

Vragen en antwoorden, feiten en cijfers

Over de Concept Structuurvisie Almere 2.0 en de Ontwerpclusus Almere IJland

Integraal Afspraken Kader

1 Wat is het IAK?

Het IAK staat voor het Integraal Afspraken Kader, dat als wederzijdse verbintenis tussen Rijk en regio aan de ministerraad ter besluitvorming wordt voorgelegd op 9 oktober 2009. Onderdelen van het IAK zijn:

- De inhoudelijke visie (op het gebied van ruimte, sociaal, economisch, duurzaamheid);
- Financieel kader;
- Uitvoeringsstrategie;
- Samenhang met relevante Randstad Urgentprojecten, waaronder OV SAAL (openbaar vervoer Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad), TMIJ (Toekomst Markermeer IJmeer), Luchthaven Lelystad en AGU (Almere – Gooi – Utrecht).

Concept Structuurvisie

2 Waarom is gekozen voor het alternatief 'Waterstad-plus' ?

Samen met de regio hebben we de alternatieven beoordeeld op hun effecten voor de regio. Daaruit blijkt dat het alternatief Waterstad – met een 'Almeers-stedelijke' ontwikkeling in het westen, een IJmeerlijn, een eiland op die lijn en een landelijke ontwikkeling in het oosten van Almere – het beste is voor een gezonde ontwikkeling van de stad en voor de ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam. Het alternatief Waterstad leidt tot het hoogste OV-gebruik, tot de grootste sociale diversiteit en tot de beste kansen voor economische groei. Het voegt meer dan de andere alternatieven nieuwe woon- en werkmilieus toe waaraan in Almere grote behoefte is, maar waar op andere plaatsen geen ruimte voor is.

Omdat het maken van een eiland meer en andere juridische procedures vereist dan bouwen op het land, is het risico dat het creëren van woningen en ruimte voor bedrijven vertraging oploopt groter dan in de andere alternatieven. Daarom is gekozen voor een kleiner eiland en reservering voor meer huizen in het oostelijk gebied, zodat dit risico kan worden opgevangen. Met deze veranderingen is het alternatief Waterstad-plus gedoopt. In Waterstad-plus is het creëren van een eiland vooral een kans.

3 Waarom wordt de Weerwaterzone ontwikkeld?

Het is voor Almere belangrijk dat de A6 wordt ingepast in het stedelijk patroon en dat de aanleg van 2x4 rijstroken geen barrièrewerking heeft. Ter plaatse van het Weerwater spelen daarbij de volgende kansen:

- De unieke positie van het Weerwater als het mentale centrum van de stad, waarlangs het Stadshart zich ontwikkelt;
- De snelweglocatie van het Weerwater;
- De bijzondere ontwikkelpotenties die ontstaan in het centrumgebied, door de kruising van de IJmeerlijn met de bestaande Flevospoorlijn en A6;

- De al lange tijd gekoesterde wens om bij het Weerwater een koppeling tot stand te brengen van Almere Haven met het centrumgebied van de stad;
- Kansen voor stedelijke milieus met een bovenregionale uitstraling.

IJmeerlijn

4 Wat is het belang van de IJmeerlijn voor de regio?

De IJmeerlijn is van belang voor zowel de Schaalsprong Almere als voor de ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam. In essentie draagt de IJmeerlijn bij aan een verdergaande vervoerstructuur van de ruimtelijke, economische en sociale structuren in de regio.

De IJmeerlijn maakt het mogelijk in Almere een tweede openbaarvervoer-as te ontwikkelen. Dit is – op termijn – het doortrekken van de IJmeerlijn naar de regio Utrecht, met een Stichtselijn (over de Stichtsebrug). Hiermee ontstaat een netwerk tussen enkele belangrijke steden in de Metropoolregio Amsterdam: Utrecht, Almere en Amsterdam zelf. Daarmee wordt de IJmeerlijn tevens een belangrijke drager voor de economische ontwikkeling van de noordelijke Randstad.

Uit de sociaal-economische effectrapportage blijkt dat met een IJmeerlijn, Almere er beter in slaagt studenten, hoger opgeleiden en gepensioneerden aan de stad te binden.

Buitendijks bouwen

5 Waarom wordt Almere IJland voorgesteld?

- Almere IJland draagt bij aan de vervoerswaarde van de IJmeerlijn.
- Almere IJland levert een bijdrage aan het ecologisch herstel van het IJmeer/Markermeer.
- Almere IJland voegt nieuwe unieke woon- en werkmilieus toe aan de noordelijke Randstad en Almere.

Vanuit de noodzaak van enerzijds het ecologisch herstel, waarvoor onder andere vooroevers moeten worden aangelegd, en anderzijds de IJmeerlijn die als tweede ontwikkelingsas de Schaalsprong moet gaan dragen, kan Almere IJland als een kans worden gezien.

Bestaande Stad

6 Op welke wijken heeft de Schaalsprong effect?

Bij een westelijke oriëntatie zal de ruimtelijke druk sterker zijn op het westelijke deel van de stad. Dit heeft effecten op twee punten. Het vraagt om aanpassingen van weg en spoor en zal leiden tot versnelde doorstroming in de woningvoorraad.

Wonen: Verhuisonderzoek laat zien dat veel mensen verhuizen binnen een straal van circa zes tot acht kilometer. Maar het is niet uitgesloten dat ook versnelde doorstroming, en daarmee veroudering, zal optreden in andere delen van de stad. Dit

veranderingsproces van doorstroom en instroom is echter nog onderwerp van onderzoek in het kader van de sociaal-economische effectverkenningen (SEEV, vervolg SEER/Sociale Agenda).

Verkeer: De dreven zullen meer verkeer moeten verwerken. Ook zullen er meer treinen en bussen gaan rijden. Dit leidt mogelijk tot meer hinder en overlast. De precieze omvang hiervan wordt nog onderzocht in de Verkenning Stedelijke Bereikbaarheid Almere.

7 Welke maatregelen zijn voor de bestaande stadswijken voorzien?

In het rapport over de maatregelen in de bestaande stad zijn vier strategische interventies benoemd. Deze zijn opgenomen in de cassette die op 23 oktober 2008 aan minister Jacqueline Cramer is aangeboden. Het interventierapport is een weergave van de fysieke consequenties van een Schaalsprong. Dat zijn er vier: stadscentrum, overgangsgebieden, opschaling binnenstedelijke infrastructuur en concurrentiekracht woonwijken. Daarnaast ligt er de sociale agenda 'Mensen maken de stad'. Daarop vooruitlopend is een schets gegeven van de sociaal-economische en culturele ontwikkeling van de bestaande stad. Ook de verhouding natuurlijke doorontwikkeling (geënt op versterking van de sociaal-economische structuur) versus schaalsprong is beschreven. Sociaal en ruimtelijk krijgt de bestaande stad dus voortdurend aandacht. In het IAK wordt vastgelegd dat de ontwikkeling van de maatschappelijke en ruimtelijke kwaliteit van de bestaande wijken van Almere en de effecten die de Schaalsprong heeft, worden gemonitord en onderwerp zijn van onderling overleg.

Wonen: Om de concurrentiekracht van de bestaande wijken op peil te houden wordt een integrale wijkaanpak van aandachtswijken voorgesteld. Hiermee wordt nu reeds ervaring opgedaan in drie aandachtswijken, te weten Stedenwijk (in Almere Stad), De Wierden (Almere Haven) en de Bouwmeesterbuurt (Almere Buiten). In deze aanpak wordt een combinatie van maatregelen ontwikkeld op het terrein van sociale samenhang, kwaliteit openbare ruimte en - waar mogelijk - stedelijke herstructurering. Versnelde dynamiek en verouderingsprocessen in wijken zullen via het IAK uiteindelijk een plek krijgen in het nieuwe grotestedenbeleid. De inzet is om Almere een rechtstreekse gemeente in het kader van het Integraal Stedelijk Vernieuwingsbeleid (ISV) te laten worden en daarmee in aanmerking te laten komen voor budgetten voor stedelijke vernieuwing.

Verkeer: Overlast wordt zoveel als mogelijk bij de bron aangepakt. Inzet van deze Verkenning Stedelijke Bereikbaarheid is om te zorgen dat de interne infrastructuur toereikend is om de verkeersdruk op te vangen. Daarbij zullen ook alle wettelijke maatregelen worden meegenomen die noodzakelijk zijn om verkeersoverlast (geluid, lucht) te beperken. Verder wordt een verkenning uitgevoerd van de mogelijkheden om te komen tot een optimale ruimtelijke inpassing.

Bereikbaarheid

8 Welke verbreding van wegen is voorzien?

Samen met het Rijk wordt onder leiding van de Provincie Flevoland de Verkenning Stedelijke Bereikbaarheid Almere uitgevoerd. De verkenning beantwoordt de vraag welke wegen, bus- en fietsverbindingen nodig zijn voor de Schaalsprong; zowel voor de bestaande stad als voor de nieuwe gebieden in Oost en Pampus. Uitgangspunt hierbij is om de bereikbaarheid zoals we die nu kennen zoveel mogelijk te handhaven. Dus niet alleen een goede doorstroming op de ringen

en dreven, maar zeker ook het garanderen van aantrekkelijk openbaar vervoer en comfortabele fietsvoorzieningen. We proberen hier met het Rijk hierover afspraken over te maken omdat het over grote bedragen gaat (circa een miljard euro).

De eerste fase van de verkenning is inmiddels afgerond en daarin is naar voren gekomen dat delen van de Hogering en de Tussenring moeten worden verbreed. Ook zal er iets moeten worden gedaan aan de bereikbaarheid van het stadscentrum, de Weerwaterzone en de bereikbaarheid van het centrum van Buiten (bijvoorbeeld de Polderdreef en de Spectrumdreef). De te treffen maatregelen zijn afhankelijk van de groeirichting, het tempo en de fasering.

9 Op welke wijze wordt gewerkt aan duurzaam verkeer? Kunnen de nieuwe stadsdelen OV-en fietsvriendelijker gemaakt worden?

Almere kent een zeer duurzame opzet van het verkeer en een vervoersstelsel met gescheiden busbanen en fietspaden. Dit leidt nu al tot een goede modal split. In principe is het al een hele uitdaging om dit te laten meegroeien met de stad. De afstanden worden met de nieuwe stadsdelen immers alleen maar groter.

Niettemin wordt er - bijvoorbeeld in de Verkenning Stedelijke Bereikbaarheid - zeker nagedacht over een optimale mix van betere fietsvoorzieningen, toepassingen op het gebied van verkeersmanagement, overstappunten op het openbaarvervoer en aan het realiseren van een lightrailverbinding.

10 Wordt de ontsluiting aan de oostkant van de stad niet vergeten?

De ontsluiting aan de oostkant is opgenomen in twee MIRT-trajecten van het Rijk: de 'draaischijf Nederland', waarin maatregelen voor de driehoek A27-A28-A1 op het oude land worden getroffen. Daarnaast is een MIRT-préverkenning opgestart onder de titel AGU, waarin de infrastructurele maatregelen, gekoppeld aan de Schaalsprong van Almere worden verkend. De grote problemen op de A27 doen zich voor op het traject rond Eemnes (de driehoek A27-A28-A1), en niet zozeer in Almere. Voor de Stichtselijn wordt een opschaalbare strategie voorgesteld, te beginnen met de Zuidtangent, die later 'verraild' kan worden.

Economische groei

11 Onderbouwing van 100.000 arbeidsplaatsen

Almere en Rijk streven naar een evenwichtige woon-werkbalans en een complete stad. Evenwicht in wonen en werken betekent dat er net zoveel banen zijn als het aantal mensen dat in Almere wil en kan werken. In 2007 had Almere 181.000 inwoners met een beroepsbevolking van 92.500 mensen en 74.000 (vol- en deeltijd) banen (bron: Sociale Atlas gemeente Almere 2008). Als in 2030 60.000 extra woningen in Almere gebouwd zijn, dan heeft Almere 350.000 inwoners met een beroepsbevolking van 178.000 mensen.

Voor een evenwichtige woon-werkbalans in 2030 zijn 178.000 banen nodig. Dat betekent 178.000 banen in 2030 - 74.000 banen in 2007 = circa 100.000 extra banen.

Overigens gaat het primair om een kwaliteitsslag van de economie in Almere om tot volwaardige stad in de Noordvleugel uit te groeien. De kwantitatieve opgave van 100.000 extra banen geeft hiertoe de richting aan. Hiervan is ongeveer de helft verbonden aan autonome groei van de huidige bedrijven in Almere en bevolkingsvolgende werkgelegenheid als gevolg van de groei van de stad. De overige 50.000 banen zijn afkomstig uit de overloop van bedrijven uit de Noordelijke Randstad en de ontwikkeling van (inter)nationale clusters van werkgelegenheid

RAAM-brief

12 Wat is de RAAM-brief?

De RAAM-brief (Rijksbesluiten Amsterdam Almere Markermeer) is een beleidsbrief van het Kabinet die wordt aangeboden aan de Tweede Kamer. De brief biedt een kader voor richtinggevende uitspraken voor de inhoudelijk sterk met elkaar samenhangende RAAM-projecten van het programma Randstad Urgent. De projecten zijn: Schaalsprong Almere 2030, Toekomstvisie Markermeer IJmeer (TMIJ), bereikbaarheid Almere - Gooi - Utrecht (AGU), planstudie Schiphol - Almere - Amsterdam (SAA), OV Schiphol - Amsterdam - Almere - Lelystad (OV SAAL), ontwikkelingsvisie Schiphol in relatie tot Luchthaven Lelystad.

13 Wat zijn de Facts & Figures van Almere 2.0?

160.000 **Nieuwe inwoners**

60.000 **Nieuwe woningen**

Waarvan:

11.000	Almere Stad & Almere Poort
20.000	Almere Pampus
10.000	Almere IJland
2.000	Almere Weerwater
7.000	Almere Hout (exclusief de reservelocatie Hout-Zuid)
10.000	Almere Eemvallei

Woonmilieus:

11.200	Centrumstedelijk
19.200	Centrumrand
20.200	Woonstraatwijk
3.700	Villawijk
5.700	Landelijk

100.000 **Nieuwe arbeidsplaatsen**

Waarvan:

8.500	Almere Stad
4.000	Almere Weerwater
25.400	Almere Poort
5.000	Almere IJland
9.500	Almere Pampus
5.000	Almere Buiten
31.600	Almere Eemvallei
11.000	Almere Hout

680ha.	Bedrijventerrein
1.050.000 m²	Kantoren
29km	Busbaan
233km	Fietspad
91km	Gebiedsontsluitingswegen
50	Rotondes
45	Verkeersregelinstallaties
25km	Tram
200ha.	Park
850ha.	Bos
1313ha.	Reserveringen

1.235.010m² Bevolkingsvolgende voorzieningen

Waarvan:	
12.600m ²	peuterspeelzaal
35.580m ²	kinderopvang
45.240m ²	buitenschoolse opvang
335.160m ²	basisonderwijs
21.000m ²	multifunctionele centra
10.800m ²	jongeren centra
70.800m ²	formele speelplekken
171.000m ²	voortgezet onderwijs
42.000m ²	religieuze voorzieningen
30.720m ²	gezondheidscentra
198.000m ²	detailhandel
49.200m ²	horeca
4.500m ²	bibliotheek
2.000m ²	politie
8.000m ²	brandweer
24.000m ²	zwembad
10.000m ²	grootschalige speeltuin
164.410	reservering

904.000m² bevolkingsvolgende voorzieningen groen

Waarvan:	
622.000m ²	sportvoorzieningen
150.000m ²	paardensport/maneges
40.000m ²	dierenweiden
90.000m ²	uitvaartvoorzieningen
2.000m ²	scouting

42.000 Treinreizigers per etmaal in 2007
130.000 Treinreizigers per etmaal in Almere 2.0

Waarvan:	
50.000	via IJmeerlijn
80.000	via Hollandsebrug