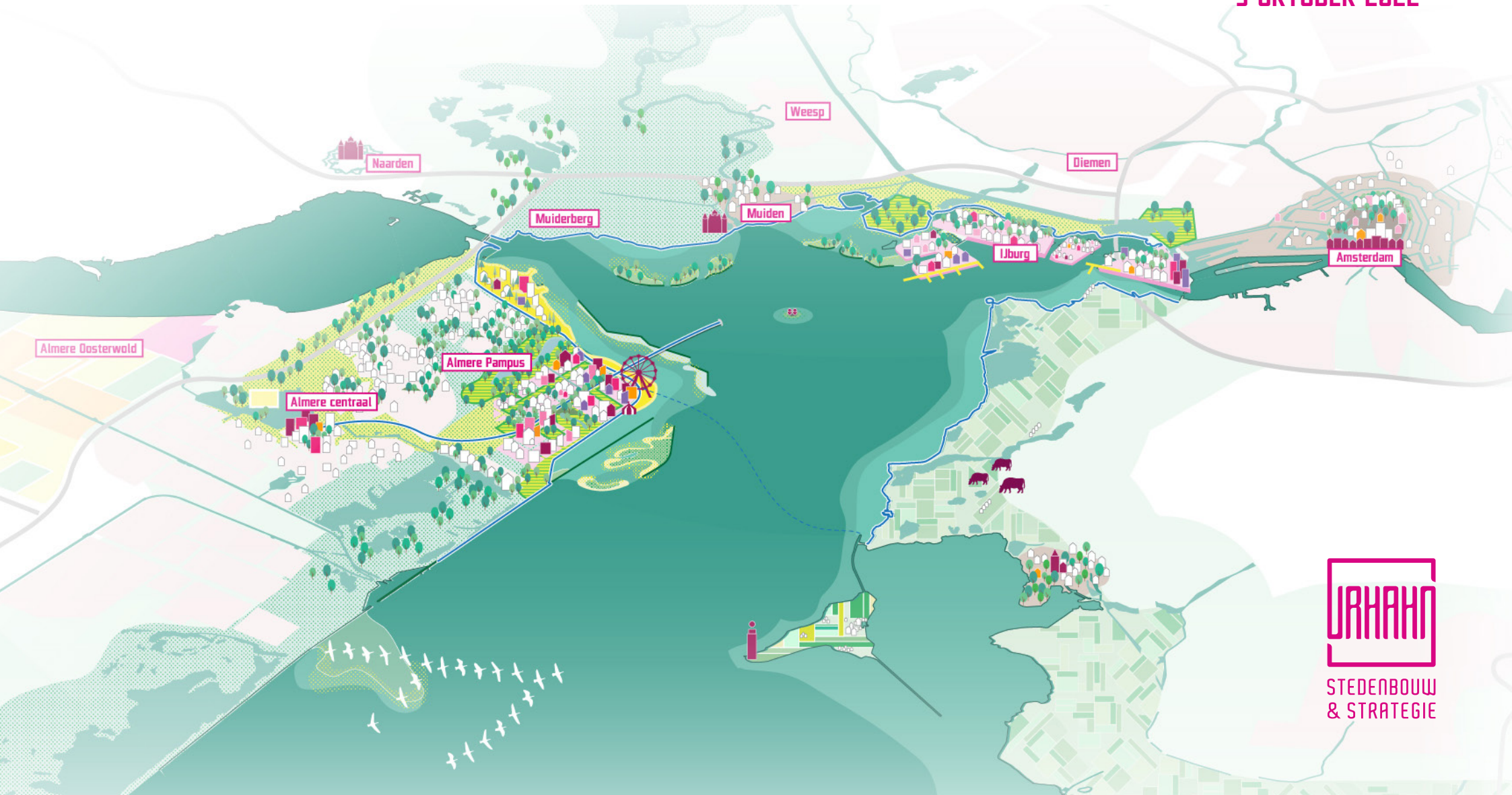


quick scan stedenbouwkundige fasering

GEBIEDSONTWIKKELING PAMPUS

3 OKTOBER 2022



STEDENBOUW
& STRATEGIE



Inhoud

1. Inleiding
2. Uitgangspunten wonen en werken
3. Scenario's in stappen
4. Conclusies

Bijlage: scenario's verder uitgewerkt

1. Inleiding

Aanvullend op het MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area hebben de DO's Oostflank en SBAB gevraagd om verdiepend onderzoek naar de kansrijkheid en meerwaarde van OV-maatregelen in relatie tot een gefaseerde ontwikkeling van Pampus. Het uitgangspunt hierbij is dat de keuze voor de realisatie van een IJmeerverbinding of vergelijkbare OV systemsprong wordt uitgesteld.

De voorliggende quickscan naar een mogelijke stedenbouwkundige fasering van de 'gebiedsontwikkeling Pampus' is parallel uitgevoerd aan de quickscan 'OV-maatregelen Pampus' van Goudappel. Beide zijn nauw op elkaar afgestemd. Zo zijn de faseringsopties direct gerelateerd aan de mogelijke OV-oplossingsrichtingen uit het onderzoek van Goudappel.

De quickscan 'Gebiedsontwikkeling Pampus' is gebaseerd op de uitgangspunten en scenario's van het MIRT-onderzoek ABA, zoals het verstedelijkingsconcept voor Pampus waarbij sprake is van een ontwikkeling in hoge dichtheid en een forse toename van het aantal arbeidsplaatsen in Almere. Uitgangspunt zijn de beoogde woningaantallen en typen woonmilieus die zijn gehanteerd in het MIRT-onderzoek (en conform de Verstedelijkingsstrategie van de MRA).

Meegegeven is dat de quickscan in ieder geval moet leiden tot beter inzicht in de mogelijkheden tot fasering van de gebiedsontwikkeling i.r.t. de keuze voor een OV-ontsluiting van Pampus. Daardoor is het mogelijk om, desgewenst, een afweging te maken over fasering van de gebiedsontwikkeling (inclusief het te ontwikkelen aantal woningen in een eerste fase en bijhorende type woonmilieu) en bijpassende maatregelen die de OV-bereikbaarheid verbeteren.

Opdrachtgever en eindverantwoordelijke voor beide onderzoeken is het projectteam ABA. Het onderzoek is begeleid door een commissie, bestaande uit vertegenwoordigers van Rijk, RVB, VRA, gemeente Almere, gemeente Amsterdam, provincie Flevoland en OV-sector. Deze begeleidingscommissie is driemaal bijeengekomen en heeft op deze quickscan gereageerd en meegedacht.



2. Uitgangspunten wonen en werken

De bandbreedte die bij het MIRT-onderzoek ABA wordt gehanteerd is 30.000-35.000 woningen. Deze quickscan gaat uit van tenminste 30.000 woningen. Met de uitstel van een IJmeerverbinding of ander gelijkwaardig HOV-systeem is de ondergrens van 30.000 woningen het meest realistisch. Dit is een richtgetal, nader onderzoek zal moeten aantonen of dit haalbaar is.

In de quickscan is uitgegaan van een eerste ontwikkelstap van 7.500 woningen gekoppeld aan een logische OV-oplossing. Ontwikkelstappen geven aan wanneer deze 7.500 woningen worden bereikt. Het gaat, in het licht van deze quickscan, te ver om heel precies aan te geven wat het grondgebruik is van dit aantal woningen. De begrenzingen van de bouwvelden in de kaarten die in de bijlage van dit document zijn opgenomen zijn hierdoor nog enigszins indicatief.

Het aantal arbeidsplaatsen zal, anders dan in het MIRT-onderzoek (16.500 voor Almere Pampus), geen gelijke tred houden met de groei van het aantal woningen. Anders dan het onderzoek zal de keuze voor een grote OV-systeemsprong worden uitgesteld, wat invloed heeft op de economische potentie van het gebied, met name in de eerste stappen. Over het aantal potentiële arbeidsplaatsen zijn in absolute zin dan ook geen uitspraken gedaan.

STEDELIJKE WOONMILIEUS EN FASERING

Bij alle scenario's wordt bij de eerste fase uitgegaan van een suburbaan woonmilieu in een zo hoog mogelijke dichtheid. Stedelijke woonmilieus met een hoog percentage appartementen zijn ondanks de huidige druk op de woningmarkt zonder uitmuntend HOV en directe verbinding met Amsterdam nog niet kansrijk en wenselijk. Centrumstedelijke en hoogstedelijke woonmilieus met een goede OV bereikbaarheid zijn veelal aantrekkelijk voor mensen met een stedelijke oriëntatie. Ook kan een exclusieve landschappelijke kwaliteit de aanleiding zijn om gestapeld te bouwen in hogere dichtheden. Van de laatste is Almere Duin een mooi voorbeeld. Aan beide voorwaarden wordt onvoldoende voldaan bij de eerste fase van de gebiedsontwikkeling vanwege onvoldoende hoogwaardige regionale OV-bereikbaarheid of de garantie hierop op korte termijn.

Een tweede motief om voorzichtig te zijn met appartementen is de hoge parkeerdruk in de fase dat het HOV nog onvoldoende is ontwikkeld. Het ruimtebeslag hiervan legt een hypothec op de volgende fases van de gebiedsontwikkeling.

VIER KWADRANTEN

Pampus is eenvoudig in een viertal kwadranten op te delen. Landschappelijke elementen, de bosranden en de aanwezige lange lijnen Galjootweg en Brikweg vormen een logische begrenzing van deze kwadranten. De kwadranten vormen de basis voor de 'scenario's in stappen' die in het volgende hoofdstuk zijn uitgewerkt.

De kwadranten hebben allen min of meer dezelfde oppervlakte van 140 ha. Per kwadrant kunnen ca. 7.500 woningen gerealiseerd worden. Het Noordwestkwadrant is iets kleiner dan de overige drie. Aangezien deze pas aan de beurt is als er een HOV systeemsprong is gemaakt, is een hogere dichtheid hier goed uit te leggen.

Voor de kwadranten Zuidoost, Noordoost en Zuidwest is per kwadrant aangegeven welke OV-bereikbaarheidsoplossingen uit de quickscan van Goudappel kansrijk zijn. Het Noordwestkwadrant is hierbij buiten beschouwing gelaten. De belangrijkste redenen hiervoor zijn:

- Er zijn de komende 15 jaar nog tien windmolens* op deze locatie aanwezig waardoor eerder beginnen niet realistisch lijkt.
- De locatie ligt geïsoleerd op grote afstand van de aangrenzende wijken. Hierdoor zullen grote afstanden door de polder met HOV en autoverkeer moeten worden overbrugd en kan in de eerste stappen moeilijk worden geprofiteerd van het voorzieningsniveau van deze wijken.

* Twee windmolens hebben ook invloed op de ontwikkelmogelijkheden van de kwadranten II en III.

VIER KWADRANTEN

ca 7500 woningen per locaties is ca 60 woningen/ha



- Dit is de locatie met de hoogste beoogde dichtheid, mede vanwege de landschappelijke kwaliteit van het open water. Het meer suburbane karakter dat past bij de eerste stappen is in tegenspraak met het optimaal uitnutten van de kwaliteiten van het waterfront.

Voor alle drie overgebleven kwadranten geldt:

Voor de eerste stappen tot 7.500 woningen is een aantal OV-oplossingen niet realistisch (er is bij 7.500 woningen nog onzekerheid over de toekomstige OV-systeemsprong). Het gaat hierbij om de metro- en tramverbindingen Almere Pampus - Almere Centraal (maatregel 8 en 9) en de hoofdspoor spoortak Almere Pampus (maatregel 10). Deze zijn in het volgende hoofdstuk, scenario's in stappen, dan ook niet opgenomen bij de eerste stappen.

INTERMEZZO: KWADRANTEN MET KANSRIJKE MAATREGELEN



ZUIDOOSTKWADRANT

2 BRT Almere Pampus - Muziekwijk

7 BRT Almere Pampus - Almere Centraal*

10 spoortak op hoofdspoor Almere Pampus**

14 LEV fietscorridor Almere Pampus Almere Poort***

* vrij lange verbinding door onbebouwd gebied (Beatrixpark, Pampushout) voor deze Almere Pampus ontsluit.

De upgrade naar metro via dit tracé is technisch complex en in de fasering onwenselijk.

** landschappelijk ingrijpend en onrealistische (voor)investering voor 7.500 woningen

*** No-Regret aanvullend op een structurelere OV-oplossing zoals BRT

NB Voor de nummering van de bereikbaarheidsoplossingen is op de drie afbeeldingen dezelfde nummering aangehouden als in de rapportage van Goudappel

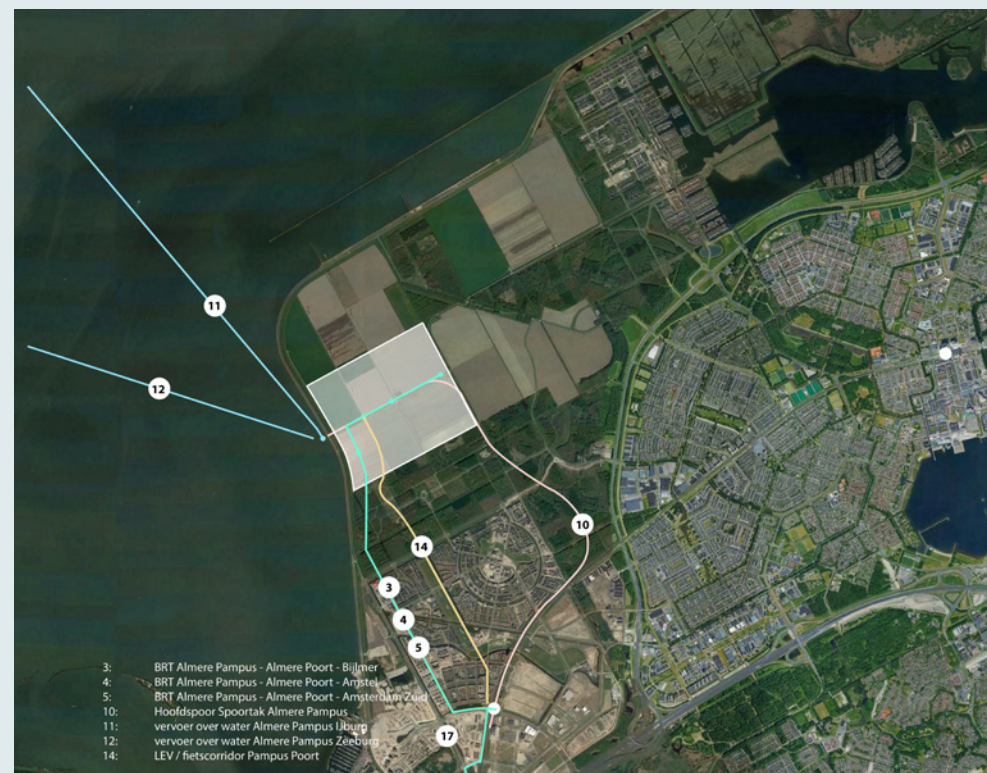


NOORDOOST KWADRANT

- 7 BRT Almere Pampus - Almere Centraal via huidig tracé Noorderplassen naar Poort
- 8, 9 tramverbinding of metroverbinding van Almere Pampus naar Almere centrum*
- 9 metroverbinding van Almere Pampus naar Almere centrum*
- 11, 12 vervoer over water IJburg of Zeeburg **

* onrealistische (voor) investering voor 7.500 woningen (In de eerste fase is nog onzekerheid over doorontwikkeling)

** kan aanvullend zijn op een structurelere OV-oplossing zoals BRT, locatie is kwetsbaar vanwege hoge natuurwaarden Pampushaven



ZUIDWEST KWADRANT

- 3 BRT Almere Pampus - Almere Poort – Diemerknop - Bijlmer
- 4 BRT Almere Pampus - Almere Poort – Diemerknop - Amstel
- 5 BRT Almere Pampus - Almere Poort – Diemerknop – Amsterdam Zuid
- 10. Hoofdspoor Spoortak Almere Pampus*
- 11,12 vervoer over water IJburg of Zeeburg**
- 14 LEV fietscorridor Almere Pampus Almere Poort***

* onrealistische (voor) investering voor 7.500 woningen (In de eerste fase is nog onzekerheid over doorontwikkeling)

** kan aanvullend zijn op een structurelere OV oplossing zoals BRT

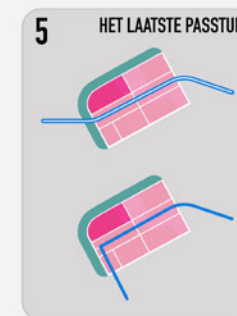
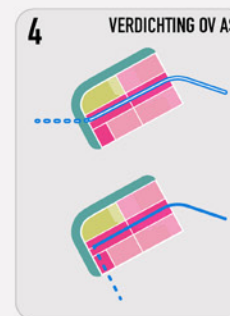
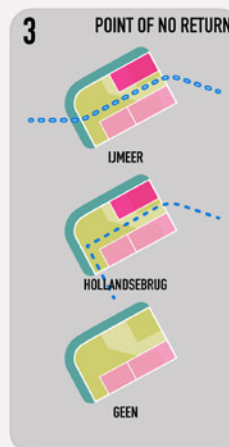
*** No-Regret aanvullend op een structurelere OV oplossing zoals BRT

3. Scenario's in stappen

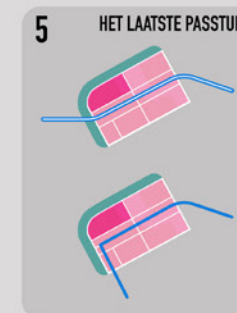
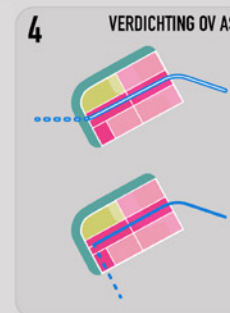
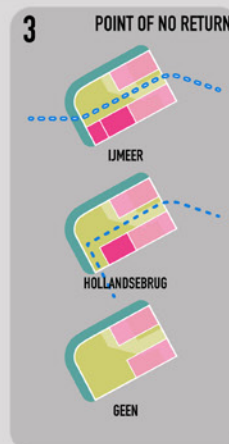
De drie kwadranten uit het vorige hoofdstuk zijn als basis genomen voor de fasering scenario's. De (OV) maatregelen zijn dezelfde als de door Goudappel kansrijk geachte maatregelen. Het uitgangspunt is een eerste fase van ca. 7.500 woningen die in de eerste twee stappen bereikt wordt. Per scenario is inzichtelijk gemaakt wat het perspectief is bij een OV-systeemsprong in de vorm van een IJmeerverbinding, Hollandse brugvariant en wanneer er geen keuze wordt

gemaakt voor een systeemsprong van het HOV. De keuze voor welke HOV-verbinding, de Point of No Return in stap 3, is bepalend voor de doorontwikkeling van Pampus van een in eerste instantie suburbane woonwijk naar een hoogstedelijke functiegemengde woonwijk. Er zal dan een grote verdichtingsslag rond de HOV-as gemaakt moeten worden om het beoogde aantal van tenminste 30.000 woningen te kunnen halen.

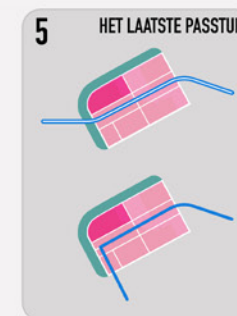
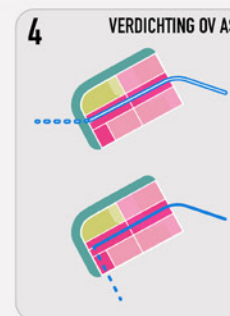
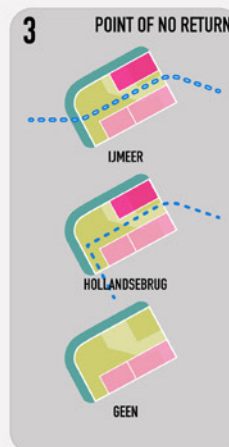
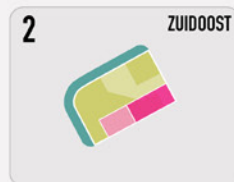
SC1 START ZUIDOOST



SC2 START NOORDOOST



SC3 START ZUIDWEST



actieve ontwikkeling per stap
 reeds gerealiseerde ontwikkeling

SCENARIO START ZUIDOOST

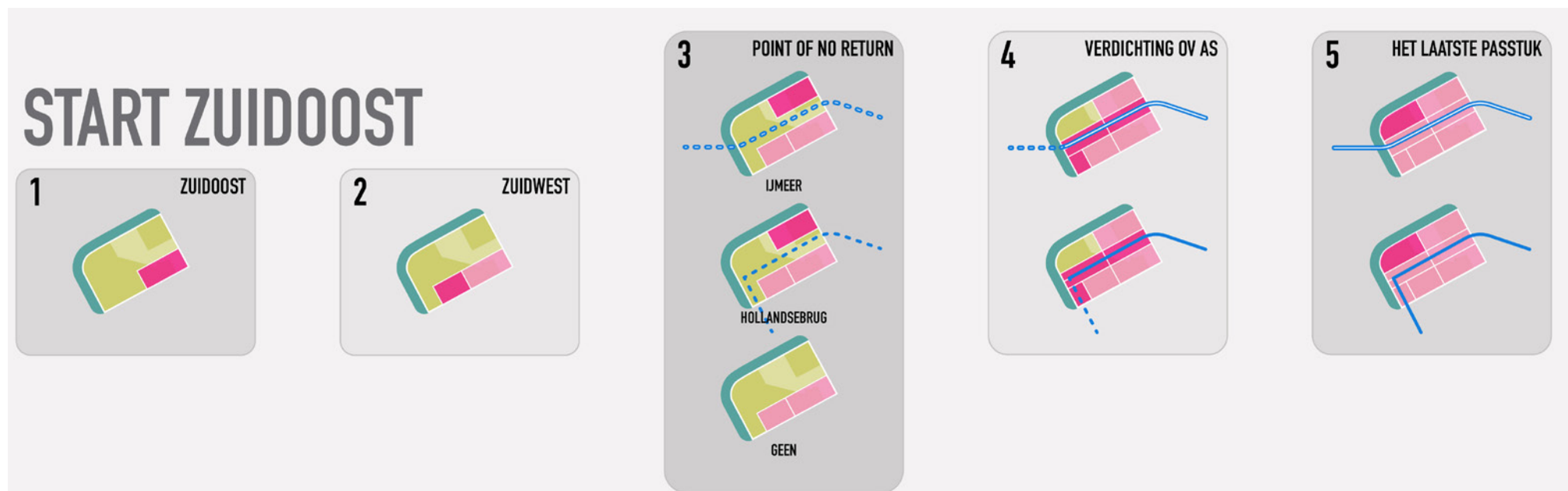
STAP 1

De BRT Muziekwijk wordt doorgetrokken naar Pampus via de route station Muziekwijk - Hollandse Dreef - Botterweg. Het doortrekken van de route van dit kwadrant naar Poort wordt voorbereid om deze zo snel mogelijk te kunnen realiseren. Stap 1 biedt ruimte aan circa. 5.000 woningen bij een bebouwingsdichtheid van circa. 50 woningen per hectare. Het woonmilieu is binnen de PBL-systematiek groenstedelijk (suburbaan) met de nadruk op laagbouw in de meest compacte vorm. Werkgelegenheid is volgend aan het woningbouwprogramma.

STAP 2

De BRT is of zal worden doorgetrokken naar Poort en wordt verder verlengd naar Diemerknoop om aan te sluiten op het Amsterdamse net. Circa. 2.500 woningen kunnen worden toegevoegd in een dichtheid van circa 50 woningen per hectare. De zone langs de kust wordt vrijgehouden van bebouwing om een latere verdichtingsslag op deze toplocatie te kunnen maken. De economische potentie is net als in de voorgaande stap vooral woningbouwvolgende werkgelegenheid. Vanaf de volgende stap is een HOV-systeemsprong noodzakelijk.

NB: Het windmolenpark op Pampus (10 stuks) is nog tenminste tot 2036 in bedrijf. Dit heeft zeker invloed op de ontwikkelmogelijkheden en de fasering. Twee molens zijn van invloed op een vroegtijdige ontwikkeling van het Zuidwest- en Zuidoostkwadrant. De invloed op het Zuidwestelijk kwadrant is hierbij het grootst. Er zal nader onderzoek moeten plaatsvinden of – en wanneer - een vroegtijdige ontmanteling noodzakelijk is.



STAP 3

De keuze voor het realiseren van een railverbinding naar Amsterdam via de Hollandse brug of via het IJmeer geeft perspectief op een doorontwikkeling van Pampus en maakt het denkbaar om het Noordoostkwadrant tot ontwikkeling te brengen. De aantakking van een BRT op de bestaande lijn via de Noorderplassen zorgt voor OV-bereikbaarheid van dit kwadrant. Op deze locatie kan in groenstedelijke milieus worden doorontwikkeld. Het vertrouwen in de OV-systeemsprong (de aanleg is begonnen) biedt ook kans aan buitenstedelijke woonmilieus met meer stapeling. Circa 5.000 woningen met een dichtheid van circa 60 won/ha kunnen worden toegevoegd wat neerkomt op een totaal van ca. 12.500 woningen. De twee wijken liggen in deze fase nog vrij geïsoleerd van elkaar. De doorgetrokken buslijn vormt de enige verbinding. De economie is nog steeds volgend. Mocht er op dit moment geen perspectief worden geboden op een OV-systeemsprong (IJmeerverbinding of Hollandse brug) dan stopt de ontwikkeling. Het is niet realistisch om het Noordoostkwadrant tot ontwikkeling te brengen.

STAP 4

Met stap 4 zijn twee paden te bewandelen: een IJmeerverbinding en een HOV rond de baai via de Hollandse brug. Verdichting van de OV-as en TOD (Transit-oriented development) rond de stations leveren een verdere 10.000 woningen in buitenstedelijke, centrumstedelijke en hoogstedelijke milieus. De dichtheid wordt 75 won/ha. Na deze stap zijn in totaal circa 22.500 woningen gerealiseerd. De aanzienlijk toegenomen economische potentie (sturende economie) kan ten volle worden benut. De windmolens zijn inmiddels allemaal verwijderd.

STAP 5

De railverbinding naar Amsterdam is gerealiseerd, via een route om de baai of door het IJmeer. De goede bereikbaarheid jaagt de laatste fase van de ontwikkeling aan. De volledige westkust van Pampus en het Noordwestkwadrant worden ontwikkeld tot een functiegemengd stedelijk milieu met veel ruimte voor hoogstedelijke woonmilieus. De laatste stap bevat circa 7.500 woningen bij een bebouwingsdichtheid van circa 70 won/ha. Het eindbeeld bevat dan in totaal circa 30.000 woningen. De economische potentie van het waterfront kan in deze fase te gelde worden gemaakt. Stuwende en sturende economie is hier op zijn plaats.

SCENARIO START NOORDOOST

STAP 1

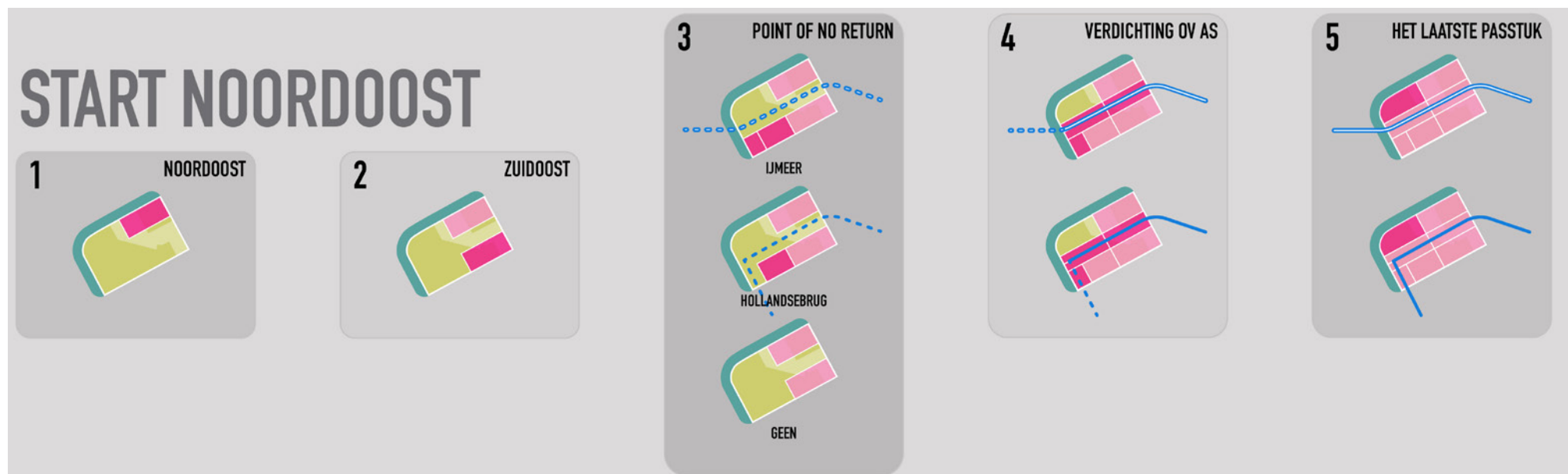
De BRT van Almere centrum naar de Noorderplassen wordt doorgetrokken naar Pampus. Stap 1 biedt ruimte voor ongeveer 4.150 woningen bij een bebouwingsdichtheid van ca. 50 woningen per hectare. Het woonmilieu is binnen de PBL-systematiek groenstedelijk (suburbaan) met de nadruk op laagbouw in de meest compacte vorm. Werkgelegenheid is volgend aan het woningbouwprogramma.

STAP 2

BRT Muziekwijk wordt doorgetrokken naar Pampus via de route station Muziekwijk - Hollandse Dreef - Botterweg. Vervolgens kan deze worden verbonden met het reeds aanwezige BRT-tracé via de Noorderplassen. Stap 2 biedt ruimte aan circa. 5850 woningen bij een bebouwingsdichtheid van ca. 52 woningen per hectare. De grens van 7.500 woningen wordt tijdens deze stap bereikt. Na stap 2 zijn circa 10.000 woningen gerealiseerd. Het woonmilieu is, net als voorgaande stap, binnen de PBL systematiek groenstedelijk (suburbaan) met de nadruk op laagbouw in de meest compacte vorm. Werkgelegenheid is volgend aan het woningbouwprogramma. Aan het einde van stap 2 zijn er twee nog van elkaar geïsoleerde woonwijken ontstaan.

STAP 3

De BRT wordt doorgetrokken naar Poort en kan worden verlengd naar Diemerknoop om aan te sluiten op het Amsterdamse net. De keuze voor het realiseren van een railverbinding naar Amsterdam via de Hollandse brug of via het IJmeer geeft perspectief op een doorontwikkeling van Pampus en maakt het denkbaar om door te ontwikkelen binnen het Zuidwestkwadrant. Het vertrouwen in de OV-systeemsprong (de aanleg is begonnen) biedt ook kans voor buitenstedelijke woonmilieus met meer stapeling. Circa. 2.500 woningen met een dichtheid van ca.60 won/ha kunnen worden toegevoegd, wat neerkomt op een totaal van 12.500 woningen. De zone langs de kust wordt vrijgehouden van bebouwing om een latere verdichtingslag op deze toplocatie te kunnen maken. De economie is nog steeds volgend.



Mocht er op dit moment geen perspectief kunnen worden geboden op een OV-systeemsprong (IJmeerverbinding of Hollandse brug) dan stopt de ontwikkeling hier. De wijk wordt afgemaakt in lage dichtheid.

NB: Het windmolenpark op Pampus (10 stuks) is nog tenminste tot 2036 in bedrijf. Dit heeft zeker invloed op de ontwikkelmogelijkheden en de fasering. Twee molens zijn van invloed op een vroegtijdige de ontwikkeling van het Zuidwest- en Zuidoostkwadrant. De invloed op het Zuidwestelijk kwadrant is hierbij het grootst. Er zal nader onderzoek moeten plaatsvinden of – en wanneer een vroegtijdige verwijdering noodzakelijk is.

STAP 4

Met stap 4 zijn twee paden te bewandelen: een IJmeerverbinding en een HOV rond de baai via de Hollandse brug. Verdichting van de OV-as en TOD (Transport Orientated Development) rond de stations leveren een verdere 10.000 woningen in buitenstedelijke, centrumstedelijke en hoogstedelijke milieus. De dichtheid wordt circa 75 won/ha. Na deze stap zijn in totaal circa 22.500 woningen gerealiseerd. De toegenomen economische potentie (sturende economie) kan ten volle worden benut. De windmolens zijn inmiddels allemaal verwijderd.

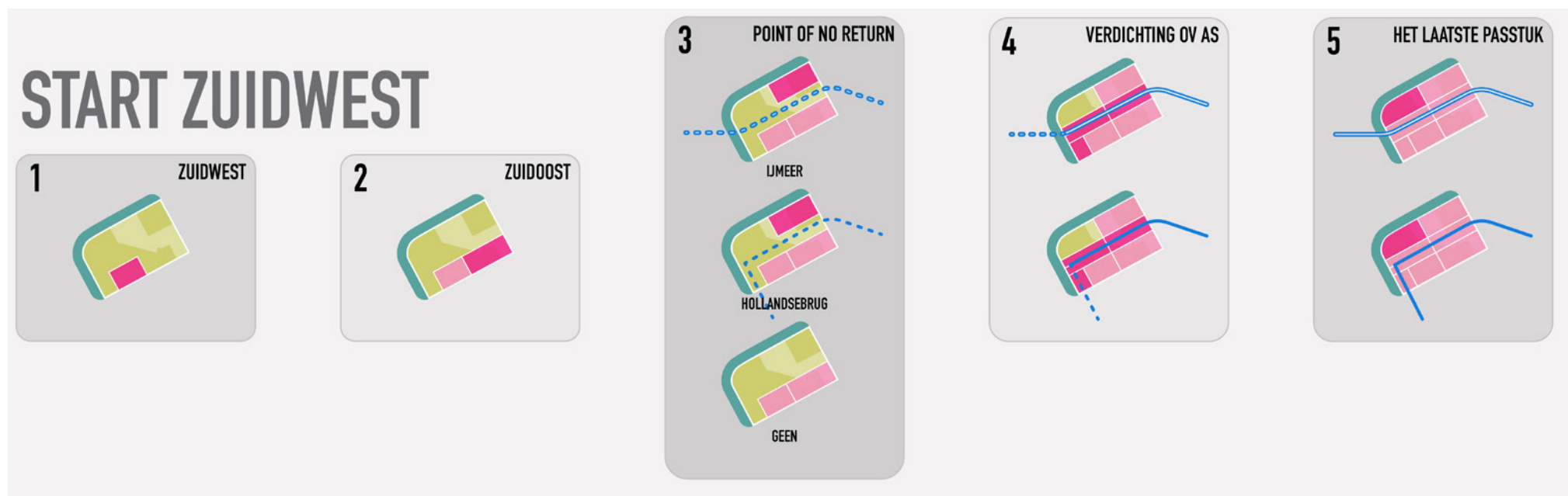
STAP 5

De railverbinding naar Amsterdam is gerealiseerd, via een route om de baai of door het IJmeer. De goede bereikbaarheid jaagt de laatste fase van de ontwikkeling aan. De volledige westkust van Pampus en het Noordwestkwadrant worden ontwikkeld tot een functiegemengd stedelijk milieu met veel ruimte voor hoogstedelijke woonmilieus. In deze stap worden circa 7.500 woningen gerealiseerd bij een dichtheid van ca. 70 won/ha. De economische potentie van het waterfront kan te gelde worden gemaakt. Stuwende en sturende economie is hier op zijn plaats.

SCENARIO START ZUIDWEST

De afbeeldingenreeks volgt dezelfde stappen als voorgaande scenario's met hierin weer suburbaan beginnen en na keuze voor een OV-systeemsprong stedelijke verdichting. Deze variant is wel schematisch in beeld gebracht maar niet verder uitgewerkt vanwege een aantal redenen:

1. De locatie ligt direct vanaf stap 1 direct voor een groot deel binnen de invloedssfeer van 3 windmolens. Hierdoor kan er alleen in een lange malle strook grenzend aan de bosrand worden ontwikkeld.
2. Het deel van het kwadrant dat ontwikkeld kan worden ligt als een eiland geïsoleerd ten opzichte van de bestaande wijken. De verstopte ligging achter het Pampushout draagt hier verder aan bij.
3. Er zijn grote voorinvesteringen noodzakelijk, met name voor de autobereikbaarheid (aansluiting met de Hoge Ring noodzakelijk). In het Zuidwestkwadrant ligt, met uitzondering van de doorgaande N701, nog geen toegangsweg.



4. Conclusies

CONCLUSIES PER SCENARIO

De scenario's liggen wat haalbaarheid vrij dicht bij elkaar. Een lichte voorkeur is er voor scenario 1. De BRT-verbinding met Poort kan relatief snel worden gerealiseerd. Deze BRT kan dan in een vroeg stadium worden doorgetrokken naar Amsterdam via Diemerknoop. Dit is bij scenario 2 pas later aan de orde waardoor de gebiedsontwikkeling pas later kan aanhaken op een regionaal BRT-systeem. Op ander vlakken ontlopen de varianten elkaar niet veel.



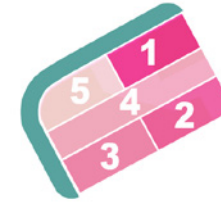
SCENARIO 1: START ZUIDOOSTKWADRANT



- Sluit goed aan op bestaande wijk en voorzieningen Homeruskwartier.
- Lokale BRT naar Muziekwijk is gemakkelijk te realiseren, evenals de verbinding naar Poort.
- Er is relatief snel aan te haken op een eventuele regionale BRT-verbinding naar Amsterdam via Almere Poort en Diemerknoop.
- Aansluiting auto op Hoge Ring is in de basis aanwezig (verlengde Hollandse Dreef).
- Doorgaande snelle fietsverbindingen liggen er al (Pampushavenweg en Brikweg).
- Sluit vanaf de start direct aan op bestaande landschappelijke kwaliteit Pampushout, geeft 'rugdekking' aan de ontwikkeling.



- Windmolens kunnen van invloed zijn op ontwikkelsnelheid, al vanaf stap 1 is er invloed van twee windmolens.
- Doorontwikkeling na stap 2 maakt twee losgezongen wijken, perspectief op HOV-systeemsprong wel aanwezig.



SCENARIO 2: START NOORDOOSTKWADRANT



- Sluit goed aan op bestaande wijk Noorderplassen en de wijkvoorzieningen.
- Aansluiting auto op Hoge Ring is in de basis aanwezig (Boegweg).
- Doorgaande snelle fietsverbinding ligt er al (Gerrie Knetemanpad).
- Sluit vanaf de start direct aan op bestaande landschappelijke kwaliteit Pampushaven.
- De eerste stap valt buiten de invloedssfeer van de windmolens.
- Als niet wordt gekozen voor een OV-systeemsprong blijft er voor de zeer lange termijn veel ruimte over op een toplocatie (goudkust) om alsnog een structurele schaalsprong te kunnen maken.



- Stap 1 van de gebiedsontwikkeling grenst alleen met de kopse zijden aan het bos. De eerste stap ligt daarmee 'Out in the Open' achter de dijk.
- Doorontwikkeling na stap 1 naar Zuidoost kwadrant maakt twee van elkaar losgezongen wijken.
- In stap 1 is er vanwege de beperkte kwaliteit van het HOV-systeem te weinig kritische massa voor een waterfrontontwikkeling. De laagbouw achter de dijk profiteert weinig van het uitzicht.

ALGEMENE CONCLUSIES

Ten opzicht van het MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area, waarbij vanaf het begin al rekening wordt gehouden met een OV-systeemsprong zoals IJmeerverbinding of railverbinding met Amsterdam via de Hollandse brug, heeft de start met de bouw van 7.500 woningen zonder garantie op OV-systeemsprong een aantal gevolgen voor de gebiedsontwikkeling. Om de gevolgen scherp in beeld te krijgen is nader onderzoek noodzakelijk, maar er zijn wel een aantal conclusies op hoofdlijnen te trekken.

HOV

Het draagvlak voor een toekomstig HOV in de vorm van IJmeerverbinding of Hollandsebrug verbinding is, vanuit de gebiedsontwikkeling Pampus gezien, lager door een grotere auto-oriëntatie in de eerste ontwikkelstappen. Hierdoor is bijstelling van de binnen het MIRT-onderzoek gedragen ambities op het vlak van duurzame mobiliteit nodig. Concreet betekent dit bijvoorbeeld dat er aanzienlijk meer parkeerplekken gerealiseerd zullen moeten worden dan waarvan in het MIRT is uitgegaan.

WONINGAANTALLEN

Hoe langer een OV-systeemsprong wordt uitgesteld, hoe minder kans er is op een op grote schaal, stedelijk Pampus. De wenselijke schaalessprong van de stad, zowel kwantitatief als kwalitatief (30.000-35.000 woningen en 16.500 arbeidsplaatsen) voor de gebiedsontwikkeling, komt hiermee onder toenemende druk te staan.

FASE 1

De eerste fase van 7.500 woningen legt extra druk op de ontwikkeling erna. Het 'tekort' aan woningen, maar met name ook het eenzijdige woonmilieu, moet in de vervolgstappen worden goedge maakt. Een wat voorzigtigere insteek met een eerste fase van ca. 5.000 woningen geeft structureel meer flexibiliteit. Een bijkomend voordeel is dat de woningen binnen één kwadrant gerealiseerd kunnen worden. Nader onderzoek naar een optimaal woningaantal voor de eerste fase is wenselijk.

WOONMILIEUS

Er zullen grotere verschillen in stedelijkheid binnen het toekomstige Pampus ontstaan. Dit is niet per definitie nadelig. Buurten met hogere dichtheden en hogere mate van functiemenging rond de OV-as en de westkust vormen een contrast met de lagere dichtheden en parkachtige milieus in de overige delen van Pampus.

LEEFBAARHEID

Er ontstaat een ander profiel in Pampus met andere doelgroepen in de eerste fase. Meer compacte suburbane en intense laagbouwwoonmilieus trekken veelal gezinnen. Er worden in de eerste fase minder woningen voor mensen met een stedelijke leefstijl gerealiseerd. Dit is na een OV-systeemsprong bij te stellen maar de ontwikkeling is wel enigszins uit balans. Een belangrijk uitgangspunt voor de thema's leefbaarheid en inclusiviteit bij de MIRT-verkenning ABA en Almere 2.0 is gebalanceerde groei.

WERKEN

Tot en met stap 3 is er geen extra werkgelegenheid vanuit een economische ontwikkeling met een regionaal profiel (sturende/stuwende economie) te verwachten. De werkgelegenheid gaat daarmee niet gelijk op met de ontwikkeling, maar vindt plaats binnen kortere tijd. De invloed van conjunctuur speelt dan een grotere rol. Dit kan negatief uitpakken voor het aantal arbeidsplaatsen.

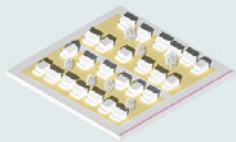
LANDSCHAP, NATUUR EN KLIMAATBESTENDIGHEID

Door een hogere druk op de grond, vanwege bouwen in lagere dichtheden in de eerste stappen, is er minder ruimte om invulling te geven aan landschappelijke kwalitatieve ambities en de daarmee samengaande ecologische ambities. Ook dit is te beïnvloeden door de 7.500 woningen in de eerste fase naar beneden bij te stellen (zie punt fase 1).

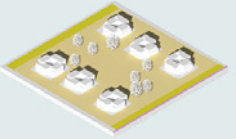
Bijlage: scenario's verder uitgewerkt

Kansrijke typologieën uit 'MIRT-onderzoek ABA'

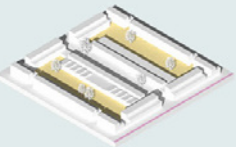




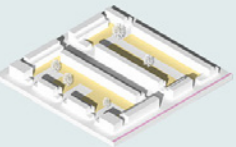
Exclusief



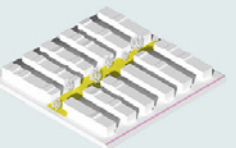
Woonlandschappen



Woon-werk



Compact suburbaan



Intense laagbouw

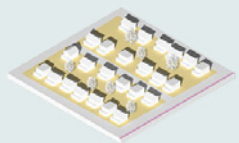
DORPS

GRONSTEDELIJK

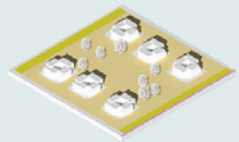


- > BRT Muziekwijk doortrekken
- > BRT Poort voorbereiden
- > ca 5000 woningen
- > volgende economie

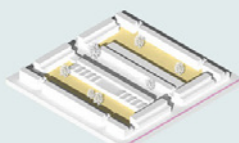
SCENARIO ZUIDOOST: STAP 1



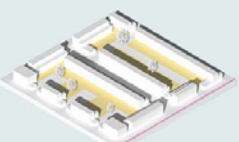
Exclusief



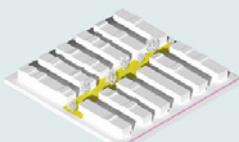
Woonlandschappen



Woon-werk



Compact suburbaan



Intense laagbouw

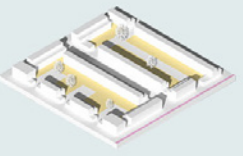
DORPS

GROENSTEDELIJK

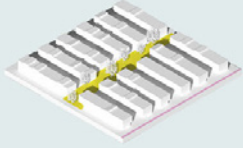


- > BRT naar Poort, Diemerknop
- > GO NO GO, volgende stap is Lightrail nodig
- > ca 7500 woningen
- > volgende economie

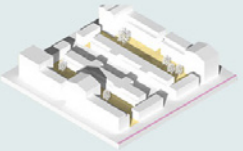
SCENARIO ZUIDOOST: STAP 2



Compact suburbaan



Intense laagbouw



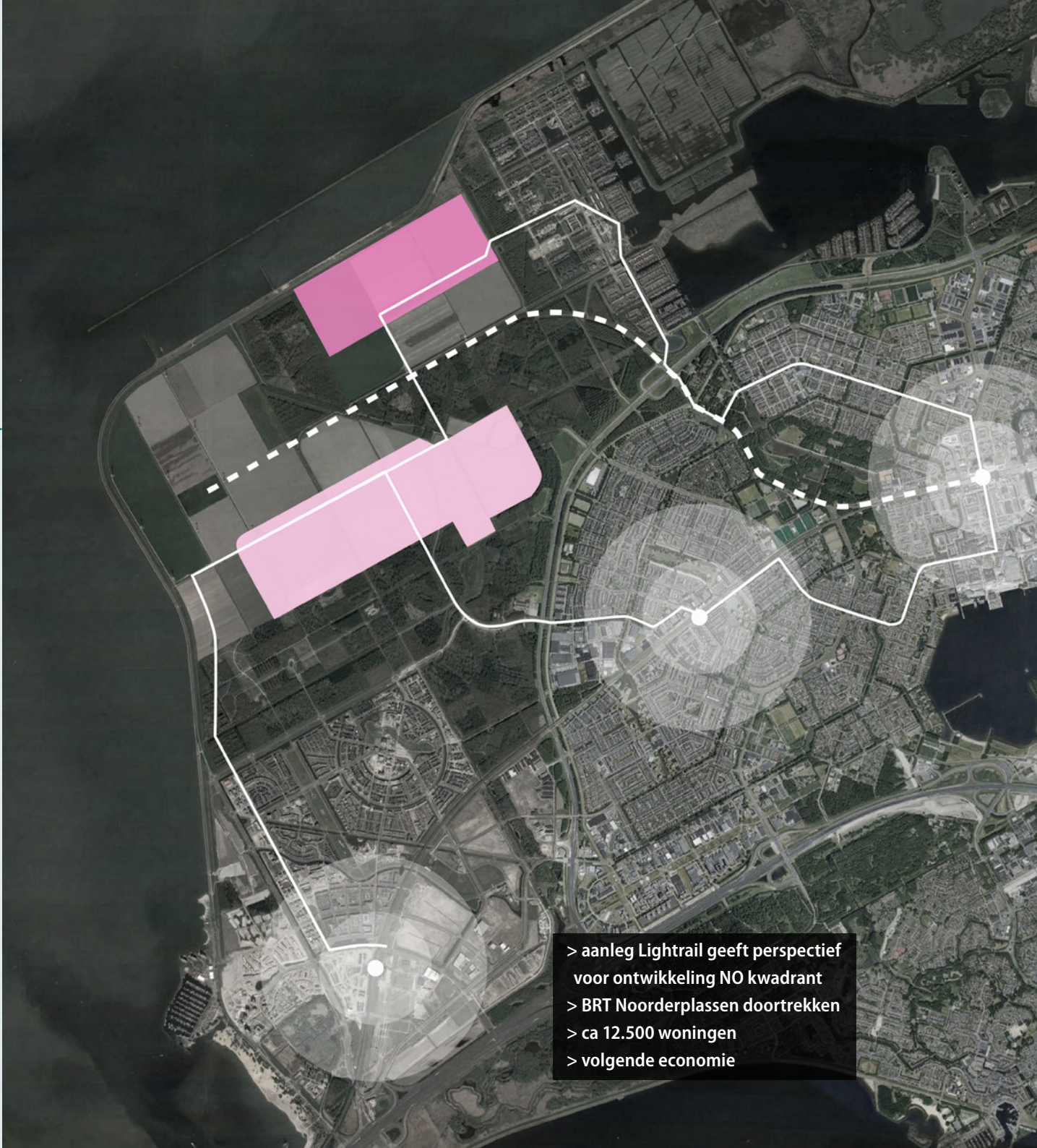
Stadstuinen



Parkstad

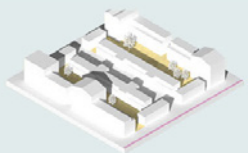
GRONENTEDELJK

BUITENSTEDELJK



- > aanleg Lightrail geeft perspectief voor ontwikkeling NO kwadrant
- > BRT Noorderplassen doortrekken
- > ca 12.500 woningen
- > volgende economie

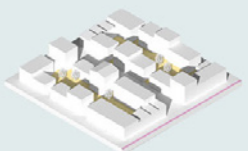
SCENARIO ZUIDOOST: STAP 3



Stadstuinen



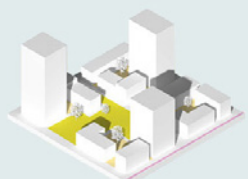
Parkstad



Stadsblokken



Mixed-use

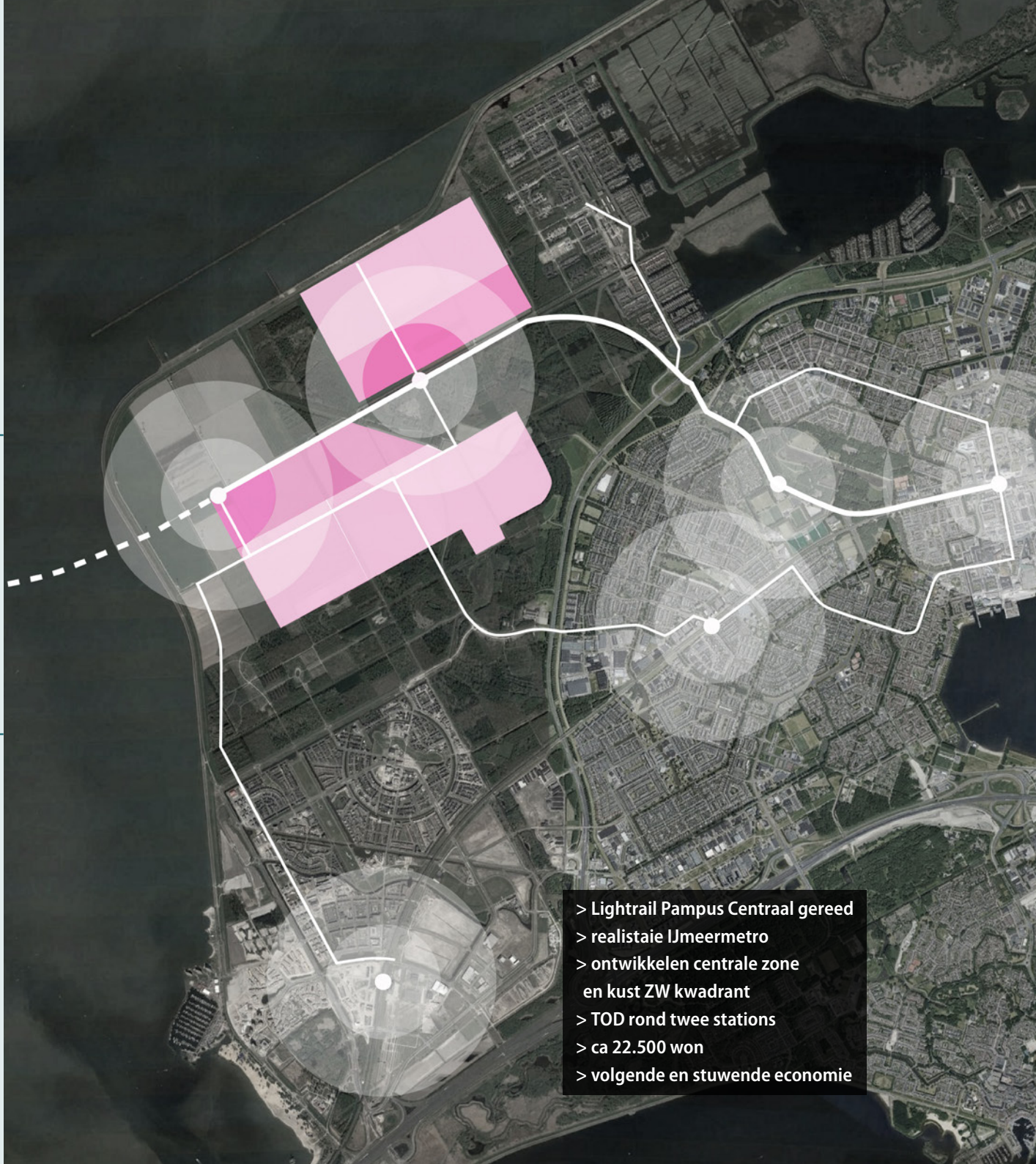


Hoogbouw

BUITENSTEDELIJK

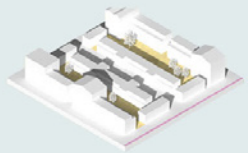
CENTRUMSTEDELIJK

HOOGSTEDELIJK



- > Lightrail Pampus Centraal gereed
- > realistische IJmeermetro
- > ontwikkelen centrale zone en kust ZW kwadrant
- > TOD rond twee stations
- > ca 22.500 won
- > volgende en stuwende economie

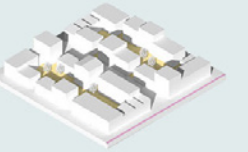
SCENARIO ZUIDOOST: STAP 4



Stadstuinen



Parkstad



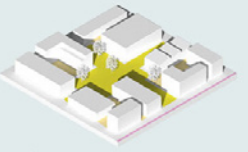
Stadsblokken



Mixed-use



Hoogbouw



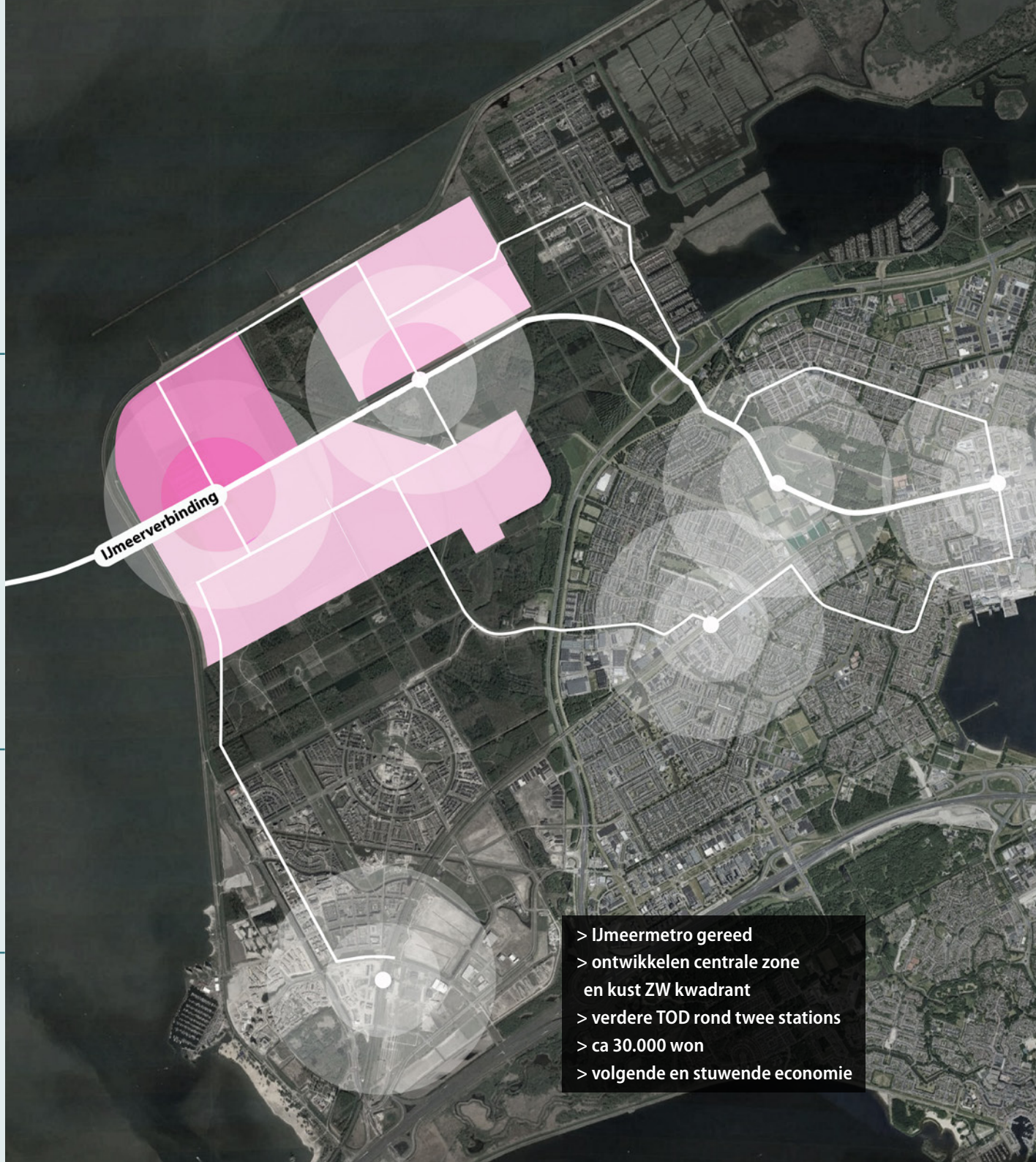
Innovatiecampus

BUITENSTEDELIJK

CENTRUMSTEDELIJK

HOOGSTEDELIJK

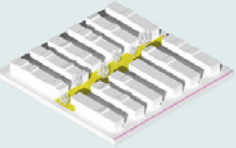
INNOVATIEDRICT



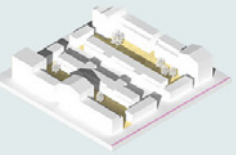
IJmeerverbinding

- > IJmeermetro gereed
- > ontwikkelen centrale zone en kust ZW kwadrant
- > verdere TOD rond twee stations
- > ca 30.000 won
- > volgende en stuwende economie

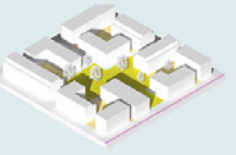
SCENARIO ZUIDOOST: STAP 5



Intense laagbouw



Stadstuinen



Parkstad

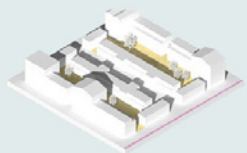
GROENSTEDELIJK

BUITENSTEDELIJK



- > aanleg Lightrail geeft perspectief voor ontwikkeling NO kwadrant
- > BRT Noorderplassen doortrekken
- > ca 12500 woningen
- > volgende economie

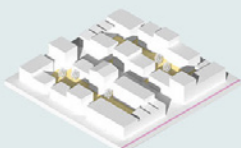
SCENARIO ZUIDOOST: STAP 3 HOLLANDSE BRUG



Stadstuinen



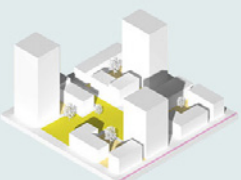
Parkstad



Stadsblokken



Mixed-use



Hoogbouw

BUITENSTEDELIJK

CENTRUMSTEDELIJK

HOOGSTEDELIJK



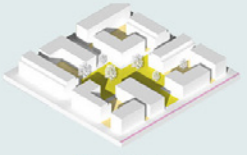
Lightrail

- > Lightrail Pampus Centraal gereed
- > realisatie Lightrail naar Poort
- > ontwikkelen centrale zone
- > TOD rond twee stations
- > ca 22.500 won
- > volgende en stuwende economie

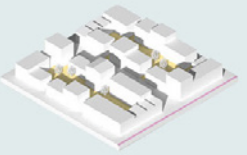
SCENARIO ZUIDOOST: STAP 4 HOLLANDSE BRUG



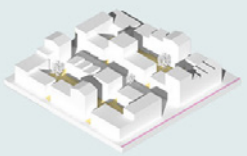
Stadstuinen



Parkstad



Stadsblokken



Mixed-use

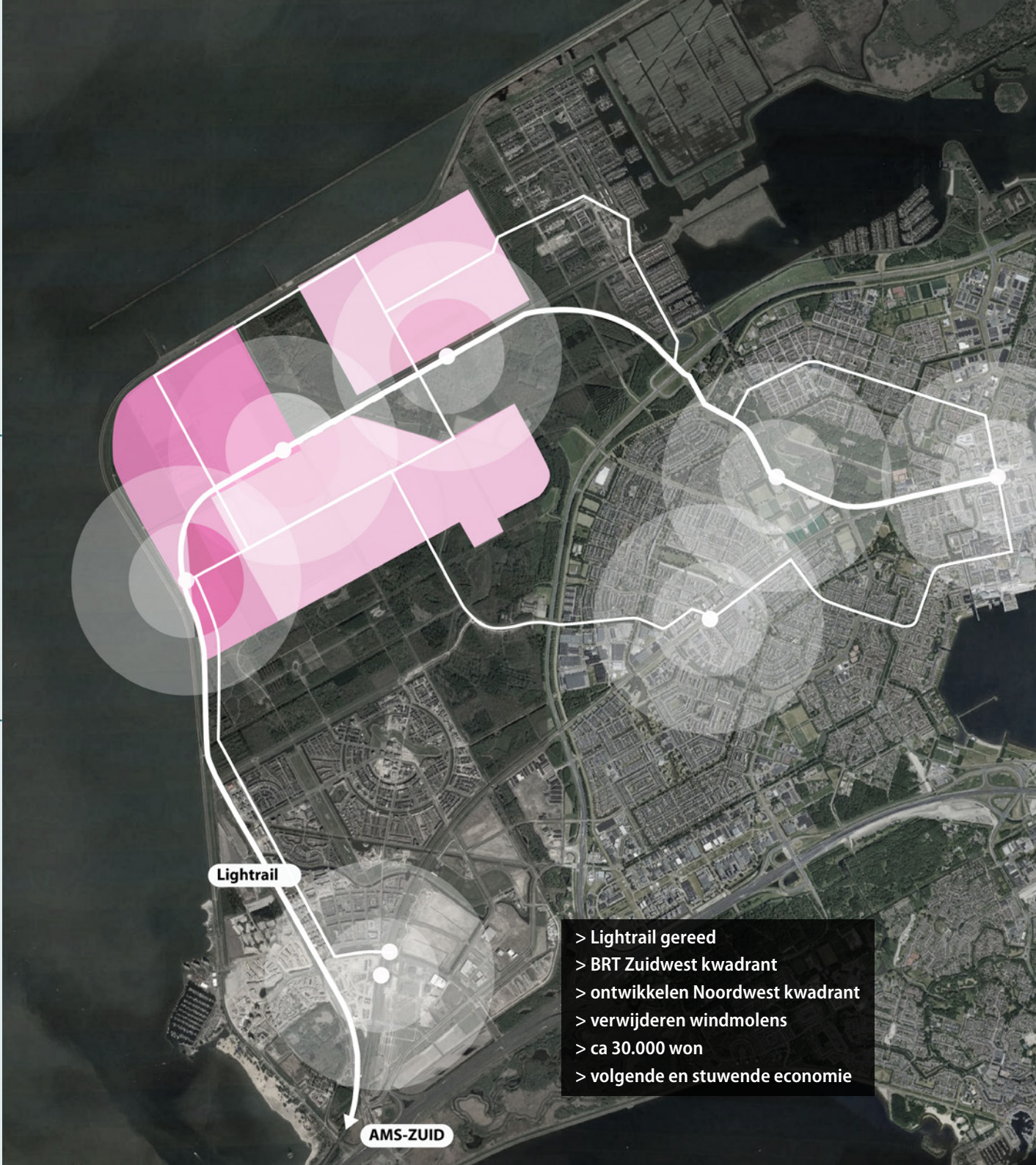


Hoogbouw

BUITENSTEDELIJK

CENTRUMSTEDELIJK

HOOGSTEDELIJK

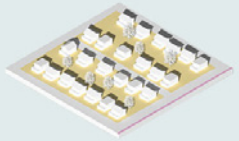


Lightrail

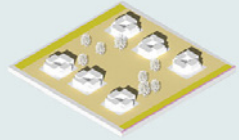
AMS-ZUID

- > Lightrail gereed
- > BRT Zuidwest kwadrant
- > ontwikkelen Noordwest kwadrant
- > verwijderen windmolens
- > ca 30.000 won
- > volgende en stuwende economie

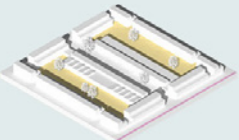
SCENARIO ZUIDOOST: STAP 5 HOLLANDSE BRUG



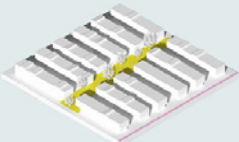
Exclusief



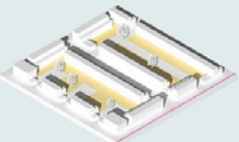
Woonlandschappen



Woon-werk



Intense laagbouw



Compact suburbaan

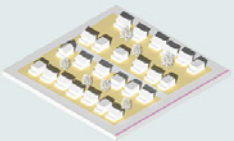
DORPS

GROENSTEEDELIJK

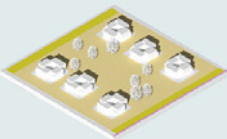


- > BRT naar Poort, Diemerknop
- > ontwikkelen deel ZO kwadrant
- > verwijderen deel windmolens
- > verdere TOD rond twee stations
- > ca 7.500 won
- > volgende economie

SCENARIO ZUIDOOST: STAP 2 ZONDER HOV



Exclusief



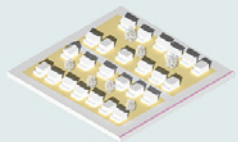
Woonlandschappen

DOORPS

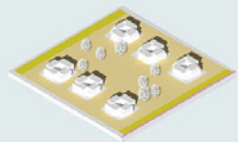


- > ontwikkelen tot aan NW kwadrant
- > verwijderen windmolens
- > ca 10.000 won
- > volgende economie

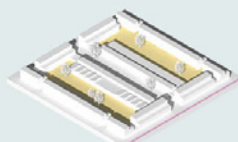
SCENARIO ZUIDOOST: STAP 3 ZONDER HOV



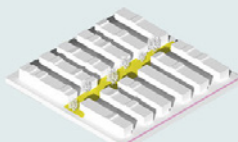
Exclusief



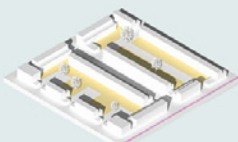
Woonlandschappen



Woon-werk



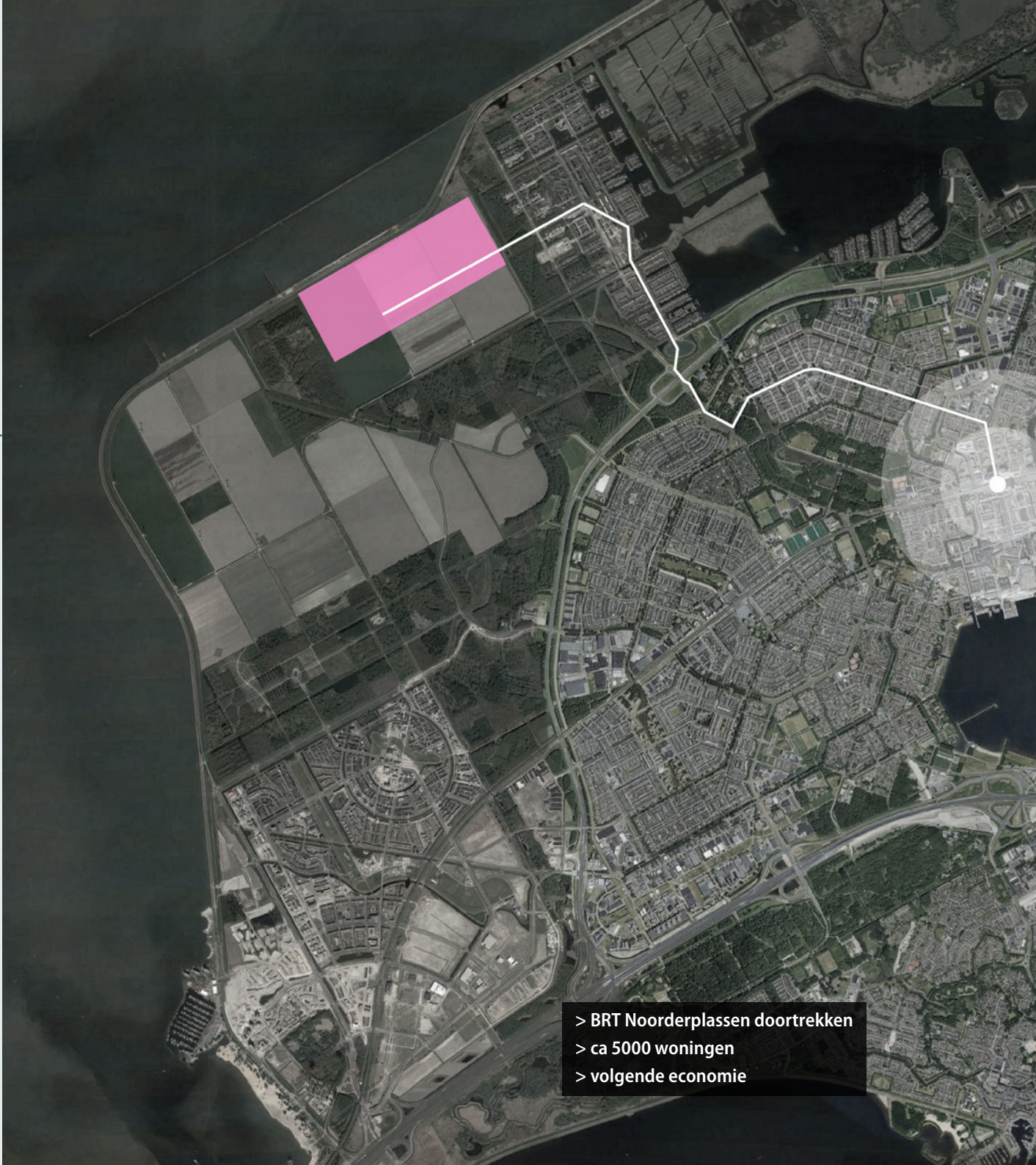
Intense laagbouw



Compact suburbaan

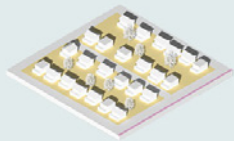
DOORPS

GRONSTEDELIJK

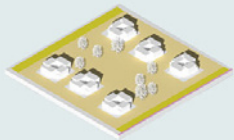


- > BRT Noorderplassen doortrekken
- > ca 5000 woningen
- > volgende economie

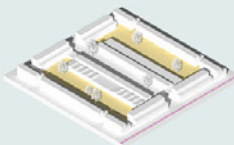
SCENARIO NOORDOOST: STAP 1



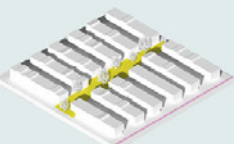
Exclusief



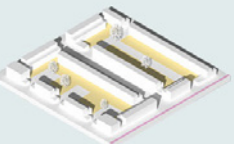
Woonlandschappen



Woon-werk



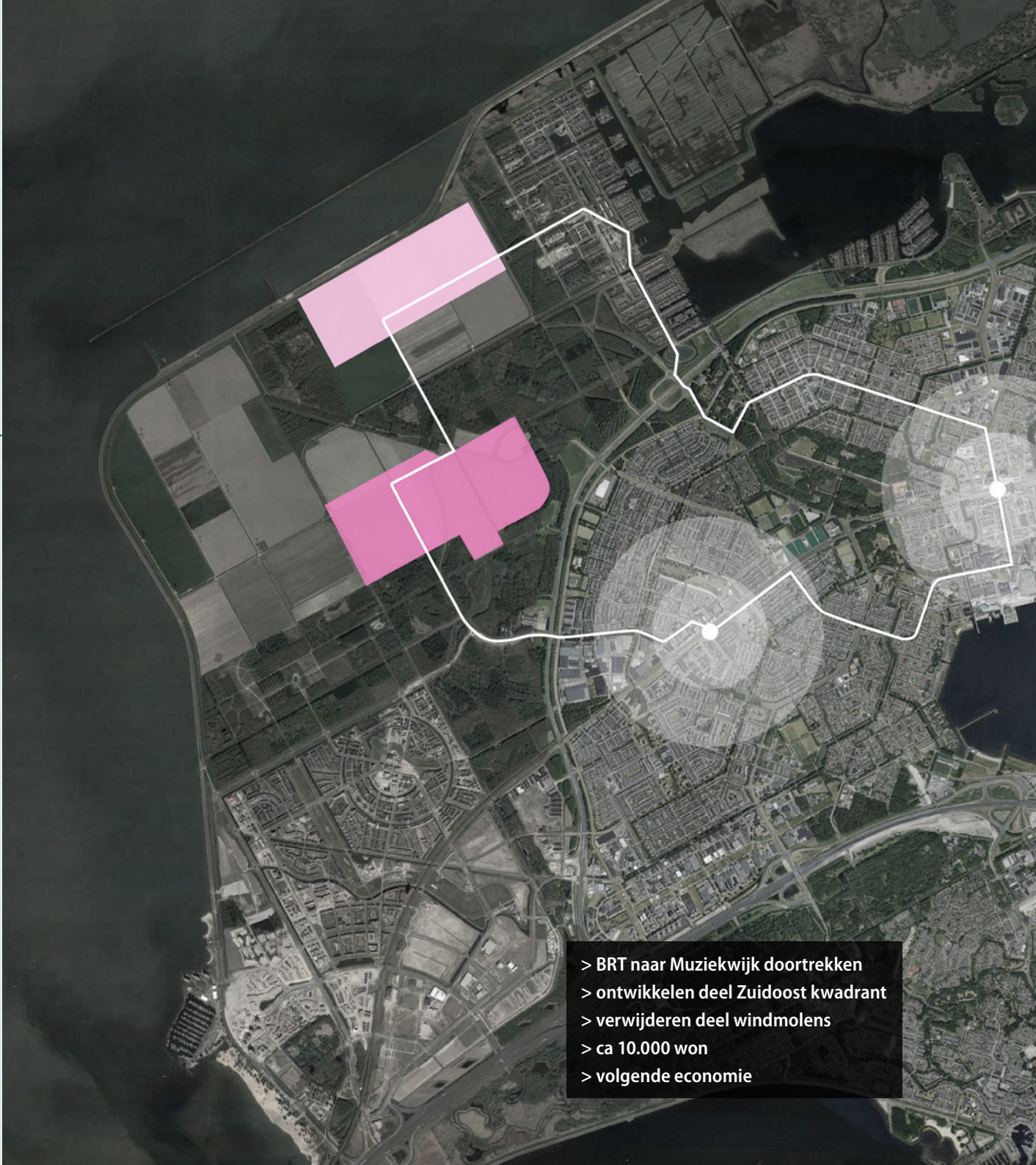
Intense laagbouw



Compact suburbaan

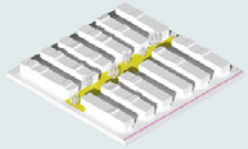
DORPS

GRONSTEDELIJK



- > BRT naar Muziekwijk doortrekken
- > ontwikkelen deel Zuidoost kwadrant
- > verwijderen deel windmolens
- > ca 10.000 won
- > volgende economie

SCENARIO NOORDOOST: STAP 2



Intense laagbouw

GROENSTEDELIJK



Stadstuinen

BUITENSTEDELIJK

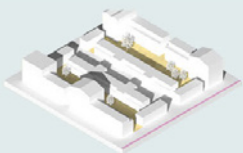


Parkstad



- > aanleg Lightrail geeft perspectief voor ontwikkeling Noordoost kwadrant
- > BRT doortrekken naar Poort
- > ca 12500 woningen
- > volgende economie

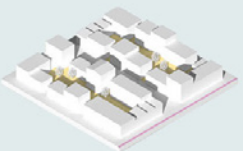
SCENARIO NOORDOOST: STAP 3



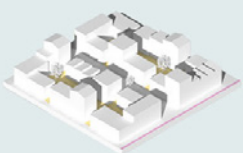
Stadstuinen



Parkstad



Stadsblokken



Mixed-use

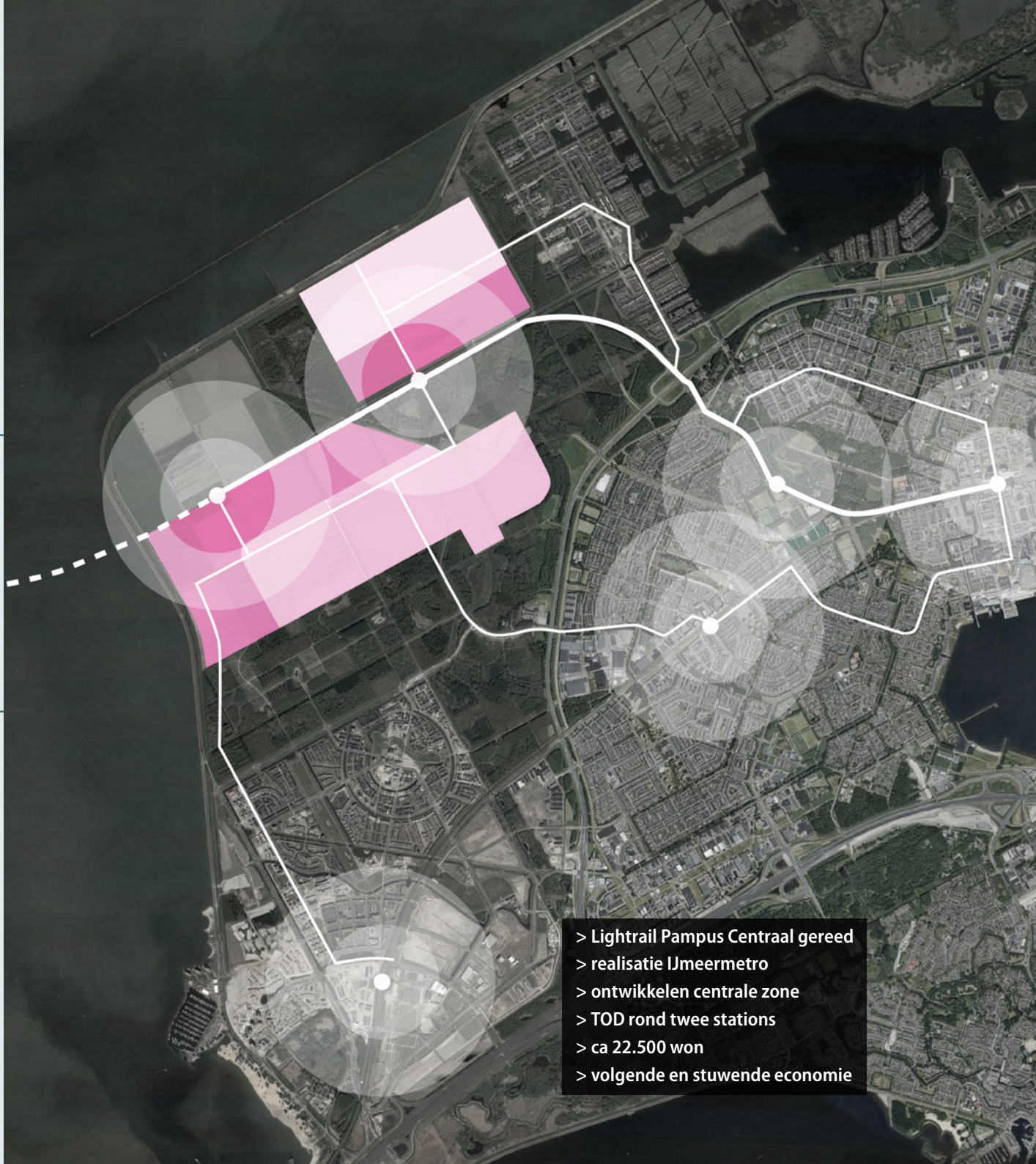


Hoogbouw

BUITENSTEDELIJK

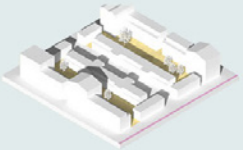
CENTRUMSTEDELIJK

HOOGSTEDELIJK



- > Lightrail Pampus Centraal gereed
- > realisatie IJmeermetro
- > ontwikkelen centrale zone
- > TOD rond twee stations
- > ca 22.500 won
- > volgende en stuwende economie

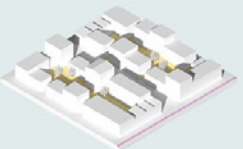
SCENARIO NOORDOOST: STAP 4



Stadstuinen



Parkstad



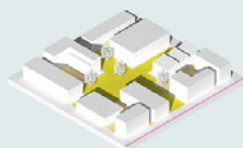
Stadsblokken



Mixed-use



Hoogbouw



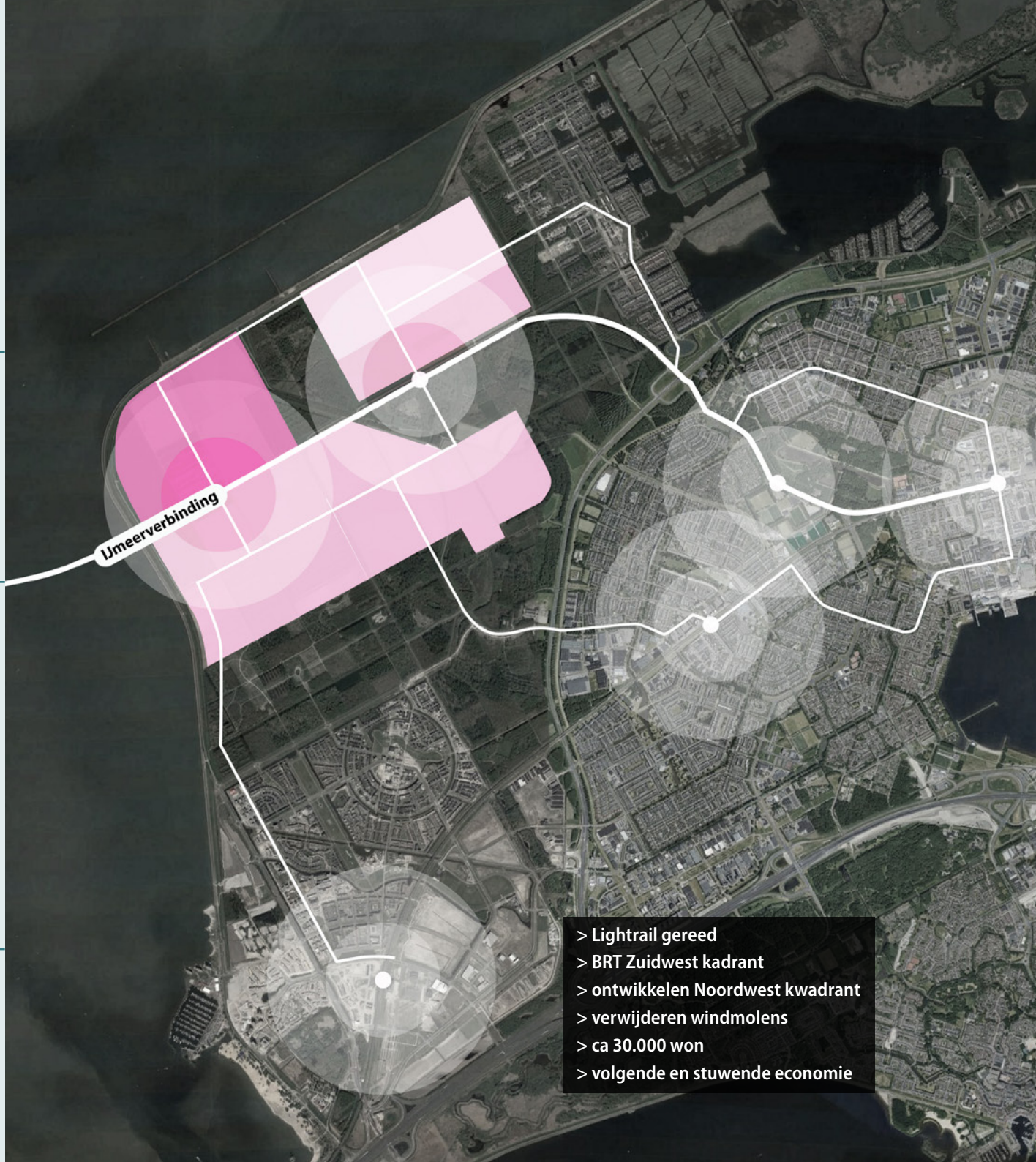
Innovatiecampus

BUIJTENSTEDELIJK

CENTRUMSTEDELIJK

HOOGSTEDELIJK

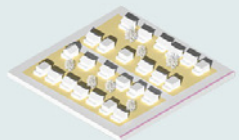
INNOVATIEDRICT



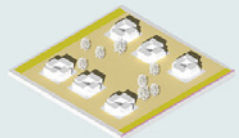
Ijmeerverbinding

- > Lightrail gereed
- > BRT Zuidwest kwadrant
- > ontwikkelen Noordwest kwadrant
- > verwijderen windmolens
- > ca 30.000 won
- > volgende en stuwende economie

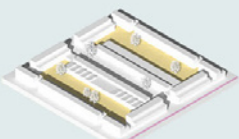
SCENARIO NOORDOOST: STAP 5



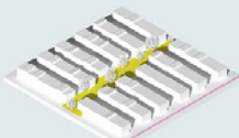
Exclusief



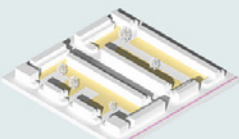
Woonlandschappen



Woon-werk



Intense laagbouw



Compact suburbaan

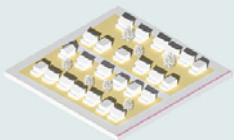
DORPS

GRONSTEEDELIJK

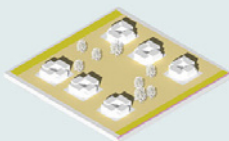


- > BRT naar Muziekwijk doortrekken
- > ontwikkelen deel Zuidoost kwadrant
- > verwijderen deel windmolens
- > ca 5000 woningen
- > volgende economie

SCENARIO NOORDOOST: STAP 2 ZONDER HOV

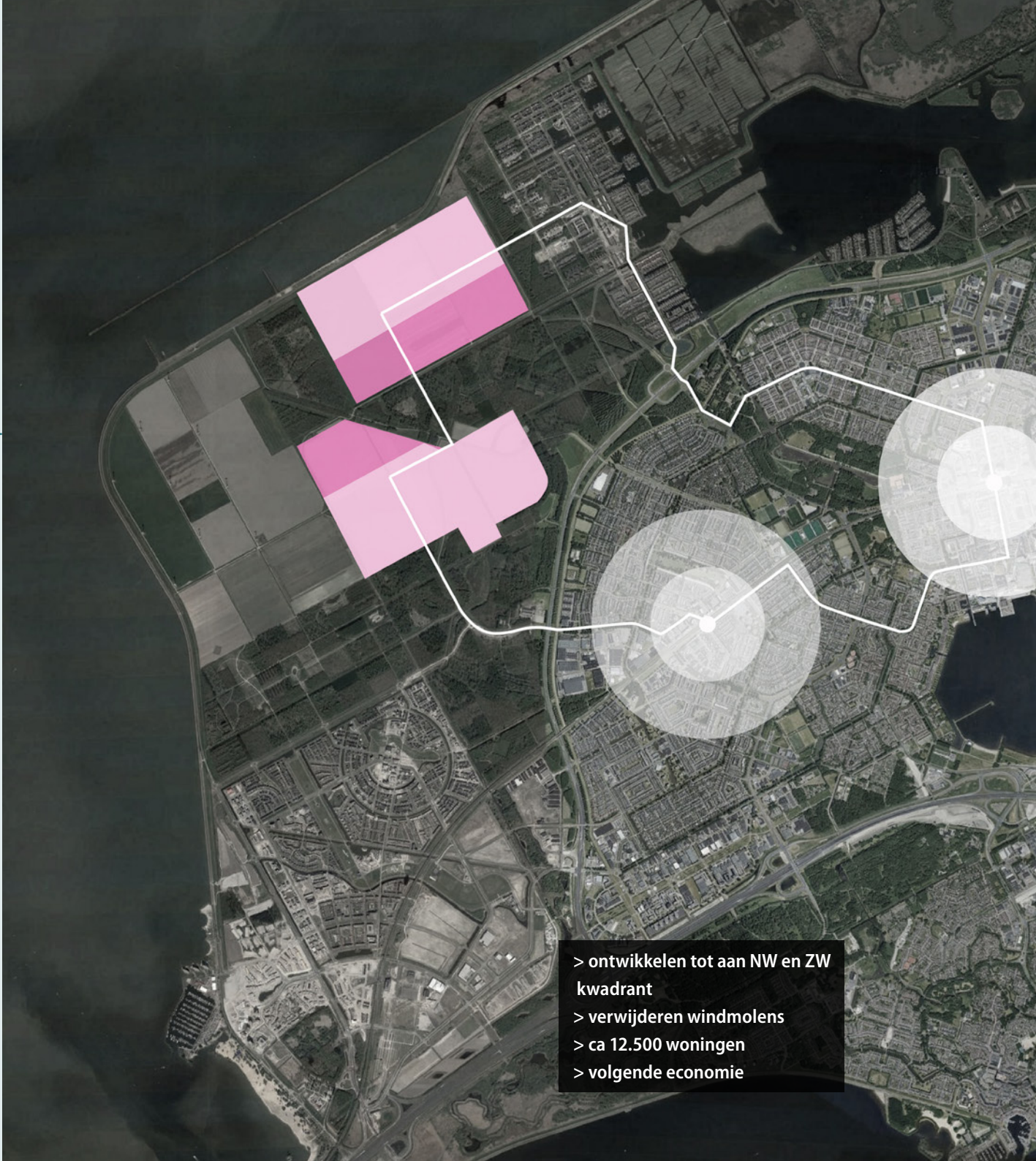


Exclusief



Woonlandschappen

DORPS



- > ontwikkelen tot aan NW en ZW kwadrant
- > verwijderen windmolens
- > ca 12.500 woningen
- > volgende economie

SCENARIO NOORDOOST: STAP 3 ZONDER HOV

