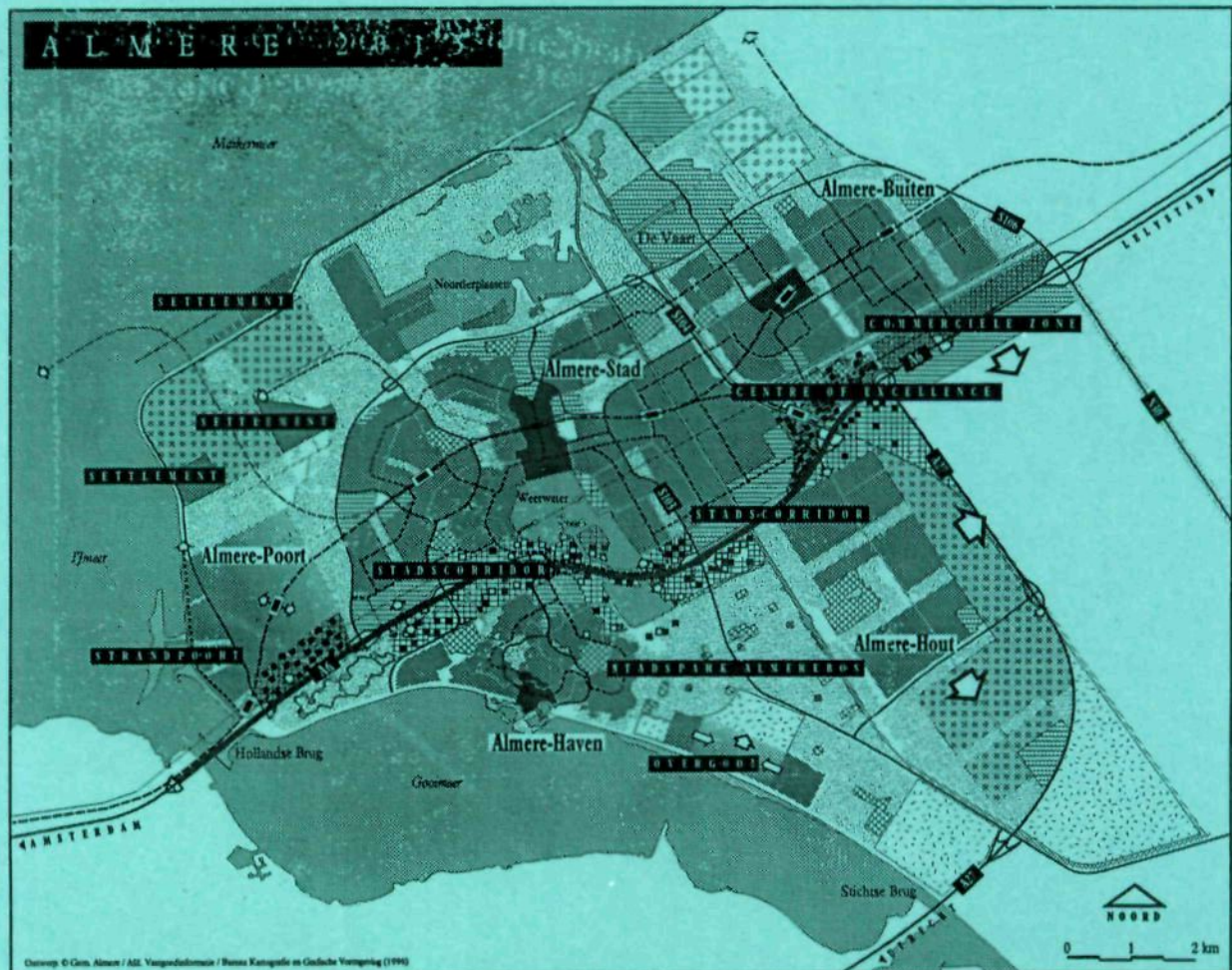


Ruimtelijke ontwikkelingsstrategie Almere 2015



Samenvatting

RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGSSTRATEGIE ALMERE 2015

Met het Rijk is afgesproken dat in Almere tussen 1995 en 2005 elk jaar 3000 woningen worden gebouwd. In totaal komen er in deze tien jaar dus 30.000 woningen bij. Deze woningbouwtaak maakt deel uit van het nationale verstedelijkingsbeleid, dat is vastgelegd in de Vierde Nota over de ruimtelijke ordening Extra, de Vinex.

Intussen wordt al nagedacht over de periode 'na de Vinex', dus na 2005. Er moeten nu reeds keuzes worden gemaakt om de ontwikkelingen in de gewenste richting te sturen. Ook hierover moeten afspraken worden gemaakt met het Rijk, de Provincie en andere partijen. Daarbij moet niet worden vergeten dat het wat Almere betreft niet gaat om het bouwen van enkele nieuwe grote buitenwijken, maar om het verder werken aan een *complete stad*.

De gemeenteraad van Almere heeft in 1995 in principe gekozen voor een verdere doorgroei van Almere *na 2005 met nog eens 3000 woningen per jaar. De voorgenomen groei is volgens de gemeenteraad echter alleen verantwoord als wordt voldaan aan de volgende uitgangspunten en voorwaarden:*

- de **ruimtelijke kwaliteit** van Almere moet gewaarborgd blijven;
- er moet een volwaardig **voorzieningenpakket** kunnen worden gerealiseerd;
- de **werkgelegenheid** moet krachtig worden gestimuleerd;
- de noodzakelijke **infrastructuur** moet worden aangelegd;
- de **grondexploitatie** moet minimaal sluitend zijn;
- de **beheerskosten** moeten voldoen aan de vastgestelde norm.

De gemeenteraad heeft een studie laten verrichten naar de consequenties van verdere doorgroei. Deze studie heeft geleid tot de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie voor de jaren 2005 - 2015, die in deze brochure in het kort wordt gepresenteerd.

Grenzen verkend met scenario's

In de studie zijn voor de periode 2005-2015 drie scenario's opgesteld: met een groei van 1000, 2000 of 3000 woningen per jaar. Daarbij is niet alleen gekeken naar de woningaantallen, maar er zijn verschillende, zo volledig mogelijke beelden van de stad ontworpen. Aan elk ontwerp hebben specialisten op het gebied van stedenbouw en landschap gewerkt. Daarna zijn door andere disciplines de gevolgen onderzocht vanuit verschillende invalshoeken, te weten: wonen, werken, niet-commerciële voorzieningen, detailhandel en horeca, natuur en milieu, verkeer en vervoer, planexploitatie, beheer, regionale context, faseerbaarheid en doorgroei. De scenario's en ontwerpen maken geen deel uit van de besluitvorming en zijn daarom in deze brochure verder niet aan de orde. Het is een werkmethode geweest om te komen tot de door het gemeentebestuur gewenste ruimtelijke ontwikkelingsstrategie. Zo heeft het 3000-woningen-scenario laten zien dat er grenzen zijn aan wat wel de Almeerse succesformule genoemd wordt: het in grote aantallen bouwen van goede en niet dure, grondgebonden woningen. Naar dit soort woningen zal ook in de toekomst veel vraag zijn en het is dus zeker noodzaak deze woningen te blijven bouwen. Maar men kan daar niet eindeloos mee doorgaan en de beschikbare ruimte moet efficiënt worden gebruikt. Bovendien hebben niet alle bewoners dezelfde wensen. De bevolking en de vraag naar woningen zal in de toekomst veranderen. Daarop moet flexibel kunnen worden gereageerd. Er zal dus veel variatie nodig zijn in het soort woningen, de grootte, de prijzen en de woonomgeving (woningbouwdifferentiatie en diversiteit in woonmilieus). Overigens geldt hetzelfde voor het aanbod aan bedrijfsruimte. De snelle maatschappelijke veranderingen en de sterke economische groei in de Randstad leiden er toe, dat er ook na 2005 een grote vraag naar ruimte voor woningbouw, bedrijvigheid en voorzieningen op Almere afkomt. De gemeente Almere streeft naar een zo *evenwichtig* mogelijke groei en uitbouw van de stad. Bij een te snelle groei van de bevolking blijven werkgelegenheid, voorzieningen en infrastructuur achter. Bovendien kunnen er sociale spanningen ontstaan, als de tijd ontbreekt om samenlevingsverbanden te laten groeien.

Aan de andere kant heeft het 1000-woningen-scenario laten zien, dat deze grootstedelijke problemen niet als vanzelf aan Almere voorbij gaan of dat er vanzelf een nieuw evenwicht ontstaat, als de groei wordt afgeremd. Indien te vroeg het signaal afgegeven wordt dat het over enige tijd wel genoeg zou zijn met de groei van de stad, dan worden kansen op nieuwe werkgelegenheid, voorzieningen en infrastructuur verspeeld. De investeringsbereidheid van marktpartijen en overheden zou afnemen en Almere dreigt daardoor in een negatieve spiraal terecht te komen. Dit effect zou zich al vóór 2005 doen voelen.

Almere kiest voor groei

In de studie is duidelijk geworden, dat het niet alleen voor 'de anderen' (het nationale beleid, de regionale woningbehoefte), maar juist ook voor Almere zelf van belang is om na 2005 voorlopig nog een stevig groeitempo aan te houden. Dit hoeven niet elk jaar precies 3000 woningen te zijn. In de nu voorgestelde ruimtelijke ontwikkelingsstrategie is Almere op elk moment van de verdere groei een complete, samenhangende stad. Deze strategie biedt de ruimte om 'het gaspedaal te hanteren' en bij te sturen als het nodig is. De groei moet er aan bijdragen dat de gemeente de mogelijkheden en de middelen in handen heeft om te zorgen voor een compleet en voldoende gedifferentieerd aanbod aan woningen, voorzieningen en werkgelegenheid. De gemeente Almere versterkt haar positie door verder uit te groeien tot een stedelijk centrum met een functie voor de gehele regio. De studie heeft uitgewezen dat het mogelijk is om verantwoord en flexibel te groeien met behoud van de ruimtelijke kwaliteit.

Ruimtelijke kwaliteit

De ruimtelijke kwaliteit van Almere wordt gekenmerkt door het grote aanbod aan goede, niet dure, grondgebonden woningen (veelal eengezinswoningen met tuin) en door de nabijheid en bereikbaarheid van de natuur en van de voorzieningen. Hierin is door de eerste generaties van Almere veel geïnvesteerd en deze kwaliteit mag niet verloren gaan. Veel van de stedelijke en landschappelijke basiskwaliteiten van Almere staan in de groeifase waarin Almere nu verkeert echter nog tamelijk op zichzelf. Bovendien worden in de periode tot 2005 de grenzen van de huidige stedelijke structuur bereikt. *Het is van belang dat de stedelijke structuur van Almere verder wordt ingevuld tot een samenhangend geheel.* De ruimtelijke ontwikkelingsstrategie benut zo goed mogelijk wat er rond 2005 al aanwezig is. De bestaande kwaliteiten worden uitgebuit. Zo vormen ook de randen van de polder en de oevers (Strandpoort, settlements, Overgooi, Weerwater) een logisch en karakteristiek deel van de stedelijke structuur door het toevoegen van wonen en voorzieningen aan het water en door uitbreiding van het strand.

De strategie is in belangrijke mate gericht op het samenbrengen van op zichzelf staande elementen in een samenhangende structuur, waardoor ze betekenis krijgen voor de gemeente als geheel of voor de regio. Een goed voorbeeld is de Stadscorridor, één van de strategische projecten. Deze heeft bij uitstek tot doel verschillende bestaande en nieuwe onderdelen samen te rijgen tot één geheel.

Voorzieningenpakket

Almere groeit in de periode 2005-2015 van 170.000 tot bijna 240.000 inwoners. Hoewel bij een sterke groei de 'bevolkingvolgende' voorzieningen achterblijven in tijd, heeft een volwaardig voorzieningenpakket bij een hoge groei de meeste kansen, doordat wordt geprofiteerd van een vliegwieleffect. *De ruimtelijke ontwikkelingsstrategie* schept hiervoor de voorwaarden en biedt goede perspectieven voor de voorzieningen. Overigens worden reeds vóór 2005 veel nieuwe voorzieningen gerealiseerd. De voorgestelde concentratie van nieuwe bouwstromen in Almere-Hout en Almere-Strandpoort/Poort – met daarnaast een intensivering binnen de bestaande stad – resulteren in grotere draagvlakken en minder versnippering. Almere-Strandpoort kan vanwege de oriëntatie op het strand in eerste instantie leunen op de voorzieningsstructuur die op de recreatie is gericht.

Naast de traditionele bevolkingvolgende voorzieningen heeft Almere enkele speerpunten nodig waarmee de gemeente zich onderscheidt en positioneert op landelijk niveau. In de commerciële sfeer voorziet de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie daarin met een *centre of excellence* (kennisinstituut), gekoppeld aan een Centrum voor bouwen en wonen. Daarnaast wordt gezocht naar een niet-commercieel speerpunt, waarbij kan worden aangesloten op de kenmerkende kwaliteiten van Almere: ruimte, recreatie, natuur en water.

Werkgelegenheid

De ontwikkeling van de werkgelegenheid laat zich slechts in beperkte mate sturen door het ruimtelijk beleid. De ruimtelijke ontwikkelingsstrategie schept de voorwaarden voor een maximale ontwikkeling van de werkgelegenheid. Een stevige groei van de stad - met woningen, bedrijven en andere functies - kan het vliegwieleffect op gang brengen en houden: bedrijvigheid trekt nieuwe bedrijven aan. Reeds in de jaren tot 2005 zal in Almere een grote groei van de werkgelegenheid plaatsvinden. Toch is er in 2005 nog steeds sprake van een achterstand en een *volledige* woon-werkbalans zal wel nooit worden bereikt. Het is immers heel normaal dat mensen werken in een andere stad dan waar zij wonen. Bij voorkeur gaat dat dan wel op in twee richtingen: een deel van de inwoners werkt buiten de gemeente en mensen 'van buiten' werken in Almere. Zo wordt ook de infrastructuur - wegen en openbaar vervoer - beter benut. Een 'alzijdige oriëntatie' van Almere draagt hier aan bij.

Infrastructuur: alzijdige oriëntatie

Een grote stadsuitbreiding wordt voorgesteld aan de oostkant van de stad, in Almere-Hout. Niet alleen woningbouw, maar ook een commerciële zone met bedrijfsterreinen. Aan de oostkant is veel ruimte beschikbaar en zo wordt het verkeer beter gespreid. Als het grootste gewicht van de stadsuitbreiding aan de westkant zou komen, dan zou de A6 over de Hollandse Brug richting de A1 ondanks de geplande verbreding al snel weer dichtslibben. De bestaande en geplande verbindingen moeten zo goed en evenwichtig mogelijk worden benut. De ruimte aan de westkant kan worden bewaard voor later, als het echt nodig is.

Aan de oostkant krijgt de A27 - van Breda via Utrecht en Hilversum - bij Almere een directe aansluiting op de A6, al in 1999. Het knooppunt van A6 en A27 is een ideale plek voor bedrijven.

Er is een grote kans dat in de verdere toekomst ook de N30 naar de A6 wordt doorgetrokken. Deze weg geeft Almere dan een rechtstreekse verbinding via Nijkerk en Ede met de A12 en de A50 richting Arnhem-Nijmegen. Uitbreiding aan de oostkant levert ook kansen voor een toekomstige **spoorlijn naar Amersfoort**.

Al eerder, zo rond 2007, krijgt Almere een spoorverbinding via Lelystad **naar Zwolle, de Hanzelijn**.

Almere neemt door het spoor en de A6 ook een belangrijke positie in op de 'achterlandverbinding' van Schiphol naar het noorden en oosten van het land. Aan de zuid- en westkant van Amsterdam en rond Schiphol vindt een sterke economische ontwikkeling plaats, terwijl daar voor woningbouw weinig ruimte is. De woondruk kan worden afgeleid naar Almere. Omgekeerd profiteert Almere van de economische groei in deze regio, doordat inwoners van Almere werk vinden op en rond de luchthaven en de Zuidas, maar ook doordat bijvoorbeeld luchthavengeoriënteerde bedrijvigheid zeer wel de weg kan vinden naar Almere.

Almere wordt zo een open stad naar alle kanten met een 'alzijdige oriëntatie'. Daarmee profiteert Almere van de ontwikkelingen en groei, niet alleen in de regio Amsterdam en Schiphol, maar ook in het Utrechtse, Amersfoort en verder. Dit biedt de beste kansen voor een groei van de werkgelegenheid. Almere wordt zo een spin in het web van regionale netwerken.

Grondexploitatie

Financieel is de voorgestane ruimtelijke ontwikkelingsstrategie niet het goedkoopste concept, maar op termijn wel het aantrekkelijkste, omdat het op den duur meer geld oplevert. De kostenkant is mede afhankelijk van de stedenbouwkundige uitwerking en de organisatie van het ontwikkelingsproces. De kosten kunnen worden beperkt door zoveel mogelijk gebruik te maken van de bestaande infrastructuur en door de fasering en dimensionering van nieuwe infrastructuur zorgvuldig op de noodzaak en behoefte af te stemmen.

De kosten worden goedgemaakt door de opbrengsten van het sterke concept.

De gemeentelijke opbrengsten uit de grondexploitatie dienen te worden geoptimaliseerd, waarbij Almere blijft inzetten op een onderscheidend prijs- en kwaliteitsniveau.

Beheer openbare ruimte

Doordat Almere veel openbare ruimte heeft, verharding en groen, zijn de beheerskosten hoog. Deze kosten drukken zwaar op de gemeentebegroting. Het streven is er op gericht de kosten van het beheer *gemiddeld* over de gehele stad op f 750 per woning te doen uitkomen. De voorgestelde stadsuitbreidingen na 2005 kunnen zodanig worden uitgevoerd, dat zij ruim onder deze beheersnorm komen. Toch blijft het gemiddelde voor de stad als geheel dan nog steeds boven deze norm. Er zijn dus maatregelen nodig in het bestaand stedelijk gebied. Het gaat er dan vooral om de openbare ruimte efficiënter in te richten, minder onderhoudsgevoelig. Dit betekent niet per definitie een lagere kwaliteit; vaak kan er zelfs sprake zijn van een hogere (bijvoorbeeld ecologische) kwaliteit. Het is van belang de kwaliteit van de openbare ruimte te benoemen, objectief meetbaar en daardoor bespreekbaar te maken.

In de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie is de verhouding van de hoeveelheid bovenwijkse verharding en groen tot het aantal woningen beter dan in de plannen tot nu toe. De woonwijken kunnen efficiënt aan de infrastructuur worden opgehangen. Dit levert een belangrijke bijdrage aan het naar beneden brengen van de beheerskosten.

Strategische projecten

De ruimtelijke ontwikkelingsstrategie bestaat uit een aantal strategische projecten. Natuurlijk zijn dit nog geen gedetailleerde en definitieve plannen. Het gaat om een discussie over 'ontwikkelingsrichtingen', die vervolgens verder moeten worden uitgewerkt. Wel heeft elk project een zorgvuldige positie in het geheel. De afzonderlijke projecten moeten steeds op hun onderlinge samenhang en strategische doelstelling worden bezien. In hun samenhang vormen de projecten een conceptueel model voor de verdere ontwikkeling van Almere.

- Aan de A6: *Stadscorridor* met o.a. het stadspark *Almerebos*
- Noordflank: *Groene band* en *settlements*
- Westflank: *Almere-Strandpoort*
- Oostflank: *Almere-Hout*, *Commerciële zone*, *Centrum voor bouwen en wonen*, *Overgooi* en *N30/A30*
- *Zorg voor de bestaande stad*

Stadscorridor

De Stadscorridor is een zone aan beide kanten van de rijksweg A6, dwars door Almere. Hiermee worden veel losse elementen met elkaar verbonden, zoals de stadsdelen Almere-Stad, Almere-Haven en Almere-Hout. De Stadscorridor begint al vlakbij de Hollandse Brug en loopt door tot de Waterlandseweg en de Veluwedreef (S103). Een belangrijke plek is 't Oor, met het centrale busstation. Het Weerwater vormt een centraal onderdeel en wordt uitgebreid naar de zuidkant van de A6. Het sluit hier aan op het Almerebos. De Stadscorridor kan ook een plek geven aan nieuwe ontwikkelingen die van belang zijn voor de gemeente als geheel of voor de regio. Het kan gaan om hotels, restaurants en andere voorzieningen, maar ook een deel van de kantoren en bedrijven. Door hier geschikte plekken aan te bieden, wordt voorkomen dat deze functies over de hele stad en het buitengebied uitzwermen en hinder veroorzaken. De Stadscorridor kan een nieuwe impuls geven aan bestaande terreinen: bijvoorbeeld herstructurering van het bedrijventerrein De Steiger bij Almere-Haven, met een zichtlocatie naar het centrum en de A6. In de Stadscorridor worden ook woningen opgenomen, onder andere appartementen.

Bebouwing en open ruimten (water en groen) wisselen elkaar in de Stadscorridor af.

Stadspark Almerebos

Het Waterlandse Bos en het Cirkelbos groeien uit tot een groot stadspark. Dit project heeft de werknaam Almerebos gekregen. Het bos ligt aan de Stadscorridor. Samen met het Weerwater legt het bos een zuid-noord-lijn open naar het stadshart en schept het ruimte midden in het stedelijk gebied. Het bos kan uitgroeien tot een grote trekpleister voor recreatie en toerisme, voor ontspanning en vermaak. Men kan denken aan: een sportcomplex, horeca, openluchttheater, wandelpark, speelweiden, ballonvaartterrein, evenemententerrein en een (inter)nationaal ruitersportcentrum. Het Almerebos kan een stimulans vormen voor de economische ontwikkelingen aan de Stadscorridor, als 'lokker' voor hoogwaardige functies. Ook hier gaat het in de eerste plaats om een concept, een bindend element en een reservering, zonder al te veel grote ingrepen of investeringen vooraf.

Groene band

De groene band aan de noordflank van de gemeente wordt gevormd door de Oostvaardersplassen, het Wilgenbos, de Lepelaarplassen en het bestaande landbouw- en bosgebied. Er ligt hier een (natte) ecologische verbindingszone. Het gebied rond de plassen is beperkt toegankelijk, vooral gericht op observatie in de natuur. Ten westen daarvan ligt een gebied dat aantrekkelijk is voor actieve recreatie, bijvoorbeeld wandelen, trimmen en fietsen.

Het westelijk deel overlapt een gebied dat is gereserveerd voor landbouw, bos en stedelijk gebied: 'Almere-Pampus'. Deze reservering blijft gehandhaafd, maar er worden geen onomkeerbare ingrepen gepleegd.

Wel kan begonnen worden met de bouw van enkele settlements.

Settlements

In de groene band zijn enkele *settlements* opgenomen. Dit zijn kleine, compacte stedelijke eenheden van zo'n 1000 woningen. De settlements zijn 'te gast' in hun natuurlijke omgeving. Ze spelen in op de behoefte aan een specifiek 'hoogwaardig woonmilieu' dat in deze vorm uniek is voor Nederland. De settlements zijn te klein voor eigen winkels of scholen en zullen voor de voorzieningen leunen op Almere-Strandpoort en -Stad. Ook kunnen de bewoners zelf gemeenschappelijke voorzieningen oprichten, bijvoorbeeld een tennisbaan of een klein zwembad. Misschien komt er ook wel een vorm van particulier collectief personenvervoer. De uitvoering van de settlements is afhankelijk van particulier initiatief. De settlements kunnen vooral slagen als de filosofie of het thema van een settlement van tevoren goed wordt neergezet en de bewoners bij de opbouw worden betrokken.

Almere-Strandpoort

Aan het IJmeer, vlakbij de Hollandse Brug, wordt de nieuwe woningbouwlocatie Strandpoort voorgesteld. De woningbouw richt zich voor een groot deel op het water. Het strand, de jachthaven en delen van het bos worden ingepast. Dit maakt het extra aantrekkelijk om hier te wonen. Daarnaast zijn hier allerlei vormen van recreatie en horeca mogelijk. En natuurlijk komen er winkels voor de dagelijkse levensbehoeften, voorzieningen zoals basisscholen en gezondheidscentrum, een station en een busverbinding.

Strandpoort kan de stap over het Randmeer betekenen voor mensen uit de Randstad die hoge eisen stellen aan woonkwaliteit en woonomgeving. Voor een deel zal het hier gaan om luxe appartementen in zes tot acht lagen, gericht op het water. Maar daarnaast komen er woningen van allerlei andere typen en prijsklassen, in totaal zo'n 8000 woningen.

De woningdichtheid wordt hoger dan voorzien in de eerdere plannen voor Almere-Poort. Strandpoort wordt stedenbouwkundig ontworpen als onderdeel van Poort.

Strandpoort legt als hoogwaardige woonplek een link met Schiphol, de Amsterdamse Zuidas en Amsterdam Zuidoost. Hier draait de economische motor op volle toeren, waar Almere van mee kan profiteren.

Almere-Hout

In Almere-Hout, aan de oostkant van de stad, wordt de succesvolle formule van Almere voortgezet: het in grote aantallen bouwen van goede, niet dure, grondgebonden woningen. Om hier voldoende 'kritische massa' te krijgen, moet hetzelfde marktsegment niet gelijktijdig ook aan de westzijde in grote aantallen worden geproduceerd. Almere-Hout ligt aantrekkelijk tussen het open landbouwgebied en het stadspark Almerebos, met uitlopers van beide tot diep in de nieuwe wijken. Daarom kan hier worden volstaan met wat minder openbare ruimte dan tot nu toe gebruikelijk is.

Almere-Hout wordt vanuit de bestaande stad in de richting van de Stichtse Brug ontwikkeld, dus van noord naar zuid. In de eerste fase tot 2015 zal met de bouw van zo'n 12.000 woningen de Vogelweg worden bereikt. Dit levert voldoende draagvlak voor een station. De afstand tot de Vogelweg is ook goed befietbaar vanuit de bestaande stad. In het begin zal Hout met een buslus worden aangesloten op het plaatselijke busnet. Vervolgens kan vanuit Almere CS een spoortak worden aangelegd tot aan de noordpunt van Hout. Later, pas na 2015, kan deze worden uitgebreid tot een spoorverbinding naar Amersfoort. Naar Utrecht komt er een *Interliner*-bus over de A27. Almere-Hout krijgt een volledig voorzieningenpakket met onder andere een stadsdeelcentrum en enkele wijk- of buurtcentra.

Commerciële zone

Langs de A6 tussen de Buitenring (S106) en de nieuwe aansluiting van de A27 komt een commerciële zone. De zone biedt ruimte voor een groot en flexibel aanbod van allerlei typen bedrijfsterreinen. Hiermee kan soepel op nieuwe en nog onbekende trends en veranderingen in de vraag worden ingespeeld, zonder 'nee' te moeten verkopen en zonder vooraf grote investeringen en ingrepen te moeten doen. Door verschillende bedrijven in elkaars nabijheid te huisvesten, ontstaat extra uitstraling en wordt het imago van Almere als werkstad vergroot.

De zone is aantrekkelijk voor nieuwe bedrijven uit alle richtingen, door de ideale ligging aan de A6, de A27 en de N30/A30. Aan de autoweg en de randen van de zone kunnen bedrijven komen die een 'gezicht' nodig hebben om zich te presenteren, eventueel met kantoor. Daar 'achter' is plaats voor de grotere bedrijfshallen, bijvoorbeeld voor transport, distributie, magazijn en montage. De commerciële zone levert extra draagvlak voor het openbaar vervoer en geeft een impuls aan de ontwikkeling van Almere-Hout.

Met de ontwikkeling van de commerciële zone hoeft niet tot 2005 te worden gewacht.

Centrum voor bouwen en wonen

In Almere is unieke ervaring opgedaan met het in korte tijd ontwikkelen van een nieuwe stad. Almere biedt een interessante omgeving voor een centrum waar bedrijven en instellingen op het gebied van bouwen, wonen en leefomgeving hun producten en diensten kunnen aanbieden. Hieraan kan ook een '*centre of excellence*' ofwel kenniscentrum worden verbonden. Dit kan een topinstituut worden met een Europese status. Alle belangenorganisaties, opleidingen, exposities en dergelijke kunnen hier worden gebundeld.

Er is hiervoor 20 ha gereserveerd, wat kan leiden tot zo'n 1200 arbeidsplaatsen. De plaats is het Buitenhout bij de Tussenring (S104), vlakbij de aansluiting van de A27 op de A6. Het groene karakter van Buitenhout wordt gehandhaafd.

'Parkway' N30/A30

Met het doortrekken van de N30 (of A30 als het een rijksweg wordt) ontstaat een directe verbinding via Nijkerk en Ede met de A12 en de A50 richting Arnhem-Nijmegen. De aansluiting van de N30/A30 op de A6 vindt plaats bij de Buitenring (S106). De weg zou moeten worden uitgevoerd als 'parkway', dat wil zeggen zorgvuldig ingepast in het landschap.

Overgooi

Aan de rand van het Gooimeer, tussen Cirkelbos en Waterlandse tuinen (Almere-Haven) kan een 'Goois milieu' worden geschapen. Het terrein ligt aantrekkelijk tussen het water en het Almerebos. In Almere is vraag naar het voor 't Gooi zo typerende woonmilieu van vrijstaande woningen op grote, vrije kavels in een bosrijke omgeving. Overgooi heeft een capaciteit van 4000 woningen en zal naar verwachting stapsgewijs met een tempo van gemiddeld zo'n 200 woningen per jaar worden bebouwd. Het is van belang voor de plaatselijke economie om aan deze vraag te kunnen voldoen, omdat dit beslissers aantrekt die kunnen zorgen voor nieuwe werkgelegenheid. Van Overgooi zal ook een stimulans uitgaan op Almere-Haven en de daar aanwezige voorzieningen.

Zorg voor de bestaande stad

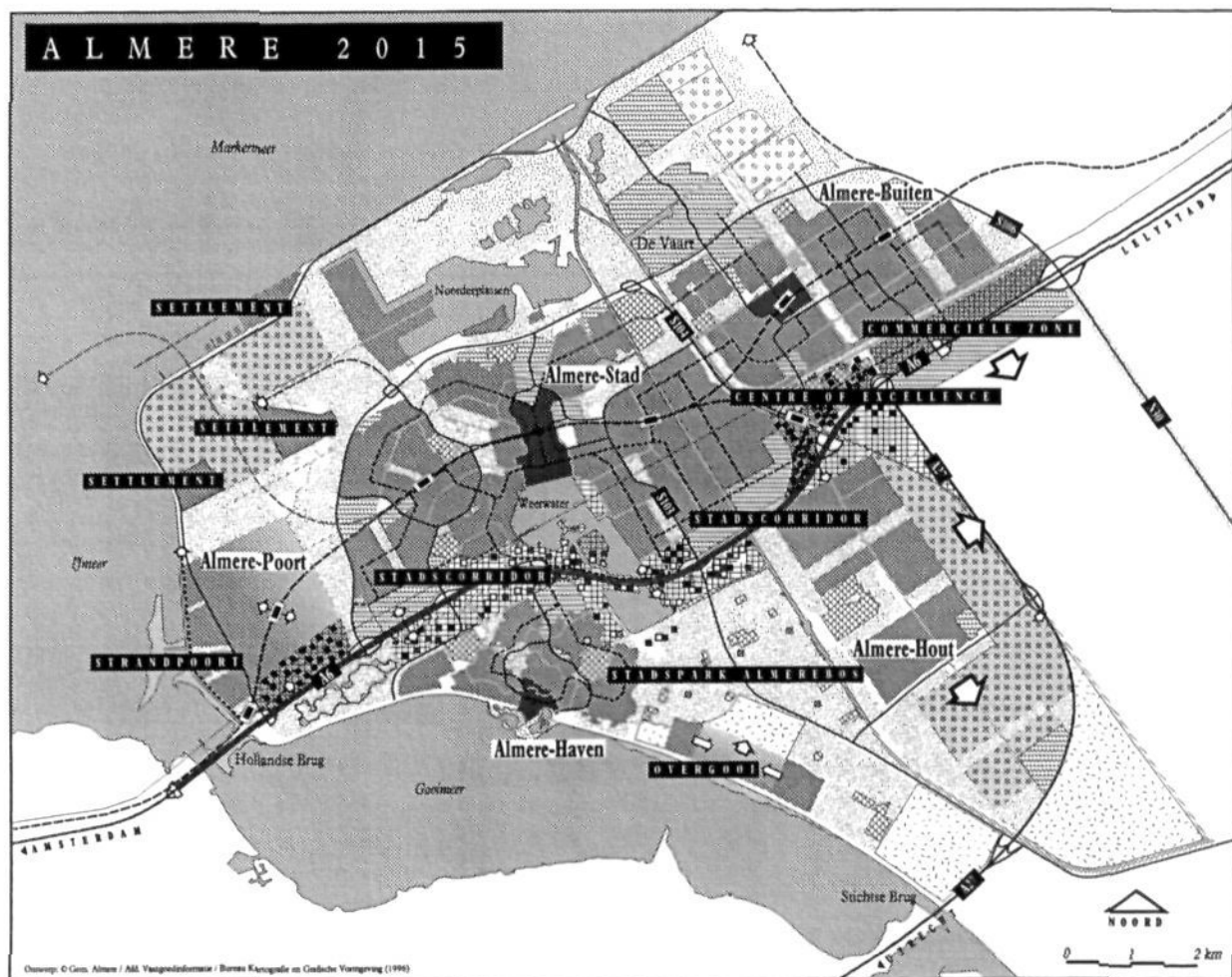
De aandacht in de jonge stad is vooral gericht op verdere groei. Maar er is ook zorg voor de bestaande stad nodig. Het gaat daarbij om vragen als: efficiënt en kostenbesparend maar klantgericht beheer van de openbare ruimte, de vestiging van voorzieningen en bedrijven en het onderzoeken van de mogelijkheden van woningbouw in de bestaande stad. Hier moeten plannen voor worden ontwikkeld; de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie doet op dit punt geen concrete voorstellen. Het is raadzaam dit als een apart strategisch project te beschouwen.

Woningbouwlocatie	Woningbouwcapaciteit 2005-2015
Almere-Hout tot Vogelweg	ca. 12.000-15.000
Almere-Strandpoort (zonodig met Poort)	ca. 8.000
Settlements, 3 x ca. 1.000	ca. 3.000
Overgooi, totaal 4.000, waarvan tot 2015	ca. 2.000
Stadscorridor	ca. 2.000
Totaal	ca. 27.000 - 30.000

Woonmilieus

In de ruimtelijke ontwikkelingsvisie wordt uitgegaan van gemengde wijken, waarbij goedkope woningbouw ook op de 'betere locaties' mogelijk is. Op enkele onderdelen wijkt de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie af van de visie dat *alle* woonmilieus voor *alle* doelgroepen financieel toegankelijk moeten zijn. Dit betreft de settlements en Overgooi, waar bewust gekozen wordt voor hoogwaardige en in zekere zin exclusieve woonmilieus. Dit wordt gemotiveerd vanuit de wens ook het topsegment van de markt te bedienen, waarvoor deze locaties bij uitstek geschikt zijn. Ook Strandpoort is *gedeeltelijk* gericht op de hogere marktsegmenten, maar hier zal - óók in de omgeving van het strand - een mix van goedkope, middeldure en dure woningen van allerlei types worden gerealiseerd. Ook het aanbod aan goedkope woningen in de gemeente zal worden vergroot.

In totaal zou circa 20% van het totale woningaanbod *gestapeld* kunnen worden uitgevoerd.



Uitgave:
Gemeente Almere, november 1996.
Aan de tekst kan geen rechtskracht worden ontleend.

