997), **Ontwikkelingsvisie revitalisering Almere Haven;**
- Gemeente Almere (1997), **Het Plan, Almere stad aan het water,** Masterplan I voor het stadcentrum;
- Gemeente Almere (1999), **Structuurplan Overgooi;**
- Gemeente Almere (1999), **Structuurplan Almere Poort;**
- Gemeente Almere (1999), **Werk maken van Economie;**
- Gemeente Almere (2000), **Kennisstad;**
- Gemeente Almere (2001), **Almere kijkt naar haar toekomst;**
- Gemeente Almere (2001), **De schatkamer van Almere** (Archeologische Monumentenzorg Gemeente Almere 2001-2003);
- Gemeente Almere (2001), **Groeien in balans.** Advies van Expertforum onder leiding van Prof. Dr. A. van der Zwan;
- Gemeente Almere (2001), **In debat met de stad.** Verslaglegging over de serie debatten die ten behoeve van het structuurplan met de stad zijn gevoerd;
- Gemeente Almere (2001), **Meinota 2001-2003;**
- Gemeente Almere (2001), **Structuurplan Almere Hout;**
- Gemeente Almere (2001), **Almere, gemaakt om in te wonen;**
- Gemeente Almere (2002), **Bomenplan (stads- en kerniveau);**
- Gemeente Almere (2002), **Nota Balans en Differentiatie;**
- Gemeente Almere/Waterschap Zuiderzeeland (2002), **Watervisie Almere** (water- en proces-management);
- Gemeente Almere (2003), **Milieubleidsplan Almere 2003-2007;**
- Gemeente Almere (2003), **Stadsmanifest Almere 2030** (College van B&W);
- Gemeente Amsterdam (2003), **Structuurplan Amsterdam;**
- Gemeente Almere (2003), **Almere Parkstad;**
- KOLPRON Consultants BV (2000), **Werken.** Themastudie ten behoeve van Structuurplan Almere 2010/werkdocument in opdracht van gemeente Almere;
- Ministerie van Economische Zaken (1999), **Ruimtelijke Economisch Beleid. Dynamiek in Netwerken;**
- Ministerie van Economische Zaken/Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij/Ministerie van Verkeer en Waterstaat/Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (2002), **Integrale Visie IJsselmeergebied 2030** (De Koers Verlegd);

- Ministerie van Economische Zaken (2003), **Naar gebiedsgerichte economische perspectieven;**
- Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij (1995), **Structuurschema Groene Ruimte 1;**
- Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij (2000), **Natuur voor mensen, mensen voor natuur;**
- Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij (2002), **Samen werken aan groen Nederland/ Structuurschema Groene Ruimte 2;**
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat/Rijksdienst voor de IJsselmeerpolder (1983), **Structuurplan Almere;**
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2002), **Nationaal Verkeers- en Vervoerplan** (deel 1);
- Ministerie van Volkshuishuisvesting en Bouwnijverheid (1966), **Tweede Nota over de Ruimtelijke Ordening in Nederland;**
- Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (1993), **Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra;**
- Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (1997), **Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Actualisering;**
- Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (2000), **Mensen, wensen wonen** (Wonen in de 21e eeuw);
- Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer/Ministerie van Financiën (2001), **Nota Grondbeleid** (Opgrond van Nieuw Beleid);
- Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (2001), **Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening** (deel 3, kabinetsstandpunt);
- Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (2002), **Nationaal Milieubeleidsplan 4** (Een wereld en een wil);
- Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (2002), **Stellingnamebrief Nationaal Ruimtelijk Beleid;**
- Projectbureau Toekomst Almere (2003), **Startconvenant Toekomst Almere;**
- Projectbureau Toekomst Almere (2003), **Keuzennota;**
- Provincie Flevoland (1999), **Nota Natuur en Landschap;**
- Provincie Flevoland (2000), **Omgevingsplan Flevoland;**
- Provincie Flevoland (2000), **Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan;**
- Provincie Flevoland (2001), **Voorzieningenniveau Flevoland in breder Perspectief;**
- Provincie Flevoland (2001), **Regionale Verkenning Zuidelijk Flevoland 2010-2030.** Gebiedsuitwerking van de provincie Flevoland in het kader van de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening;
- Provincie Noord-Holland (2003), **Streekplan Noord-Holland Zuid;**
- Regio Randstad (2001), **Naar een Blauwgroene Deltametropool;**
- Regio Randstad (2003), **Ontwikkelingsbeeld Deltametropool;**
- ROYAL HASKONING (2001), **Milieutoets Structuurplan Almere.** Milieutoets uitgevoerd in opdracht van de gemeente Almere;
- STOGO (2001), **Prognose Bedrijven- en kantorenterreinen Gemeente Almere 2000-2030.** Onderzoek in opdracht van de gemeente Almere;
- STOGO (2003), **Werken in de wijk,** deel II. Onderzoek in opdracht van de gemeente Almere;
- Urhahn Urban Design bv (2000), **Wonen; het succes van Almere.** Themastudie ten behoeve van Structuurplan Almere 2010/werkdocument in opdracht van gemeente Almere;

Colofon

Gemeente Almere
Stadhuisplein 1
Postbus 200
1300 AE Almere

Telefoon: 036 539 9911
www.almere.nl

Druk: drukkerij Teewes bv, Almere.

Almere, 25 september 2003

Gemeente Almere
Dienst Stedelijke Ontwikkeling
Postbus 200
1300 AE Almere
www.almere.nl