

RANDSTADURGENT

BOUWEN VOOR DE NOORDELIJKE RANDSTAD

50 JAAR RIJKSBESLUITEN OVER ALMERE



RANDSTADURGENT

BOUWEN VOOR DE NOORDELIJKE RANDSTAD

50 JAAR RIJKSBESLUITEN OVER ALMERE

INHOUD

Inleiding	3
1. Verstedelijking in Nederland en de Randstad	5
Locaties afwegen	6
Nieuw land	8
Schaalsprong	10
Verantwoordelijkheid van het rijk	11
2. De concurrentiepositie van de noordelijke Randstad	13
Dialoog tussen rijk en regio	14
Noordvleugel Amsterdam	14
Noordvleugel Utrecht	15
Verbonden steden	16
3. Een duurzame ontwikkeling van Almere	19
Ambitie	20
Plannen	20
Afspraken	22
Samenvatting	25
Bronnen	28
Colofon	

INLEIDING

De schaa sprong van Almere is één van de grote ruimtelijke projecten in de noordelijke Randstad. De stad zal in 20 jaar in omvang bijna verdubbelen en zich duurzaam ontwikkelen. Deze publicatie beschrijft in vogelvlucht 50 jaar ruimtelijk beleid voor Nederland en de Randstad, en de besluiten die het rijk daarin over Almere heeft genomen.

De noordelijke Randstad is goed voor 30% van het binnenlands bruto product van ons land en er wonen ongeveer 3,6 miljoen mensen. Versterking van de economie en verhoging van de kwaliteit van de leefomgeving zijn belangrijke doelen van het kabinet. Daarvoor staat een aantal belangrijke besluiten op de agenda:

- Hoe kan Almere de komende 20 jaar bijna even veel woningen bouwen als er nu al zijn, en zich tegelijkertijd economisch en maatschappelijk duurzaam ontwikkelen?
- Met welke maatregelen kan de kwaliteit van het openbaar vervoer tussen Schiphol, Amsterdam, Utrecht en Almere verbeterd worden, zodat mensen sneller en comfortabeler tussen die steden kunnen reizen?
- Met welke ingrepen kan de ecologische kwaliteit van het IJmeer en Markermeer op een structureel hoger niveau gebracht worden?
- Met welke groeistrategie kan vliegveld Lelystad optimaal bijdragen aan de 'mainport'-functie van Schiphol?

Deze besluiten hangen nauw samen. Bijvoorbeeld: hoe beter de bereikbaarheid in de regio, hoe groter de kans op een succesvolle Almeerse ontwikkeling. Juist daarom zal het kabinet strategische besluiten over de projecten op één moment nemen. Die besluiten worden vastgelegd in de RAAM-brief, waarbij 'RAAM' staat voor Rijksbesluiten Amsterdam-Almere-Markermeer.

Deze brochure is gericht op één van de projecten: de 'schaalsprong' van Almere. Over de plaats van Almere in het ruimtelijk beleid voor de Randstad zijn in de loop van de jaren veel plannen gepubliceerd en besluiten genomen. Deze publicatie schetst in kort bestek de historie van die plannen en besluiten, met name van het rijk, en vormt daarmee een bijdrage aan het 'collectief geheugen' van alle betrokkenen bij de verdere besluitvorming.

De nadruk ligt op de kwantitatieve kant van de relatie tussen de ruimtedruk in de noordelijke Randstad en de bouw van woningen in Almere. Dit is door de jaren heen een overheersend thema in rijksnota's. De aandacht voor de noodzaak van meer banen in Almere en kwalitatieve aspecten van de schaa sprong is van meer recente datum. Die komen in deze publicatie dan ook wat minder prominent voor het voetlicht.

Leeswijzer

Zo'n 50 jaar geleden ontwikkelde het rijk zijn eerste ruimtelijke plannen voor Nederland en de Randstad. Al in die eerste nota's speelde de ontwikkeling van wat nu Almere is een rol. En dat is zo gebleven tot de Structuurvisie Randstad 2040 uit 2008. Hoofdstuk 1 van deze publicatie beschrijft de ontwikkeling in het ruimtelijk beleid voor Nederland en de Randstad, en de besluiten over de rol van Almere daarbinnen.

Nationale plannen zijn de afgelopen jaren verder uitgewerkt op het niveau van de noordelijke Randstad. Doelen voor de komende twee decennia zijn om ruimte te vinden voor bijna 220.000 nieuwe woningen, en de ruimtelijk-economische structuur van de regio te versterken. De uitdagingen voor de noordelijke Randstad, en de beoogde bijdrage van Almere daaraan, worden uitgewerkt in hoofdstuk 2.

Voor huidige en toekomstige inwoners van Almere is cruciaal dat er niet alleen voldoende woningen gebouwd worden, maar ook dat de stad een fijne(re) plaats wordt om te wonen, werken en recreëren. Hoofdstuk 3 schetst ambities en plannen, en bestuurlijke afspraken die daarover gemaakt zijn.

De noordelijke Randstad omvat ruwweg de agglomeraties rond Amsterdam (inclusief Almere) en rond Utrecht. De regio Amsterdam stond lang bekend als de Noordvleugel (en noemt zich sinds kort Metropoolregio Amsterdam). In deze publicatie spreken we van Noordvleugel Amsterdam, ter onderscheid van de Noordvleugel Utrecht.



1. VERSTEDELIJING IN NEDERLAND EN DE RANDSTAD



LOCATIES AFWEGEN

Waar zal de verstedelijking geconcentreerd worden? In de Randstad of daarbuiten? In de grote steden of in kleinere plaatsen? Of worden er zelfs nieuwe steden gebouwd? Deze vragen hebben altijd een belangrijke plaats ingenomen in het ruimtelijk beleid voor Nederland en de Randstad in het bijzonder. Kiest een kabinet een andere hoofdlijn in het ruimtelijk beleid, dan heeft dat vaak consequenties voor de verstedelijking en vervolgens voor de keuze van groeilocaties.

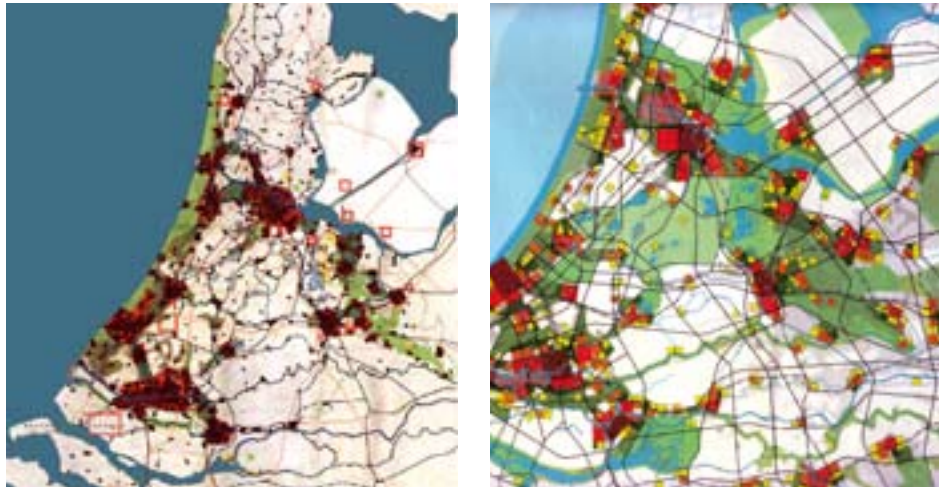
Wanneer bestuurders mogelijke locaties voor verstedelijking tegen elkaar afwegen, spelen altijd min of meer dezelfde overwegingen een rol. Die zijn deels van kwantitatieve en deels van kwalitatieve aard:

- de (verwachte) ontwikkeling van de economie;
- de verwachte groei en samenstelling van de bevolking en daarmee de vraag naar (ruimte voor) woningen;
- de vraag naar ruimte vanuit andere functies (werken, recreatie, natuur, water) en de relaties daartussen;
- de balans tussen spreiding en bundeling in het verstedelijkingsbeleid;
- de ontwikkeling van de steden, en de (on)mogelijkheden om daarbinnen verder te bouwen;
- het beleid ten aanzien van het Groene Hart en andere waardevolle 'groene' gebieden;
- het bestaande netwerk van wegen en verbindingen voor openbaar vervoer en de kosten van nieuwe infrastructuur.

Binnen dit soort afwegingen voor Nederland en de Randstad hebben kabinetten in de loop van de tijd keuzes gemaakt over Almere. Een tijdlijn daarvan is te vinden in figuur 3 (tot 2000) en figuur 4 (na 2000).

► **Figuur 1**
Ontwikkelingsschema 1980;
De ontwikkeling van het westen
des lands (Rijksdienst voor het
Nationale Plan, 1957)

► **Figuur 2**
Plankaart; Tweede Nota RO
(Ministerie VROM, 1966)



► **Figuur 3**
Rijksbesluiten
over Almere
in de 20^{ste} eeuw

Jaar	Rijksnota	Kern ruimtelijk beleid en verstedelijkingsbeleid voor Nederland en de Randstad	Keuzes voor rol Almere
1958	De ontwikkeling van het westen des lands ¹	<ul style="list-style-type: none"> • Grote spanningen door botsende aanspraken op schaarse grond. • Open structuur van Randstad, inclusief de 'centrale ruimte', handhaven door uitgroei van het complex naar buiten; bufferzones. • Overloopbeleid naar locaties aan de buitenzijde van de Randstad. 	<ul style="list-style-type: none"> • Voor de 'overloop' vanuit Amsterdam en het Gooi staan 1 of 2 nieuwe steden in de zuidelijke IJsselmeerpolders gepland.
1960	Nota inzake de ruimtelijke ordening in Nederland	<ul style="list-style-type: none"> • Spreidingsbeleid: vermindering van ruimtedruk in de Randstad Holland door afleiding van ontwikkelingen naar gebieden buiten het Westen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Aan de overloop vanuit Amsterdam en het Gooi zullen nieuwe steden in de zuidelijke IJsselmeerpolders een belangrijke bijdrage leveren.
1966	2 ^e Nota ruimtelijke ordening	<ul style="list-style-type: none"> • Meer aandacht voor kwaliteit leefomgeving. • Bevestiging spreiding over het land. • Gebundelde deconcentratie: suburbanisatie maar vooral binnen de stadsgewesten. • Centrale open ruimte. 	<ul style="list-style-type: none"> • Spreidingsbeleid in vijf gebieden, waaronder zuidelijke IJsselmeerpolders. • Start bouw Lelystad. Ontwikkeling van stedelijk gebied in zuidwesthoek van IJsselmeerpolders vanaf 1975. In 2000 mogelijk een 'Almere' van 125.000-250.000 inwoners.
1977	3 ^e Nota ruimtelijke ordening: Verstedelijkingsnota	<ul style="list-style-type: none"> • Minder suburbanisatie, meer bundeling van stedelijke bouw. • Ontwikkeling beperkt aantal groeikernen binnen stadsgewesten. 	<ul style="list-style-type: none"> • Almere en Lelystad aangewezen als twee van de 10 groeikernen in het land. Almere tot 1990 24.000 woningen erbij, en daarna nog 30.000.
1979	3 ^e Nota ruimtelijke ordening: Oriënteringsnota	<ul style="list-style-type: none"> • Bij nieuwe woongebieden rekening houden met natuurlijk milieu en landschap. 	<ul style="list-style-type: none"> • Uitstraling van bevolking uit Randstad naar onder meer de IJsselmeerpolders.
1983	Structuurschets stedelijke gebieden	<ul style="list-style-type: none"> • Stedelijke intensivering, nadruk op versterking van de stad en concentratie. 	<ul style="list-style-type: none"> • Almere onderdeel stadsgewest Amsterdam. • Handhaving groeitaakstelling Almere. Mogelijke doorgroei tot stad van 250.000 inwoners.
1988	4 ^e Nota ruimtelijke ordening ²	<ul style="list-style-type: none"> • Versteving internationale concurrentiepositie; Nederland Distributieland. • Stedelijke knooppunten. • Nederland Waterland. 	<ul style="list-style-type: none"> • Conform Structuurschets Stedelijke gebieden. • Taakstelling Almere na 1995 nog te bepalen.
1991	4 ^e Nota ruimtelijke ordening Extra	<ul style="list-style-type: none"> • Geen spreidingsbeleid. • Bundeling in stadsgewesten. Zoveel mogelijk bouwen in bestaande steden. • Aanwijzing van bouwlocaties (Vinex-wijken). 	<ul style="list-style-type: none"> • Groeikern Almere tot 2005 30.000 woningen erbij; daarna mogelijk doorgroei i.v.m. behoefte stadsgewest Amsterdam.
1999	4 ^e Nota ruimtelijke ordening Extra, complete versie	<ul style="list-style-type: none"> • Restrictief beleid in open ruimten. Ecologische hoofdstructuur. • Geen aanleg Markerwaard. 	<ul style="list-style-type: none"> • Gebiedsstudie Almere/Flevoland. Aanleg Almere Poort. Verbetering bereikbaarheid Flevoland via weg en rail. Fasering doorgroei na 2010.

¹ Deze nota is opgesteld door de Rijksdienst voor het nationale plan, Werkcommissie Westen des Lands.

² De parlementaire behandeling van de Vierde Nota RO is niet afgerond door de val van het kabinet Lubbers II. Het volgende kabinet heeft de Vierde Nota RO Extra uitgebracht.

► **Figuur 4**
Rijksbesluiten
over Almere
sinds 2001

Jaar	Rijksnota	Kern ruimtelijk beleid en verstedelijkings-beleid voor Nederland en de Randstad	Keuzes voor rol Almere
2001	Vijfde Nota ruimtelijke ordening deel 3 ¹	<ul style="list-style-type: none"> • Bundeling verstedelijking: tenminste 40% van nieuwe woningen in bestaand bebouwd gebied. • Rode en groene contouren. • Stedelijk netwerk Deltametropool. 	<ul style="list-style-type: none"> • Aanzienlijke verstedelijkingsopgave Almere. • Een van de zes toplocaties in de Deltametropool.
2002	Stellingnamebrief	<ul style="list-style-type: none"> • Een vitaal platteland en sterke steden. • Vooral vraag naar centrumstedelijke en groenstedelijke woonmilieus. • Provincies doen voorstel voor bundeling in stedelijke netwerken. 	<ul style="list-style-type: none"> • Bevestiging van in Vijfde Nota voorziene groei van Almere na 2010.
2006	Nota Ruimte	<ul style="list-style-type: none"> • Bundeling van verstedelijking en infrastructuur. • 40% van nieuwe woningen in bestaand stedelijk gebied. • Stedelijk netwerk Randstad. • 20 nationale landschappen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Vooralsnog 40.000 van de 150.000 woningen voor de Noordvleugel bouwen in Almere.
2008	Structuurvisie Randstad 2040	<ul style="list-style-type: none"> • Verdichting: 40% van nieuwbouw binnen bestaand bebouwd gebied. • Contrasten: bundeling en verdichting (hoogstedelijke milieus) én meer groene woon- en werkmilieus. • Bestaande en nieuwe netwerken van infrastructuur verbinden met verstedelijking. • Klimaatbestendige ontwikkeling. 	<ul style="list-style-type: none"> • Almere is de grootste verstedelijkingslocatie in de Randstad tot 2040. • De opgave is om in Almere tussen 2010 en 2030 60.000 woningen te bouwen, die kwalitatief aansluiten bij de vraag in de regio.

¹ De Vijfde Nota RO doorliep de PKB-procedure, maar is uiteindelijk niet vastgesteld.

NIEUW LAND

Er is in de Randstad te weinig ruimte om alle huizen te bouwen die nodig zullen zijn voor een groeiende en steeds welvarender bevolking. Die constatering was een belangrijke aanleiding voor het rijk om in de jaren vijftig van de vorige eeuw het eerste ruimtelijk plan voor Nederland en de Randstad op te stellen. Dat plan bevatte de keuze om de 'verstedelijkingsdruk' in de Randstad te verlichten onder meer door woningen te bouwen op nieuw land, de zuidelijke IJsselmeerpolders.

In alle volgende rijksnota's bleef de druk op de ruimte in de Randstad een belangrijk thema. En of in die plannen nu gekozen werd voor spreiding vanuit de Randstad of juist voor concentratie en bundeling, de plannen voor de ontwikkeling van de zuidelijke IJsselmeerpolders kregen steeds vastere vorm. Mijlpalen waren de droogmakingen van oostelijk en zuidelijk Flevoland in 1957 en 1968. Op de kaarten voor zuidelijk Flevoland werd na enige tijd de stad Almere getekend. In 1971 nam het kabinet het besluit om Almere te bouwen. Daarna wees het rijk de stad aan als 'groekern', rekening houdend met een groei tot 250.000 inwoners.

► **Figuur 5**
Kosten-baten
analyse

In 2003 zijn vier modellen voor verstedelijking in de Randstad onderzocht:

- 'Instraling': locaties in de binnenring van de Randstad, grotere bouwlocaties in en om het Groene Hart;
- 'Uitstraling': aan de buitenranden van de Randstad (waaronder Purmerend en een middelgroot Almere);
- 'Spreiding': vele kleinere locaties in de Randstad;
- 'Vijfde Nota': concentratie rond de vier grote steden, plus een groot Almere.

De onderzoekers concluderen dat uitsluitend op basis van de KKBA cijfers 'Instraling' het gunstigste resultaat heeft, gevolgd door achtereenvolgens 'Spreiding', 'Vijfde Nota' en 'Uitstraling'. De tabel geeft een sterk vereenvoudigde weergave van de positieve en negatieve punten van de modellen:

Model	Positief	Negatief
Instraling	Aansluiting op infrastructuur, grondopbrengsten	Open ruimte, water en natuur
Spreiding	Grondopbrengsten	Congestie Open ruimte, water en natuur Grondopbrengsten
Vijfde Nota	Open ruimte	Grondopbrengsten
Uitstraling		Congestie Grondopbrengsten Open ruimte

In de Integrale MIT Verkenning Haarlemmermeer-Almere (2004) zijn resultaten opgenomen van een gerelateerde tweede KKBA, gericht op infrastructuuroplossingen in de corridor Haarlemmermeer-Almere. Er is gewerkt met varianten op de modellen 'Instraling' en 'Vijfde Nota'. Bovendien zijn enkele aanvullende locaties onderzocht. Enkele conclusies:

- 'Instraling' scoort beter dan 'Vijfde Nota';
- alleen 'Vijfde Nota' met sterke inzet op prijsbeleid en 'Instraling' met maximale inzet op vervoer via de weg hebben een positief kosten-baten saldo;
- ongeacht het verstedelijkingsalternatief scoren pakketten met een maximale inzet op openbaar vervoer sterk negatief;
- grootschalige woningbouw in Purmerend (30.000, zie model 'Uitstraling') scoort slecht op mobiliteit en infrastructuur. Er zijn grote investeringen nodig om de pendel tussen Purmerend en Amsterdam op te vangen;
- ook grootschalige woningbouw in de regio Leiden-Alphen-Gouda leidt tot omvangrijke investeringen in wegen en openbaar vervoer.

► **Figuur 6**
Ontwikkelingsbeeld;
Vijfde Nota RO
(Ministerie VROM, 2001)



SCHAALSPRONG

De Vijfde Nota RO (2001) richt zich op het ruimtelijk beleid tot 2030. De nota zet sterk in op bundeling van verstedelijking op en aan de 'Randstadring'. Er zijn tot 2020 geen grootschalige uitleglocaties ten noorden van het Noordzeekanaal, ten zuiden van de Oude Maas en in de Bollenstreek. Almere zal zich tot een grote stad ontwikkelen, met een groei van 60.000 tot 70.000 woningen tot 2030. Die opgave wordt 'schaalsprong' genoemd.

Vlak voor de finale kamerbehandeling van de Vijfde Nota RO in het parlement valt het kabinet Kok II. De kabinetten Balkenende kiezen voor een nieuwe koers in het ruimtelijk beleid. Die is uitgewerkt in de Stellingnamebrief nationaal ruimtelijk beleid (2002) en de Nota Ruimte (2006).

► Figuur 7

Nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur: water, natuur, landschap (Nota Ruimte, 2006)

► Figuur 8

Nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur: economie, infrastructuur, verstedelijking (Nota Ruimte, 2006)



De Nota Ruimte schetst een grote uitdaging voor de Randstad: zo'n 440.000 woningen erbij tot 2030, bij een scenario met een hoge druk op de ruimte. Om potentiële bouwlocaties in de Randstad met elkaar te vergelijken, zijn vier modellen uitgewerkt. Ze weerspiegelen extreme alternatieve keuzes, en zijn niet bedoeld om één op één over te nemen in een rijksnota, zo liet de minister van VROM de Tweede Kamer weten. De modellen zijn via een Kengetallen Kosten-Baten Analyse (KKBA) geanalyseerd (figuur 5). De Nota Ruimte signaleert dat de modellen verschillen ten aanzien van de verhouding tussen kosten en baten op de verschillende onderdelen. Daarom concludeert het kabinet dat de KKBA niet tot een ondubbelzinnig eindoordeel over de vier modellen leidt.

Het kabinet streeft ernaar dat 40% van de nieuwe woningen in bestaand stedelijk gebied komt. De ruimte voor nieuwe uitleglocaties moet vooral binnen de economische as Haarlemmermeer-Amsterdam-Almere gevonden worden. Maar ook daar is ruimte schaars: zo zijn er rond Schiphol, in de 'greenport' Bollenstreek en in het Groene Hart beperkte mogelijkheden voor woningbouw.

De Nota Ruimte sluit nieuwe grootschalige inpolderingen uit. De bestaande reservering van ruimte voor de aanleg van de Markerwaard vervalst. Dat betekent een grotere druk op andere locaties in de regio.

Al met al is de conclusie in de Nota Ruimte dat een forse uitbreiding van Almere gewenst is. Maar het kabinet kiest niet voor de 60.000-70.000 woningen uit de Vijfde Nota. Vooralsnog gaat het kabinet – op basis van een middenscenario voor regionale ontwikkeling – uit van een groei van ongeveer 40.000 woningen tot 2030. Maar het kunnen er meer worden, bijvoorbeeld als de bouw in Amsterdam zou tegenvallen.

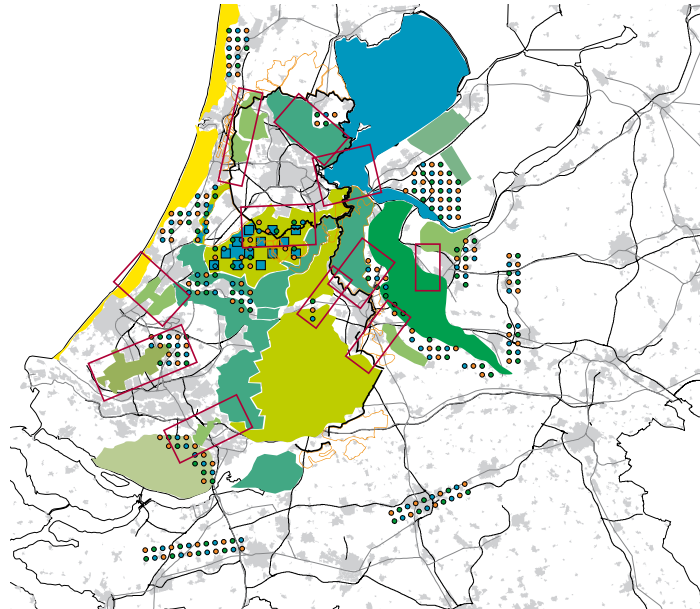
VERANTWOORDELIJKHEID VAN HET RIJK

In de Structuurvisie Randstad 2040 (2008) onderstreept het kabinet dat er de komende decennia een grote vraag naar ruimte in de Randstad blijft bestaan. Die conclusie geldt bij zowel een trendmatig scenario als bij een scenario met hoge groei. Na 2030 neemt de groei af, maar van krimp is geen sprake.

Tussen 2010 en 2040 zijn in de Randstad ruwweg tussen 500.000 (trendmatig scenario) en 1.000.000 (scenario met de hoge groei) nieuwe woningen nodig. Het kabinet gaat uit van minimaal 500.000 woningen, en houdt rekening met meer. Daarvan moeten er 219.000 (2010-2030) in de noordelijke Randstad komen. Om de groei in de Randstad op te vangen, acht het kabinet een grootschalige stedelijke ontwikkeling van Almere noodzakelijk.

Omdat Almere een oplossing biedt voor het tekort aan bouwlocaties in de Randstad, voelt het rijk zich medeverantwoordelijk voor Almere. Die medeverantwoordelijkheid heeft nog twee andere redenen. De ontwikkeling van Almere draagt bij aan de versterking van de internationale concurrentiepositie van de Noordvleugel. En door veel woningen in Almere te bouwen, vermindert de druk op nationale landschappen en andere kwetsbare, waardevolle gebieden.

► **Figuur 9**
Kwaliteit maken door sterkere
wisselwerking groen, blauw
en rood; kaart 6 Structuurvisie
Randstad 2040 (2008)





2. DE CONCURRENTIEPOSITIE VAN DE NOORDELIJKE RANDSTAD



DIALOOG TUSSEN RIJK EN REGIO

Voor een sterkere concurrentiepositie is het nodig om voldoende woningen voor uiteenlopende groepen bewoners te bouwen. Binnen de Randstad blijft de vraag naar ruimte voor wonen de komende decennia juist het sterkst groeien in het noordelijke deel. Zoals gezegd zijn er tot 2030 in de noordelijke Randstad 219.000 woningen nodig. De concurrentiepositie vraagt ook om de ontwikkeling van een krachtig netwerk van aantrekkelijke en goed verbonden steden.

Zowel bij de bouw van woningen als de ontwikkeling van een netwerk van verbonden steden speelt Almere een sleutelrol. In een intensieve dialoog hebben rijk en regio daarover in de afgelopen jaren een gezamenlijke visie ontwikkeld.

NOORDVLEUGEL AMSTERDAM

In een reeks 'Noordvleugel-conferenties' hebben regionale bestuurders een visie op de ontwikkeling van de regio rond Amsterdam uitgewerkt. Ze sloten de derde conferentie (2003) af met besluiten op het gebied van verstedelijking en infrastructuur, die tot op de dag van vandaag 'staan'.

Het doel van de bestuurders was ruimte te vinden voor minimaal 150.000 woningen tot 2030, en tegelijkertijd de bereikbaarheid in de regio te verbeteren en waardevolle landschappen te sparen.

► Figuur 10

Woningaantallen model 'Van zuidwest naar Almere' 2010-2030; Derde Noordvleugelconferentie (Noordvleugel, 2003)



Verschillende locaties zijn onderzocht. Binnen de steden is er ruimte voor 65.000 woningen, waarvan 50.000 in Amsterdam. In het gebied ten noorden van het Noordzeekanaal, met onder meer Purmerend en Zaanstad, zijn beperkte mogelijkheden voor woningbouw. De bijzondere kwaliteit van het landschap vormt daar een belemmering voor grootschalige woningbouw. Bovendien zouden grote investeringen in infrastructuur, onder het kanaal door, nodig zijn om de pendel naar de regio Amsterdam op te vangen. Rond Haarlemmermeer en de Bollenstreek zullen wel veel woningen komen. Maar toch concluderen de regionale bestuurders dat alleen met een sterke groei van Almere alle 150.000 nieuwe woningen gebouwd kunnen worden.

De bestuurders besluiten om stedelijke ontwikkeling te concentreren op de as Haarlemmermeer-Amsterdam-Almere, de 'economische motor' van de regio. Om de optimale mix van bouwlocaties op die as te vinden, zijn drie modellen onderzocht: 'Zuidwestflank' (Haarlemmermeer, Bollenstreek), 'Groot Almere', en 'Van zuidwest naar Almere'.

De bestuurders kiezen voor de gefaseerde aanpak uit het derde model. Eerst wordt vooral gebouwd in het zuidwesten van het gebied, en ook bijvoorbeeld in Weesp en Muiden. Daar is de infrastructuur van voldoende kwaliteit, terwijl de huidige bereikbaarheid van Almere sterke groei uitsluit. Later verschuift het zwaartepunt naar woningbouw in Almere.

► **Figuur 11**
Noordvleugel 2040 Impuls 2:
Bereikbaarheid; Ontwikkelingsbeeld
2040 (Metropoolregio Amsterdam,
2008)



Almere moet tot 2030 45.000 woningen 'voor de Noordvleugel Amsterdam' bouwen. Een deel daarvan is de autonome groei van Almere zelf. Uiteindelijk kan de stad doorgroeien naar meer dan 300.000 inwoners. De regio stelt twee voorwaarden voor deze schaal-sprong van Almere: meer banen in de stad en verbetering van de bereikbaarheid via spoor en weg.

In de Noordvleugelbrief (2006) bevestigt het kabinet afspraken met de regio. Er komen 150.000 nieuwe woningen in de Noordvleugel Amsterdam. Ongeveer 60.000 daarvan moeten in nu al bebouwd gebied komen. Om verdere ontwikkeling van Schiphol mogelijk te maken, zal de regio Haarlemmermeer-Bollenstreek sterk groeien. Daar kan buiten bestaand stedelijk gebied ruimte voor bijna 25.000 woningen gevonden worden. De bijdrage van Almere is 45.000, opgebouwd uit de 40.000 uit de Nota Ruimte plus 5.000 wegens het wegvallen van capaciteit rond Schiphol.

NOORDVLEUGEL UTRECHT

De Noordvleugel Utrecht heeft berekend dat er in de regio tot 2030 vraag naar 69.000 nieuwe woningen is. Bijna tweederde daarvan is gepland in bestaand stedelijk gebied. Daarbuiten maken de vijf nationale landschappen, de ecologische hoofdstructuur en een rijksbufferzone woningbouw ongewenst. In het gewest Gooi en Vechtstreek is na 2015 geen ruimte voor nieuwe woon- en werkgebieden.

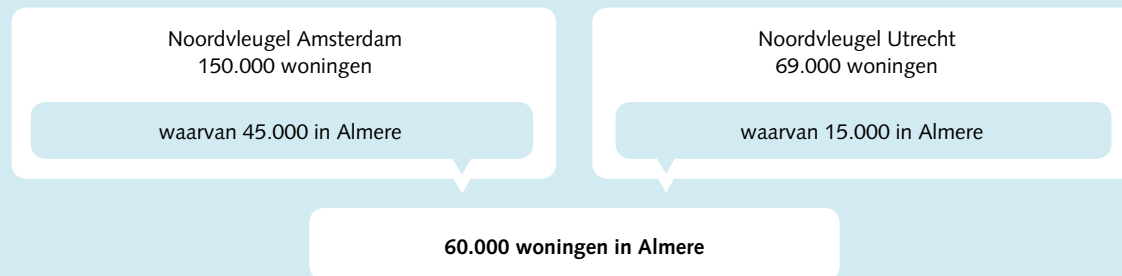
Voor 15.000 woningen blijkt er geen plek te vinden in de eigen regio. Omdat de Noordvleugel Utrecht op de Randstad is georiënteerd, blijkt Almere de meest geschikte locatie om die woningen te bouwen.

Deze conclusies zijn onderbouwd in de Verkenningnota (2001), het streekplan 2005-2015 van de provincie Utrecht (2004) en de Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht (2009). Het kabinet heeft ze onderschreven in de Noordvleugelbrief.

► **Figuur 12**
De 60.000
van Almere

In de Noordvleugelbrief (2006) bevestigt het kabinet de conclusies van overleg met de regio dat er in de noordelijke Randstad tot 2030 219.000 woningen nodig zijn. In Almere zijn niet 40.000 (Nota Ruimte), maar 60.000 woningen nodig. Daarvan zijn er 45.000 gerelateerd aan de vraag uit de Noordvleugel Amsterdam (inclusief de autonome ontwikkeling van Almere zelf), en 15.000 aan de Noordvleugel Utrecht. Zie onderstaand schema.

Naast kwantiteit is kwaliteit essentieel. Rijk en regio menen dat er vooral behoefte zal zijn aan zowel (hoog)stedelijke als groene milieus. Daar is ruimte voor in Almere, respectievelijk aan de west- en de oostkant van de stad.



VERBONDEN STEDEN

Het rijk en de regionale overheden zien in het toekomstige Almere één van de pijlers van een sterke ruimtelijk-economische structuur. In de Noordvleugelbrief staat dat Almere uitgroeit tot een integraal onderdeel van de Noordvleugel. Aan de westzijde zijn Amsterdam en Almere complementair en cultureel, sociaal en economisch met elkaar verbonden. Ze vormen een 'dubbelstad'. Aan de oostzijde ontwikkelt Almere een natuurlijke relatie met Utrecht en Lelystad.

De Structuurvisie Randstad 2040 stelt dat met de ontwikkeling van Almere een economische driehoek Amsterdam-Almere-Utrecht ontstaat. Die zal het stedelijk zwaartepunt van de noordelijke Randstad gaan vormen. De regio onderschrijft deze tweezijdige oriëntatie van Almere. 'Almere neemt een scharnierpositie in tussen de Amsterdamse en Utrechtse regio', aldus het Ontwikkelingsbeeld 2040 (Metropoolregio Amsterdam, 2008).

Naast de schaalprong van Almere staat een reeks grote projecten op het programma van de noordelijke Randstad:

- verbetering van de bereikbaarheid per auto;
- verhoging van de kwaliteit van het openbaar vervoer;
- ontwikkeling van groenblauwe netwerken.

In figuur 13 worden deze projecten beschreven, voor zover ze een relatie met de schaalprong van Almere hebben.

► **Figuur 13**
Investeren in
de noordelijke
Randstad

De Noordvleugelbrief bevat het besluit om de bereikbaarheid op de as Amsterdam-Almere te verbeteren, uitgaande van een woningbouwtaakstelling van 45.000-60.000 woningen voor Almere. In 2007 koos het kabinet voor het 'Stroomlijnalternatief': de uitbreiding van de bestaande weginfrastructuur in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere (A6, A1, A10-oost en A9; project SAA).

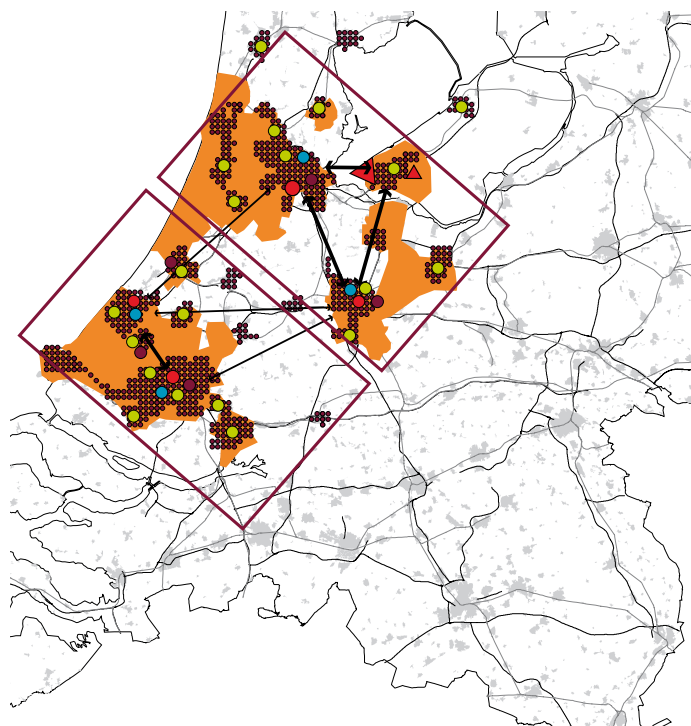
Over maatregelen om het openbaar vervoer in de Noordvleugel Amsterdam te verbeteren (project OV-SAAL), heeft het kabinet voor de korte termijn al besluiten genomen. Op de agenda staan besluiten voor de middellange en lange termijn. Voor de lange termijn worden diverse opties onderzocht om de bereikbaarheid tussen Schiphol, Amsterdam en Almere een impuls te geven, zoals de aanleg van een 'Regiorail' langs de Hollandse Brug of een nieuwe verbinding door het IJmeer. De Noordvleugelbrief kondigt een principebesluit van het rijk daarover aan vóór 2010, in samenhang met besluiten over openbaar vervoer in de Noordvleugel als geheel en de ontwikkeling van IJmeer en Markermeer (zie hieronder).

De groei van Almere heeft ook gevolgen voor de mobiliteit richting de regio Utrecht. Dit wordt onderzocht in een 'pre-verkenning' Almere-Gooi-Utrecht. Die richt zich zowel op de weg als het openbaar vervoer.

IJmeer en Markermeer vormen samen een van de belangrijkste natuurgebieden in de noordelijke Randstad. De bredere ontwikkeling van IJmeer en Markermeer is een zaak van de regio, waarin het rijk wil participeren, zo stelt de Noordvleugelbrief. Een visie voor de lange termijn is nodig in het licht van opgaven op het gebied van water en ecologie, het vervallen van de reservering voor de Markerwaard, en de mogelijke kustontwikkeling bij Almere en Lelystad. In 2008 publiceert de regio die visie: 'Investeren in Markermeer en IJmeer: Ontwikkelingsperspectief en actieplan'. In september 2009 presenteert de regio het Toekomstbeeld Markermeer-IJmeer waarin zij het perspectief voor de toekomstige ontwikkeling van het merengebied weergeeft. IJmeer en Markermeer moeten zich ontwikkelen tot een 'toekomstbestendig ecologisch systeem' (TBES). Het Nationaal Waterplan van het rijk (2008) onderstreept de behoefte aan een TBES.

In modellen die uitgaan van een westelijke oriëntatie van de Almeerse schaalsprong, ligt er een nauw verband met de toekomst van het IJmeer en Markermeer. Zo stelt de Task Force Almere Pampus (2008) dat een buitendijkse variant van de Almeerse Schaalsprong alleen mogelijk is als het TBES er komt. Een dergelijk systeem kent een robuuste 'overmaat' aan natuurwaarde, die ruimte schept voor stedelijke ontwikkeling aan de oevers en in het water. De Structuurvisie Randstad 2040 benoemt herstel van de kwaliteit van de natuur dan ook als randvoorwaarde voor een buitendijkse ontwikkeling van Almere.

► **Figuur 14**
Krachtige duurzame steden en regionale
bereikbaarheid; kaart 8 Structuurvisie
Randstad 2040 (2008)





3. EEN DUURZAME ONTWIKKELING VAN ALMERE



AMBITIE

Almere anno 2009 is een middelgrote stad met meerdere kernen (zoals Stad, Haven, Buiten) te midden van een groen landschap, en met een ver doorgevoerde scheiding tussen auto-, bus- en fietsverkeer. Daarmee is Almere in veel opzichten de stad geworden die de Rijksdienst IJsselmeerpolders in 1983 voor ogen had in zijn integrale Structuurplan voor de gemeente. Overigens zijn niet alle plannen van het rijk uit die tijd gerealiseerd. Zo zijn de wegen van zuidelijk Flevoland via de Markerwaard naar Amsterdam en andere locaties in Noord-Holland die op kaarten uit de jaren zestig geprojecteerd waren, er nooit gekomen.

► **Figuur 15**
Structuurplan Almere 1983

► **Figuur 16**
Almere: gerealiseerd in 2008



Er wonen nu bijna 190.000 mensen in Almere, en met de schaa sprong zal de bevolking de komende twintig jaar bijna verdubbelen. De schaa sprong omvat dus meer dan het bouwen van veel nieuwe woningen en zorgen voor een goede bereikbaarheid. De bredere opgave is om in de stad een duurzame stedelijke ontwikkeling tot stand te brengen. Kan Almere mét een schaa sprong een fijne(re) stad om te wonen, werken en recreëren worden?

De Noordvleugelbrief omschrijft de ambitie: 'Almere ontwikkelt een eigen, herkenbare identiteit met volwaardige economische en maatschappelijke voorzieningen. De stad groeit niet alleen maar ontwikkelt zich tot een complete, evenwichtige stad, met grootstedelijke voorzieningen.'

PLANNEN

In het afgelopen decennium heeft het rijk meegewerkt aan diverse verkenningen van de ontwikkeling van Almere in de periode 2010-2030. In 2003 verschijnt het Integraal Ontwikkelingsplan Almere (IOP). Tot het opstellen van dit plan was besloten door het Kabinet Kok. Een ambtelijke werkgroep met departementen, drie provincies en twee gemeenten vergelijkt een aantal ruimtelijke referentiebeelden voor de schaa sprong. De werkgroep spreekt een voorkeur uit voor een combinatie van 'Stad aan het IJmeer' (westelijke ontwikkeling) en 'het Nieuwe Gooi' (oostelijke ontwikkeling). Het Kabinet Balkenende II heeft het IOP uiteindelijk niet vastgesteld.

Het rijk en de gemeente Almere laten in 2006 een business case en KKBA uitvoeren. Daarin worden drie ruimtelijke varianten voor een schaa sprong van Almere met 45.000-60.000 woningen op efficiency en haalbaarheid getoetst. De analyses zijn input geweest voor de Noordvleugelbrief.

► **Figuur 17**
De visie van maatschappelijke organisaties

Maatschappelijke organisaties zijn in toenemende mate betrokken bij de ontwikkeling van de plannen voor de regio, bijvoorbeeld bij de Noordvleugelbrief en de Structuurvisie Randstad 2040. Bovendien hebben ze regelmatig zelf visies op tafel gelegd.

In 2005 publiceren drie maatschappelijke organisaties (ANWB, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer) en enkele betrokken provincies en steden de Toekomstvisie IJmeer. Zij hebben een aantal alternatieven voor de toekomst van het IJmeer op een rij gezet. De voorkeur gaat uit naar het alternatief 'Waterpark IJmeer', waarin een ecologische schaa sprong in het IJmeer, een westelijke oriëntatie voor de schaa sprong van Almere en een IJmeerverbinding samenvloeden.

In 2004 publiceert de Kamer van Koophandel Amsterdam het boek 'Gaan voor Goud', met een 'economisch aanvalsplan voor de Noordvleugel'. De zone Schiphol-Zuidas-Almere wordt als één van de twee kerngebieden gekozen, waar investeringen zich op zouden moeten richten. Nauwe samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven is nodig. In 2006 volgt 'Op weg naar goud', samen met de Kamer van Koophandel Flevoland. De organisaties zijn voorstander van een bundeling van de gebiedsontwikkelingen langs een overzichtelijk systeem van hoogwaardige vervoersassen, met de as Airport-Amsterdam-Almere als metropolitane kernzone.

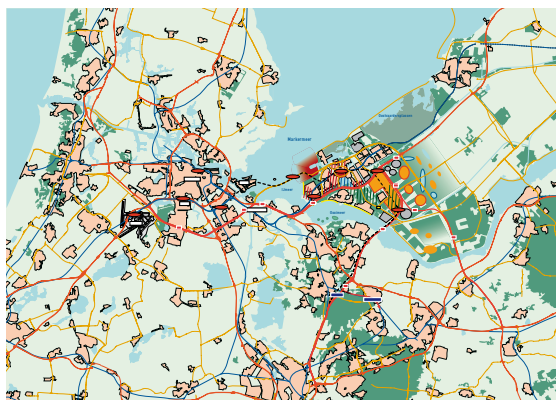
Schiphol en ProRail (Schiphol, 2007) hebben een nieuwe verbinding voor openbaar vervoer voorgesteld op de corridor

Bollenstreek-Hoofddorp-Schiphol-Zuidas-Almere. Aan de oostzijde loopt het traject door het IJmeer. De snelle en frequente verbinding verbindt nieuwe verstedelijkingslocaties in de noordelijke Randstad, en zorgt voor ontlasting van het bestaande spoor.

In 2009 publiceren de 'Groene Noordvleugelpartijen' (Natuur en Milieu Flevoland, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer en twee andere milieuorganisaties) 'Markermeer IJmeer: LelyNatuur en Waterpark'. In het concept van de 'Groen-Blauwe Vlinderstrik' komen een woon- en leefmilieu van internationale allure en een toekomstbestendig ecologisch systeem samen. In plaats van buitendijks bouwen, wordt in het westen van Almere het water 'binnen gehaald'. Als een IJmeerverbinding tussen Amsterdam en Almere nodig is, zou die niet bovengronds aangelegd moeten worden.

Een platform van maatschappelijke organisaties adviseert het kabinet over de RAAM-brief. Tot het moment dat het kabinet de uiteindelijke besluiten neemt, brengt het platform een reeks adviezen uit. Een belangrijk onderwerp is de noordelijke Randstad als 'concurrerende metropolitane regio'. Welke toekomstbeelden en ambities passen daarbij? En wat is de beste fasering van de plannen, ook in het licht van de huidige economische situatie? De adviezen zullen ook ingaan op een uitvoeringsstrategie voor de besluiten uit de RAAM-brief. Het platform staat onder leiding van Guido van Woerkom, 'ambassadeur' van het project Toekomstagenda Markermeer/IJmeer.

► **Figuur 18**
Ruimtelijk perspectief invulling van de nieuwe opgave in het oosten en westen, Integraal ontwikkelingsplan Almere (Projectbureau Toekomst Almere, 2003)



In de Noordvleugelbrief besluit het kabinet om twee groepen in te stellen: een Task Force voor Almere Pampus en een Stuurgroep voor Almere Oost. Deze bestonden uit bestuurders uit de regio en ambtenaren van het rijk. De Task Force Almere Pampus ontwikkelt drie varianten voor groei aan de westzijde van Almere, en onderzoekt de haalbaarheid daarvan. De Stuurgroep Almere Oost doet hetzelfde voor varianten voor groei aan de oostzijde. Er wordt geen voorkeur uitgesproken. De onderzochte varianten voor west en oost vormen de bouwstenen voor de alternatieven voor de hele stad, die de gemeente Almere in 2008 heeft uitgewerkt.

► **Figuur 19**
Modellen voor de schaa sprong

In de afgelopen tien jaar zijn vele modellen ontwikkeld voor de schaa sprong van Almere. Alternatieven zijn meestal van ruimtelijke aard. De modellen verschillen vooral in de geografische spreiding van de nieuwe woningen over de stad Almere. Kenmerkend zijn modellen met een westelijke oriëntatie (waarbij Almere vooral richting Amsterdam groeit), een oostelijke oriëntatie (waarbij vooral het huidige polder-

landschap aan de oostzijde benut wordt), en een centrum oriëntatie (waarbij aan west- en oostzijde min of meer evenveel gebouwd wordt). Verder onderscheiden de modellen zich in de veronderstellingen over verbindingen via weg en openbaar vervoer met de regio, en over de relatie met IJmeer-Markermeer en andere natuurgebieden in de omgeving van Almere.

► **Figuur 20**
De visie van de gemeente Almere

De gemeenteraad van Almere heeft prioriteiten bepaald bij de schaa sprong van de stad.

Een westelijke oriëntatie: het voorkeursalternatief van de gemeente is 'Waterstad Plus', gekenmerkt door een oriëntatie op Amsterdam. De direct betrokken regionale bestuurders zijn ook voorstander van dit alternatief. Almere heeft het voorkeursalternatief uitgewerkt in een concept-structuurvisie (2009), zoals afgesproken in het Randstad Urgent-contract.

Verbetering van de bereikbaarheid: kenmerkend voor het huidige Almere zijn de lange files tussen de stad en vooral Amsterdam via de Hollandse Brug. Het verbeteren van de infrastructuur over weg en rail naar Amsterdam, inclusief een IJmeerverbinding, is daarom een Almeerse randvoorwaarde voor de schaa sprong.

Versterking van de economie: doelstelling is om in de stad tot 2030 100.000 banen te creëren. Het College van b&w heeft in 2008 de Economische Visie en in 2009 het Economisch Offensief (van de hand van de ambassadeur van het Randstad Urgent-project Schaa sprong Almere) uitgebracht.

Maatschappelijke dynamiek: de Sociale Agenda (2009) laat zien welke interventies nodig zijn om Almere bij een groei naar ruim 350.000 inwoners maatschappelijk vitaal te ontwikkelen.

► **Figuur 21**
Impressie Waterpark IJmeer 2030; Toekomstvisie IJmeer (Stuurgroep Verkenning IJmeer, 2005)



► **Figuur 22**
Vlinderstrik; Markermeer IJmeer: LelyNatuur en Waterpark (Groene Noordvleugel, 2009)



AFSPRAKEN

Toen bleek dat het IOP geen bestuurlijke status zou krijgen, is ook afgezien van het opstellen van het daarin aangekondigde bestuursakkoord van de betrokken overheden. In de periode daarna is de nadruk gelegd op specifieke afspraken, in plaats van op een alomvattend plan.

De Noordvleugelbrief (2006) bevat een aantal afspraken van het kabinet met de gemeente Almere over de schaa sprong. Uitgangspunt is dat de unieke opgave voor Almere vraagt om unieke en specifieke oplossingen van het rijk. De brief bevat de eerste stappen in een planproces voor zowel het westelijk als het oostelijk deel van de stad. Er komen waarborgen dat Almere een schaa sprong op financieel verantwoorde wijze op zich kan nemen. Het kabinet zegt toe om vóór 2010 een principebesluit te nemen over eventuele buitendijkse woningbouw en over een IJmeerverbinding.

► **Figuur 23**
Het doel van de
schaalsprong

In het Randstad Urgent-contract voor de schaa sprong van Almere formuleren minister Cramer en wethouder Duivesteijn het doel als volgt: 'De doorgroei van Almere naar een complete stad met 350.000 inwoners in 2030 met een eigen herkenbare identiteit, door de bouw van 60.000 woningen, het volwaardig verder ontwikkelen van de sociaal economische structuur met

een goede bereikbaarheid via de weg en openbaar vervoer, onder gelijktijdige versterking van de groenblauwe structuur'. Duurzaamheid en ecologie zijn volgens de bestuurders 'leidende en richtinggevend e principes in de stedelijke ontwikkeling'.

De Noordvleugelbrief is uitgewerkt in contracten van rijk en regio in het kader van het programma Randstad Urgent (2007). Eén van die contracten gaat over de schaa sprong van Almere. Minister Cramer en wethouder Duivesteijn kiezen daarin een gezamenlijk doel van de schaa sprong (zie figuur 23). Daarnaast spreken ze af om een Integraal Afsprakenkader (IAK) op te stellen. Daarin worden knopen doorgehakt over ruimtelijke ontwikkeling, een uitvoeringsstrategie en financiën (inclusief eventuele inzet van het Nota Ruimte-budget). Ook gaat het IAK over de vereiste condities voor de schaa sprong Almere 2030 vanuit de samenhangende Randstad Urgent-projecten in de noordelijke Randstad. Het betreft de projecten voor onder meer weginfrastructuur, regionaal openbaar vervoer en het IJmeer en Markermeer.

Samenhang in ontwi

NOTA RUIMTE RUIMTE VOOR ONTW

e nota over de ruimtelijke ordening deel 2a: beleidsvoornemens vers

Tweede nota over de ruimtelijke ordening

Ruimte maken, ruimte delen
Vijfde Nota over de Ruimtelijk

STRUCTUURVISIE RANDSTAD

structuurplan a

Vierde

MASTERPLAN ALPINE PARK

DEEL 2: ONTWERP EN STRATEGIE

Ontwikkeling Noordvleugelbrief

SAMENVATTING

ONTWIKKELING DEEL 4

stedelijkingsnota

in Nederland

de Ordening 2000/2020. PKB Deel 3 en Deel 2.

2040 Zoals vastgesteld in de Ministerraad van 5 september 2008

Almere

de Nota over de ruimtelijke

10.B-3.013

STEGIEËN VOOR ALMERE-OOST

SAMENVATTING

De schaa sprong van Almere is één van de grote ruimtelijke projecten in de noordelijke Randstad. De stad zal in 20 jaar in omvang bijna verdubbelen en zich duurzaam ontwikkelen. Deze publicatie beschrijft in vogelvlucht 50 jaar ruimtelijk beleid voor Nederland en de Randstad, en de besluiten die het rijk daarbij over Almere heeft genomen.

Van 'De ontwikkeling van het westen des lands' uit 1958 tot de 'Structuurvisie Randstad 2040' uit 2008 heeft de keuze van locaties voor verstedelijking op de agenda van het rijk gestaan. Daarbij hebben bestuurders afwegingen tussen mogelijke locaties gemaakt op basis van gelijksoortige afwegingscriteria. Aan de ene kant vertalen groei van de economie en de bevolking zich in een toenemende vraag naar ruimte voor nieuwe woningen. Aan de andere kant is ruimte schaars, binnen bestaande steden én daarbuiten.

Wat ook de hoofdlijnen in het ruimtelijk beleid waren, bestuurders hebben een sterke groei van Almere altijd als het middel gezien om de ruimtedruk in de regio's Amsterdam en Utrecht te verlichten. Omdat de groei van Almere zo een nationaal belang dient, is het rijk steeds nauw betrokken geweest bij de ontwikkeling van de stad.

Het kabinet en regionale bestuurders uit de noordelijke Randstad zitten de laatste jaren op één lijn over de lange termijn-ambities voor de regio. De economische concurrentiepositie moet sterker worden. Daarvoor is het nodig om de bereikbaarheid met auto en openbaar vervoer op de as Schiphol-Amsterdam-Almere aanzienlijk te verbeteren. Groene en blauwe gebieden vragen om versterking, in het bijzonder IJmeer en Markermeer. En er moeten in de noordelijke Randstad tot 2030 bijna 220.000 woningen gebouwd worden.

Om te bepalen waar die woningen zullen komen, zijn in een reeks studies mogelijke verstedelijkingslocaties op integrale wijze afgewogen. Bestuurlijke uitgangspunten daarbij zijn:

- de ambitie om 40% van de nieuwe woningen in steden te bouwen;
- aansluiting bij bestaande of nieuwe wegen en spoorverbindingen;
- beperkte mogelijkheden om te bouwen rond Schiphol met het oog op geluid en veiligheid;
- de bescherming van het Groene Hart en andere waardevolle landschappen.

Overheden hebben zo berekend hoeveel nieuwe woningen er kunnen komen in steden als Amsterdam, Utrecht, Purmerend, Haarlemmermeer en Amersfoort. En ze hebben onderzocht hoeveel woningen er op uitleglocaties zoals Haarlemmermeer Westflank, Vathorst en Leidsche Rijn mogelijk zijn. Dan resteren er – zelfs als alles op alles wordt gezet – nog 60.000 woningen. Daarvan zijn er 45.000 verbonden met de vraag uit de Noordvleugel Amsterdam en 15.000 met de vraag uit de Noordvleugel Utrecht. Rijk en regio hebben in verschillende nota's benadrukt dat Almere de enige geschikte plek is om die 60.000 woningen te bouwen.

De Almeerse schaa sprong is een middel om het kwantitatieve ruimteprobleem in de noordelijke Randstad op te lossen. Maar de schaa sprong biedt ook de mogelijkheid om juist de hoogstedelijke en groene woonmilieus te creëren waaraan de regio behoefte heeft. En om een robuust netwerk van sterke steden, in het bijzonder de driehoek Amsterdam-Almere-Utrecht, te ontwikkelen.

Hoe de schaa sprong van Almere uiteindelijk concreet vorm krijgt, is vanzelfsprekend ook van groot belang voor de huidige en toekomstige inwoners van de stad. Het rijk en Almere willen de bouw van 60.000 woningen inpassen in een maatschappelijk en economisch duurzame ontwikkeling van de stad, zo spraken ze af in het Randstad Urgent-contract.

In het Randstad Urgent-contract staat ook dat het kabinet en het gemeentebestuur een Integraal afsprakenkader (IAK) zullen opstellen, met ruimtelijke, maatschappelijke, organisatorische en financiële arrangementen voor de schaa sprong. En het rijk zal besluiten over de ontwikkeling van Almere en over de andere grote projecten in de regio op elkaar afstemmen. Dat betreft onder meer het regionale openbaar vervoer (bijvoorbeeld: komt er een IJmeerverbinding?) en de ontwikkeling van het IJmeer en Markermeer.

Het kabinet informeert de Tweede Kamer over de besluitvorming over de schaa sprong van Almere en de andere projecten in de noordelijke Randstad met de 'RAAM-brief' (Rijksbesluiten Amsterdam-Almere-Markermeer).

BRONNEN

- Bestuurlijk Overleg Noordvleugel Utrecht (2001), Verkenningnota
Bestuurlijk Overleg Noordvleugel Utrecht (2009), Ontwikkelingsvisie
Noordvleugel Utrecht 2015-2030
Dienst der Zuiderzeewerken (1961), Een structuurplan
voor de zuidelijke IJsselmeerpolder.
Ecorys-NEI (2004), KKBA Verstedelijkingsalternatieven Randstad
Gemeente Almere (2008), Van bouwstenen naar drie alternatieven
Gemeente Almere (2008), Afwegingskader Almere 2010-2030 Naar
een voorkeursalternatief
Gemeente Almere (2008), Economische visie
Gemeente Almere (2009), Concept structuurvisie Almere 2.0
Gemeente Almere (2009), Economisch offensief
Gemeente Almere (2009), Sociale agenda
Kamer van Koophandel Amsterdam (2004), Gaan voor goud
Kamers van Koophandel Amsterdam en Flevoland (2006), Op weg
naar goud
Metropoolregio Amsterdam (2008), Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel
2040
Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2004), Verkenning Haarlemmer-
meer-Almere
Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2007), Randstad Urgent
Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2008), Planstudie openbaar
vervoer Schiphol Amsterdam Almere Lelystad
Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2008), Ontwerp Nationaal
waterplan
Ministerie van Volkshuisvesting en Bouwnijverheid (1960), Nota
inzake de ruimtelijke ordening in Nederland
Ministerie VROM (1966), Tweede nota over de ruimtelijke ordening
in Nederland
Ministerie VROM (1977), Derde nota over de ruimtelijke ordening,
deel 2d regeringsbeslissing met nota van toelichting
Ministerie VROM (1979), Derde nota over de ruimtelijke ordening,
deel 1e tekst van de na parlementaire behandeling vastgestelde nota
Ministerie VROM (1984), Structuurschets stedelijke gebieden 1983,
deel d regeringsbeslissing
Ministerie VROM (1988), Vierde nota over de ruimtelijke ordening,
deel d, Regeringsbeslissing
Ministerie VROM (1991), Vierde nota over de ruimtelijke ordening
Extra, deel 3 Kabinetstandpunt nav overleg, advies en inspraak
Ministerie VROM (1999), Vierde nota over de ruimtelijke ordening
Extra, complete versie, deel 4
Ministerie VROM (2001), Vijfde nota over ruimtelijke ordening, deel 3
Ministerie VROM (2002), Stellingnamebrief nationaal ruimtelijk
beleid
Ministerie VROM (2004), Brief aan de Tweede Kamer over de Nota
Ruimte (o.m. over de KKBA Verstedelijkingsalternatieven Randstad),
29435 nr 4
Ministerie VROM (2006), Nota Ruimte
Ministerie VROM (2006), Noordvleugelbrief
Ministerie VROM (2008), Structuurvisie Randstad 2040
Ministerie VROM en gemeente Almere (2007), Schaalsprong
Almere 2030 (Randstad Urgent-contract 27)
Noordvleugel (2003), Derde Noordvleugelconferentie
Projectbureau Toekomst Almere (2003), Toekomst Almere: integraal
ontwikkelingsplan
Provincie Utrecht (2004), Streekplan
Rebelgroep / Ecorys (2006), Ontwikkelingsopties Almere: verkennende
business case en kengetallen KBA
Rijksdienst IJsselmeerpolders (Ministerie Verkeer en Waterstaat)
(1970), Structuurplan Flevoland
Rijksdienst IJsselmeerpolders (Ministerie Verkeer en Waterstaat)
(1983), Structuurplan Almere
Rijksdienst voor het Nationale Plan (1958), De ontwikkeling van
het westen des lands
Schiphol Group (2007), Een wereldwijd netwerk voor een
concurrerende Randstad
Stuurgroep Almere Oost (2008), Drie ontwikkelingsstrategieën
voor Almere Oost
Stuurgroep Toekomstagenda Markermeer IJmeer (2008), Investeren
in Markermeer en IJmeer: ontwikkelingsperspectief en actieplan
Stuurgroep Verkenning IJmeer (2005), Toekomstvisie IJmeer
Task Force Almere Pampus (2008), Masterplan Almere Pampus

Colofon

Uitgave

Randstad Urgent
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
www.randstadurgent.nl
info@randstadurgent.nl
oktober 2009

Randstad Urgent is een kabinetsprogramma van het ministerie van Verkeer en Waterstaat i.s.m. de ministeries van VROM, LNV, BZK, EZ, Financiën en OCW en de betrokken provincies, stadsregio's en gemeenten in de Randstad.

Tekst

Michiel van Pelt Ruimtelijk Advies en Management BV, Rotterdam

Vormgeving

VormVijf, Den Haag

Fotografie

Mike Muizebelt
Wiebe Oosterhoff

Druk

Ando bv, Den Haag



RANDSTAD**URGENT**