



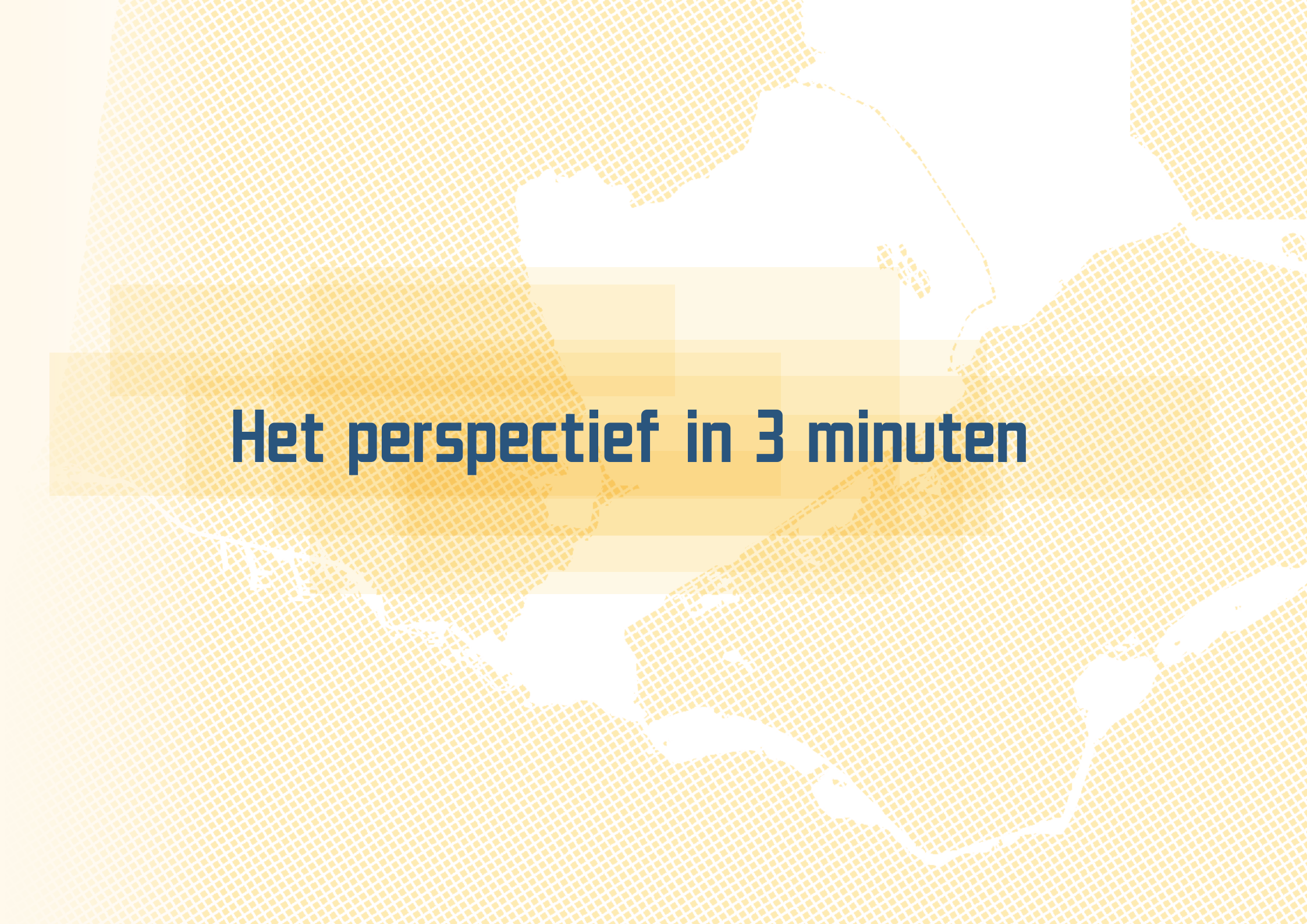
Perspectief Oostflank MRA

Klaar voor de toekomst

Perspectief Oostflank MRA

Klaar voor de toekomst

7	Het perspectief in 3 minuten
11	Inleiding
21	Urgentie en opgave
31	Perspectief Oostflank



Het perspectief in 3 minuten

DIT IS WAT WE GAAN DOEN

Voortbouwen op ingezette koers vanuit actuele inzichten

De Oostflank van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) zet in op een sociaal, economisch en ecologisch duurzame regio. Hiermee draagt de Oostflank bij aan de ontwikkeling van de noordelijke Randstad en de Metropoolregio Amsterdam. De Oostflank gaat door met de ingezette koers van de afgelopen 10 jaar. De Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer (2013) noemt deze koers de 'drievoudige schaalsprong': groei in verstedelijking gaat gepaard met een verbeterde bereikbaarheid, en verbeterde natuur- en recreatiemogelijkheden. Het Perspectief Oostflank MRA is niet een volledig nieuw perspectief. Wel beantwoordt dit perspectief de actuele opgaven van stad en regio. Daarmee is de Oostflank klaar voor de toekomst.

Ontwikkeling in balans

In de Oostflank is alle ruimte voor een diversiteit van doelgroepen. De Oostflank wil zich verder ontwikkelen in balans. Maar juist daar ontbrak het de afgelopen jaren aan. Er zijn veel woningen gebouwd, maar de werkgelegenheid en het voorzieningenniveau bleef achter. De Oostflank blijkt daarnaast een in sociaal-maatschappelijk en sociaaleconomisch opzicht kwetsbare regio te zijn. Voor de Oostflank heeft het ondernemersklimaat en de veerkracht van de samenleving topprioriteit bij de verdere ontwikkeling. Ook de bereikbaarheid van de Oostflank en de kwaliteit van het landschap vragen aandacht. En uiteraard is een duurzame ontwikkeling op het gebied van ecologie, energie en klimaat essentieel. Dit alles vraagt om een duidelijke visie en robuuste maatregelen.

Landschappen van wereldklasse inzetten als kernkwaliteit

De Oostflank heeft grootschalige landschappen van wereldklasse. Denk aan Nationaal Park Nieuw Land en de Amsterdam Bay Area. Maar denk ook aan de stadsnatuur. Deze regio kent de kortste afstand vanuit de woning tot openbaar groen van heel Nederland. Maar dat is geen vanzelfsprekendheid richting de toekomst. Er moet bij de uitbreiding van het stedelijk weefsel bewuster geïnvesteerd worden in het versterken van de groene en blauwe structuren. Zodat de natuur ook in de toekomst dichtbij is. Het landschap zetten we in als kernkwaliteit. Het omringende landschap reikt, via parken en grachten, tot aan de voordeur van de bewoners. Door investeringen in het Markermeer-IJmeer op het gebied van ecologie en biodiversiteit, landschap en recreatie ontstaat hier een natuuricoon van Nederland.

Investeren in een veerkrachtige samenleving

De Oostflank is er voor iedereen: jong, oud, rijk en mensen die minder te besteden hebben, alleenstaanden en gezinnen. De Oostflank wordt een regio van sociale gelijkheid en een ongedeelde samenleving. De Oostflank ontwikkelt subliem onderwijs op alle niveaus. Dit is de beste maatregel voor het vergroten van kansengelijkheid en een veerkrachtige en toekomstbestendige arbeidsmarkt. De Oostflank versterkt ook de bestaande wijken. De overheid wil samen

met bewoners, ondernemers en andere partners werken aan de opgaven die in wijken en buurten spelen.

Inzetten op een uitstekend ondernemersklimaat en een rijk voorzieningenniveau

De Oostflank zet in op een uitstekend ondernemersklimaat en een rijk voorzieningenniveau. Er komt een groot aantal solide arbeidsplaatsen binnen acceptabele reisafstand. Het begint met de ontwikkeling van Lelystad Airport, het bijbehorende businesspark, Flevokust Haven en een hoogstedelijk woon-werkmilieu in Centraal Almere. De Oostflank ontwikkelt een stuwend economisch ecosysteem vanuit diverse kansrijke sectoren en investeert hierbij fors in de samenwerking met bedrijfsleven en onderwijsinstellingen. Kansrijke sectoren zijn ICT/Tech/data, logistiek, toerisme, circulaire economie & energietransitie, en voedseltechnologie. Ook komen er investeringen in voorzieningen, zodat het aanbod op het gebied van onderwijs, sport, cultuur en leisure aansluit bij de behoefte vanuit de samenleving. Dat is nodig, want momenteel kent de Oostflank de laagste verhouding werken-wonen van de hele Noordvleugel van de Randstad. Hetzelfde geldt voor de culturele en onderwijsvoorzieningen.

De bereikbaarheid organiseren naar alle windstreken

De Oostflank gaat werk maken van knooppuntontwikkeling. Ruimtelijke

ontwikkelingen worden gebundeld bij de grote mobiliteitsknooppunten. Zo wordt er gebouwd op de best bereikbare plekken in de regio. Bewoners en ondernemers profiteren zo optimaal van de nabijheid en bereikbaarheid van diverse functies in de regio. De Oostflank zet in op snelle verbindingen naar alle windstreken. Verbindingen die de verwachte groei op een robuuste manier kunnen opvangen. Anders ontstaan rond 2030, uitgaande van de huidige groei-prognoses, knelpunten op het spoor en op de weg, vooral op de as Lelystad-Almere-Amsterdam. Inzet is een betere integratie met de MRA. Vanuit de ingezette koers (2013) is de IJmeerverbinding hiervoor nog steeds de 'stip op de horizon'.

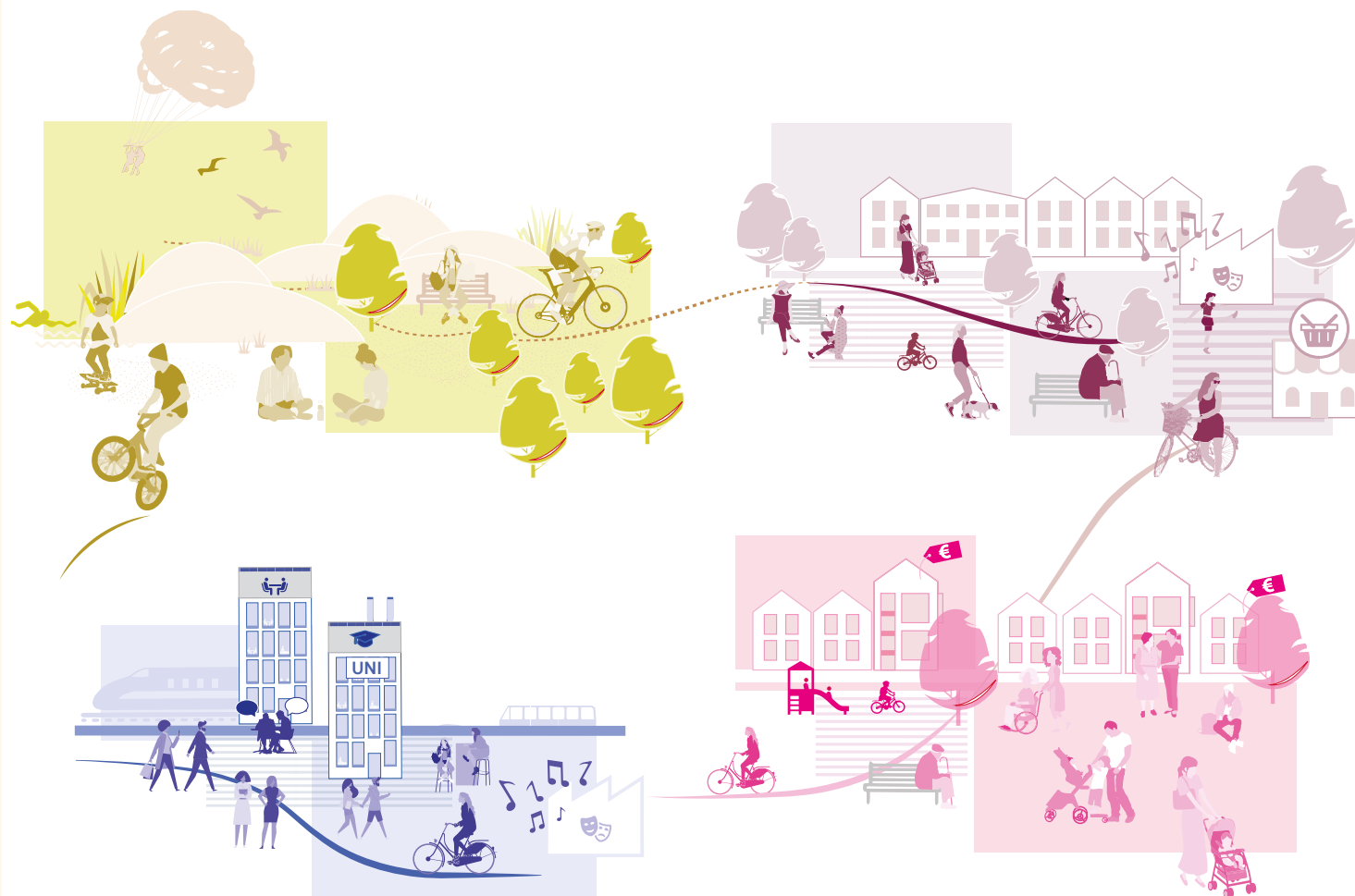
Investeren in een klimaatadaptieve, circulaire en energieleverende regio

De Oostflank van de MRA wordt een klimaatbestendige, energieleverende en circulaire regio. Klimaatadaptatie is voor de Oostflank essentieel. In de Oostflank wordt veel grootschalige duurzame energie opgewekt met windturbines, zodat het niet ten koste hoeft te gaan van de vruchtbare landbouwgronden. Maar ook (tijdelijke) zonnevelden zijn onder voorwaarden mogelijk. De circulaire economie functioneert in de toekomst op grote schaal. De regio is een groene grondstoffen-fabriek en gaat bij gebiedsontwikkelingen voor circulaire bouw.

Voldoende woningen in onderscheidende woon- en leefmilieus realiseren

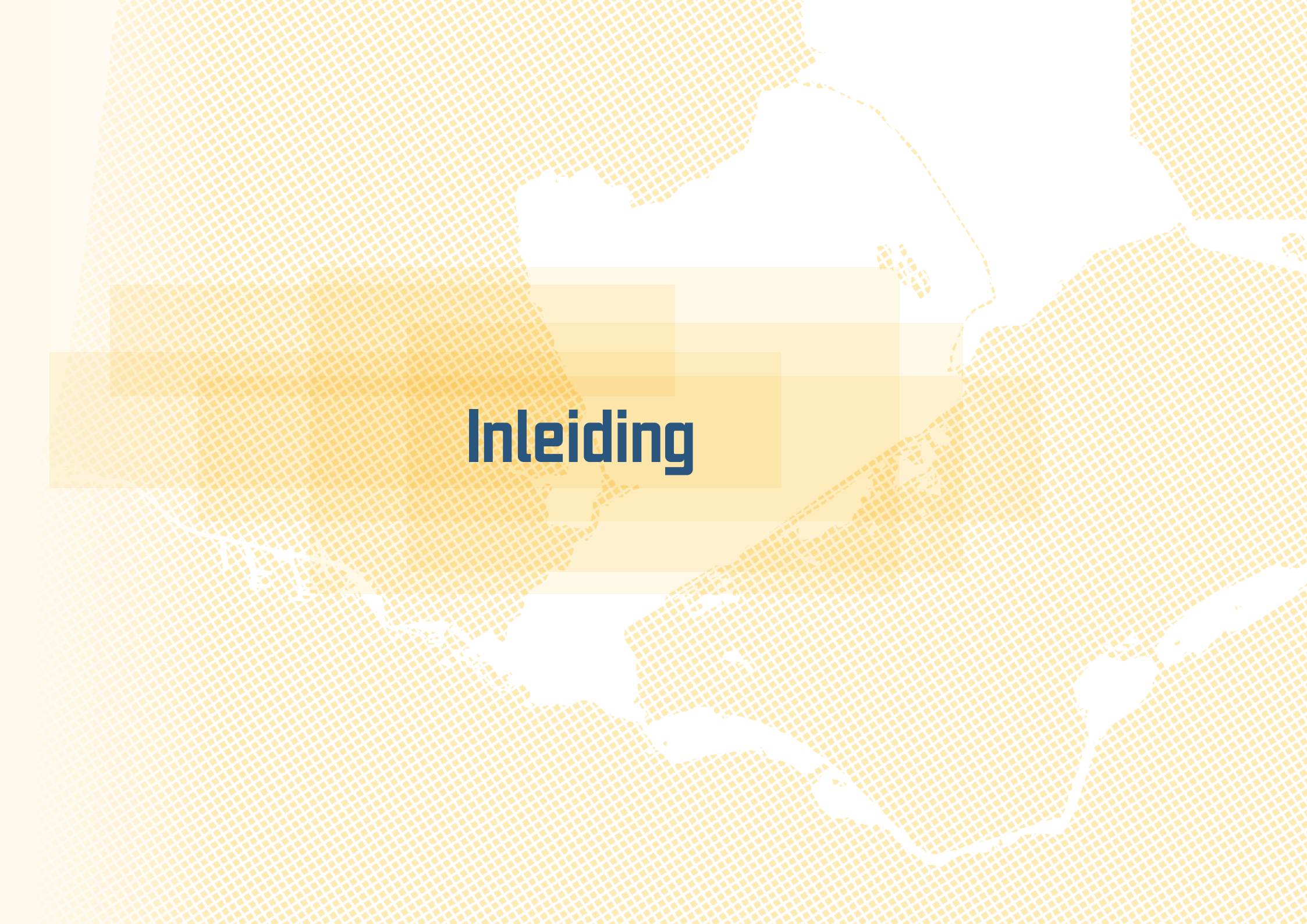
Door deze investeringen ontstaat een nog sterkere regio. De Oostflank is veelbelovend en is het waard om in te investeren. Met een verbeterde sociaaleconomische structuur en een uitstekend ondernemersklimaat, met investeringen in onderwijs, bereikbaarheid, landschap en duurzaamheid ontstaat een regio die op een gezonde manier kan doorgroeien. Dat is belangrijk, want er is in de MRA behoefte aan 270.000 – 450.000 woningen tot 2050. 270.000 woningen, dat is acht keer Lelystad. 450.000 woningen, dat is een stad bouwen ter grootte van Amsterdam. In dertig jaar tijd. Gelukkig biedt de Oostflank ruimte voor voldoende woningen in onderscheidende woon- en leefmilieus. Ongeveer een derde van de plekken voor woningbouw in de MRA bevindt zich in de Oostflank. Hier kunnen tienduizenden woningen bijgebouwd worden in de komende decennia. Het is dan wel nodig nieuwe bouwfronten tijdig voor te bereiden. De woningbouwproductie zal anders beduidend teruglopen. De Oostflank is nu al volop bezig met woningbouw en wil de komende jaren versnellen. Rond het IJmeer kunnen waterrijke en stedelijke milieus gerealiseerd worden (IJburg en Pampus). In Oosterwold wordt de unieke ontwikkeling van groene woonmilieus gecontinueerd, waarmee een bijdrage wordt geleverd in zowel woningaantallen als aan een uniek vestigingsmilieu en diversiteit aan woonmilieus. En ook in Lelystad wordt een forse bijdrage geleverd, onder meer met de nieuwe wijk Warande en in Lelystad centrum. In Centraal Almere, dat de potentie heeft voor een forse verdichting en vergroening, komen duizenden extra woningen in een gemengd stedelijk milieu.

De Oostflank is een sociaal, economisch en ecologisch duurzame regio. De Oostflank is klaar voor de toekomst.



DE OOSTFLANK IS EEN SOCIAAL, ECONOMISCH EN ECOLOGISCH DUURZAME REGIO.

DE OOSTFLANK IS KLAAR VOOR DE TOEKOMST.



Inleiding

WAAROM EEN PERSPECTIEF OOSTFLANK MRA?

De afgelopen jaren hebben het Rijk, Provincie Flevoland, Gemeente Almere en Gemeente Amsterdam intensief met elkaar samengewerkt om op de oostflank van de Metropool-regio Amsterdam (MRA) te werken aan een gezond groeiende regio. De samenwerking kreeg gestalte in het Rijk-Regio-programma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM).

De gezamenlijk geformuleerde ambitie werd verankerd in de Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere- Markermeer (2013). Hierin staat beschreven welke opgaven de regio heeft op het vlak van ecologie, bereikbaarheid en verstedelijking. Ook zijn afspraken gemaakt onder welke condities Almere kan groeien. Dit vormde de afgelopen jaren het kader voor het handelen.

Vanuit dit kader zijn miljardeninvesteringen gedaan in het spoor en de A6, zijn de Marker Wadden gerealiseerd en is het Fonds Verstedelijking Almere ingesteld.

Ondertussen zijn we bijna 10 jaar verder. Hoewel de essentie van de visie nog steeds staat, zijn de afspraken uit 2013 niet meer geheel toereikend. Er zijn aanvullende en actuele afspraken nodig om ook de komende 10 jaar gezond te kunnen groeien. Daarom wordt door Rijk en regio samengewerkt aan een vernieuwd perspectief voor de lange termijn, zodat de komende jaren de juiste interventies worden uitgevoerd op weg naar dat perspectief.

Het perspectief zal bestaan uit:

- Een wenkend perspectief voor de Oostflank van de MRA;
- Een wenkend perspectief voor Almere;
- Een ontwikkelstrategie, gekoppeld aan de beide perspectieven, met een focus op Almere;
- Een uitvoeringsagenda met voor de komende 10 jaar een adaptief ontwikkelpad met een set aan concrete afspraken.

Het voorliggende document beschrijft het geactualiseerde perspectief voor de Oostflank.



De Oostflank van de MRA: strategisch gelegen ten opzichte van de regio Utrecht (MRU) en Regio Zwolle (ZWL)

VOORTBOUWEN OP VISIE RRAAM EN ALMERE 2.0

Het Perspectief Oostflank MRA is niet volledig nieuw. Het is een geactualiseerd en aangescherpt perspectief op basis van de meest recente inzichten. De ambities en uitgangspunten van RRAAM en van het programma Almere 2.0 hebben niet aan waarde ingeboet, en gelden onverminderd. Het perspectief bouwt daarmee voort op de Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer (2013), de Bestuursovereenkomst RRAAM (2013), de Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0 (2013), de Omgevingsvisie Almere (2017), de Gebiedsvisie Noord-Holland, Utrecht en Flevoland, de MRA-agenda, de Omgevingsvisie Flevoland en het Rijk-regio programma Lelystad Next Level.

Een doorgroei van de Oostflank van de MRA komt alleen op een goede manier tot stand vanuit een gezond en vitaal gebied. Dit is een belangrijke basis voor de drievoudige schaa sprong die in de Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer staat vermeld: groei in verstedelijking (woningen, voorzieningen, economie) gaat gepaard met een verbeterde bereikbaarheid over weg en spoor, en verbeterde natuur- en recreatiemogelijkheden in en rond het Markermeer-IJmeer. Het in de rijksstructuurvisie geformuleerde toekomstperspectief geldt nog steeds: “Almere is een westelijk georiënteerde stad met circa 60.000 nieuwe woningen ten opzichte van 2010 en een forse groei van het aantal arbeidsplaatsen. Almere is

volwaardig onderdeel van het regionale mobiliteitsnetwerk van de Noordvleugel. De IJmeerverbinding is hierbij de stip op de horizon, gekoppeld aan de ontwikkeling van Almere Pampus. De IJmeerverbinding is een regionaal metroachtig systeem dat loopt tussen Almere Centrum (via Pampus en IJburg) en Amsterdam Zuid. In het vervolgonderzoek worden meerdere alternatieven voor de ontsluiting van Almere Pampus meegenomen, waaronder ook een ontsluiting via de Hollandse Brug. De ontwikkeling van Almere is een omvangrijke opgave. Het betekent naast woningen en infrastructuur, tegelijkertijd zorgen voor een sociale, diverse, aantrekkelijke en leefbare stad met een eigen profiel.”



Voortbouwen op visie RRAAM en Almere 2.0

DIVERSE ONTWIKKELINGEN VRAGEN OM ACTUALISATIE

Er zijn echter tal van omstandigheden en inzichten veranderd die vragen om actualisatie en aanscherping. Op weg naar het Perspectief Oostflank MRA is hier voorbereidend onderzoek naar gedaan. De bevindingen zijn opgenomen in het document *Op weg naar een Handelingsperspectief Oostflank MRA 2020-2030 - Resultaat verkenningen fase 1*.

De belangrijkste bevindingen zijn:

- Meer dan ooit is er aandacht nodig voor de reeds bestaande gebieden. Er zijn investeringen nodig die inspelen op de wijzigende demografische opbouw en de veranderende behoeftes aan woningen en voorzieningen (onderwijs, cultuur en bevolkingsvolgende voorzieningen).
- Er zijn nog teveel economische en sociaal-maatschappelijke kwetsbaarheden. De regio kan alleen groeien als dat op een sociaal, ecologisch en economisch duurzame manier gebeurt.
- Rond 2030 ontstaan, uitgaande van de huidige groei-prognoses, opnieuw knelpunten op het spoor en op de weg. Vooral op de as Lelystad-Almere-Amsterdam. Het Perspectief Oostflank formuleert oplossingsrichtingen hiervoor.
- Het formuleren van antwoorden op relatief nieuwe vraagstukken rond energietransitie, klimaatadaptatie, circulariteit en voedsel is onontbeerlijk voor een gezonde samenleving.
- Het aanwezige groenblauwe raamwerk in de stad en de landschappen om de stad moeten bijdragen aan een onderscheidende groene, gezonde en circulaire regio.
- In de MRA zijn meer en sneller nieuwe woningen nodig dan eerder gedacht. En alle plancapaciteit in de regio is hard nodig. Tegelijkertijd leidt de dynamiek in de demografische prognoses tot meer onzekerheid over de woningbehoefte. Het Perspectief Oostflank onderzoekt de mogelijkheden voor adaptieve groei.

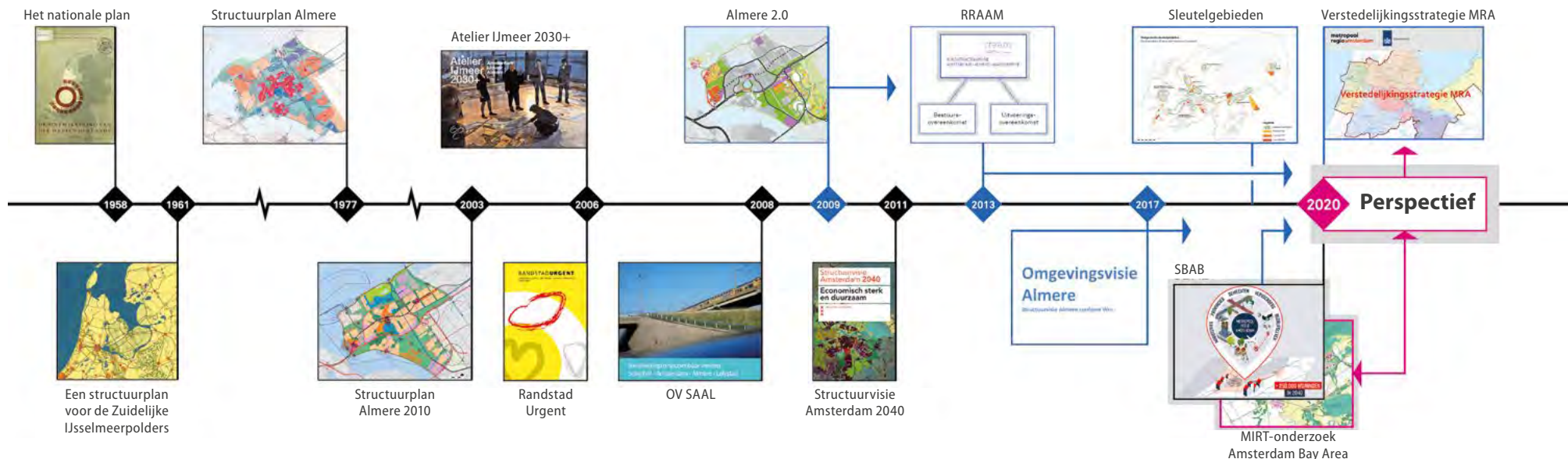
Samengevat luidt de boodschap: ga uit van de Oostflank zoals die nu bestaat, behoud het goede, verbeter het zwakke, en zorg dat alles wat er in de toekomst bijkomt past in een duurzame, aantrekkelijke en evenwichtige ontwikkeling.



Een perspectief voor de Oostflank van de MRA

De Oostflank is niet strikt geografisch afgebakend, het is grofweg het gebied rondom de verstedelijkingsas Amsterdam-Oost – Almere – Lelystad, inclusief de ‘baai’ van het IJmeer: de *Amsterdam Bay Area*. Met de aanduiding Oostflank is ook gekeken naar de relatie met Diemen, Muiden en Weesp en de verbinding met Gooi en Vechtstreek, de Utrechtse regio en het noordoosten van het land. De Oostflank is een van de drie hoekpunten van de Noordvleugel van de Randstad, en het scharnier met het oosten van het land. Dit document schetst een wenkend perspectief voor deze Oostflank waarlangs deze regio zich kan ontwikkelen als sociaal, economisch en ecologisch duurzame regio, een regio in balans. De drievoudige opgave - verstedelijking, bereikbaarheid en ecologie - vanuit RRAAM is hierbij het uitgangspunt. Het Perspectief Oostflank zoekt en borgt de samenhang tussen de opgaven vanuit een regionale blik. In een separaat document met de Aanzet tot een Perspectief Almere zijn deze opgaven nader uitgewerkt voor de verstedelijkingskoers voor Almere. Deze uitwerkingen vormen de basis voor het maken van een uitvoeringsagenda met concrete afspraken voor de periode 2020 - 2030.

PERSPECTIEF OOSTFLANK MRA ALS BOUWSTEEN



De ontwikkeling van de Oostflank MRA in 60 jaar. Dit perspectief op de Oostflank biedt inzichten voor de Verstedelijkingsstrategie MRA en is in samenhang met het MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area ontwikkeld.

Parallel aan het opstellen van het Perspectief Oostflank MRA lopen diverse trajecten in de regio. Er zijn inmiddels door Rijk en regio afspraken gemaakt over woningbouw, werkgelegenheid en bereikbaarheid tot 2030 in het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving van 8 juni 2020. Er is gekozen voor een poly-centrische ontwikkeling van de MRA met elkaar versterkende kernen die de basis vormt voor de verdere doorontwikkeling. Hiervoor creëren Rijk en regio gezamenlijk en integraal randvoorwaarden en maken keuzes op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid, landschap, energietransitie, klimaatadaptatie, circulaire economie en leefbaarheid. Bij woningbouwontwikkeling ligt de nadruk op versnelling van de uitvoering van bestaande plannen. Voor bereikbaarheid betekent dit dat prioriteit wordt gegeven aan de ontwikkeling van de internationale corridor Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp, inclusief Amsterdam Zuidoost, het ontwikkelen van de westkant Amsterdam en aan de oostkant in te zetten op de centrumontwikkeling van Almere en Amsterdam Bay Area (waar mogelijk al voor 2030). Over werkgelegenheid is afgesproken gezamenlijk uitvoering

te geven aan de beleidsintentie om indicatief 10% van de werkgelegenheidsgroei in de periode 2020-2030 evenwichtig te spreiden over de stadsharten van Almere, Haarlem, Hoofddorp, Hilversum, Zaanstad, Purmerend en Lelystad. Het Perspectief Oostflank bouwt voort op deze afspraken.

De wisselwerking met een aantal andere trajecten is van groot belang. Drie trajecten springen er daarbij uit: de MRA Verstedelijkingsstrategie, de netwerkstrategie en het MIRT onderzoek Bay Area (de laatste twee maken onderdeel uit van het Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid - SBAB).

De MRA Verstedelijkingsstrategie schetst een perspectief voor de integrale ruimtelijke ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam, en geeft prioriteiten aan bij het integraal ontwikkelen en faseren van gebieden. Het Perspectief Oostflank MRA is een bouwsteen voor deze Verstedelijkingsstrategie. De MRA Verstedelijkingsstrategie is onderdeel van de uitwerking van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) en de nog op te stellen

Omgevingsagenda Noordwest Nederland, waarmee Rijk en regio voor de (middel)lange termijn afspraken maken over de ontwikkeling van de regio.

Het Perspectief Oostflank MRA is ook een bouwsteen voor MIRT onderzoek Amsterdam Bay Area en de netwerkstrategie, beide onderdeel van het Programma SBAB. De werkzaamheden aan de werkplaats Rond de Baai vanuit het Perspectief Oostflank MRA en het MIRT onderzoek zijn in mei 2020 geïntegreerd.

Andere trajecten waarmee afstemming plaatsvindt: de Regionale Energiestrategie, OV-SAAL, Gebiedsagenda IJsselmeergebied en Markermeer-IJmeer, de Sleutelprojecten van de MRA, de MRA-Agenda 2.0, Programma Bouwen en Wonen, Plabeka en MRA Landschap. Tenslotte zijn de samenwerkingsagenda's Amsterdam-Almere en Flevoland-Almere relevant, evenals de samenwerking met de regio Utrecht.

DRIE FASEN



In de atelierfase is samengewerkt en gesproken met diverse partijen. Met de bestuurders in de regio waren twee maatschappelijke dialogen; raadsleden zijn in aparte bijeenkomsten geïnformeerd; het gesprek is gevoerd met bewoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties en partijen uit Almere.

VERANDERINGEN DOOR CORONACRISIS

Van de wijze waarop tijdens de crisis is en wordt samengewerkt, kunnen we leren. Prioriteren en transformeren, het blijkt mogelijk. Er ontstaat samenwerking en creatieve energie. Ingestelde *taskforces* geven richting en focus. En er is een herwaardering van eigen kring en solidariteit.

Een belangrijke vraag is hoe de regio perioden van crisis op een goede manier kan doorstaan. De coronacrisis laat opnieuw de kwetsbaarheden van de regio zien. Een eerste analyse van de Gemeente Almere¹ laat zien dat er steeds meer het besef ontstaat dat de effecten van de coronacrisis nog jarenlang merkbaar zullen zijn. De werkloosheid, de woningmarkt, het consumentenvertrouwen, alle cijfers zijn in beweging en reageren op corona. Maar de gevolgen op lange termijn zijn niet te overzien. Het is niet bekend wanneer er sprake is van een post-corona tijdperk. En hoe economie en samenleving zich daarna verder gaan ontwikkelen.

Tegelijkertijd worden de kwetsbaarheden in de maatschappij door de crisis uitvergroot. Bestaande tegenstellingen worden groter. Tegenstellingen tussen jong en oud; arm of rijk; mensen met een baan of zonder baan; hoogopgeleid of laagopgeleid; een vast contract of een flexibel contract. De tegenstellingen die er al waren, worden groter. Dat vraagt om maatregelen op de korte termijn, en tegelijkertijd om een aangescherpte visie op lange termijn.

Deze tijd maakt het extra urgent om in te zetten op 'brede welvaart'. Hierbij zijn de gezondheid en economie belangrijk, maar gaat het ook om andere zaken die mensen belangrijk vinden: onderwijs, de toegankelijkheid van voorzieningen, de kwaliteit van onze leefomgeving en sociale gelijkheid. Het zijn thema's die meer dan ooit terug komen in dit document.

¹ Langetermijn effecten corona Almere', Gemeente Almere, 2020

LEESWIJZER

In dit document wordt vanuit de urgentie en opgaven het perspectief op de Oostflank van de MRA gepresenteerd.

Urgentie	Perspectief Oostflank
Grote woningbehoefte in de MRA	Voldoende woningen in onderscheidende woon-en leefmilieus
Te weinig arbeidsplaatsen en voorzieningen	Uitstekend ondernemersklimaat en een rijk voorzieningenniveau
Sociaaleconomisch kwetsbare regio	Sterke en veerkrachtige samenleving
Bereikbaarheid MRA onder druk	Bereikbaar naar alle windstreken
Belang van landschap en ecologie neemt toe	Landschappen van wereldklasse
Uitdagingen voor duurzame energie, klimaatadaptatie en circulariteit	Klimaatbestendige, circulaire en energieleverende regio

De Oostflank van de MRA is een jonge regio met kwaliteiten die veelbelovend zijn. Maar er zijn ook kwetsbaarheden. Het is zaak een antwoord te vinden op de urgente opgaven die op de Oostflank afkomen, zodat deze regio zich op een gezonde manier kan ontwikkelen. Het perspectief vormt het antwoord op de genoemde opgaven.

Dit zijn de belangrijkste urgente opgaven voor de Oostflank:

- Er is sprake van een grote woningbehoefte in de MRA;
- Er zijn te weinig arbeidsplaatsen en voorzieningen;
- In sociaaleconomisch opzicht is de Oostflank een kwetsbare regio;
- De bereikbaarheid van de MRA staat onder druk;
- Het belang van landschap en ecologie neemt toe;
- Er zijn uitdagingen op het gebied van duurzame energie, klimaatadaptatie en circulariteit.



Urgentie en opgave

DE OOSTFLANK: EEN JONGE REGIO, ONLOSMAKELIJK ONDERDEEL VAN DE MRA

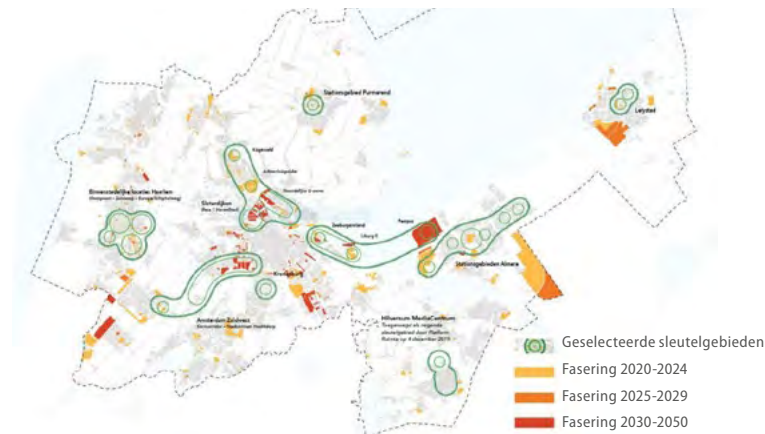


GROTE WONINGBEHOEFTE IN DE REGIO

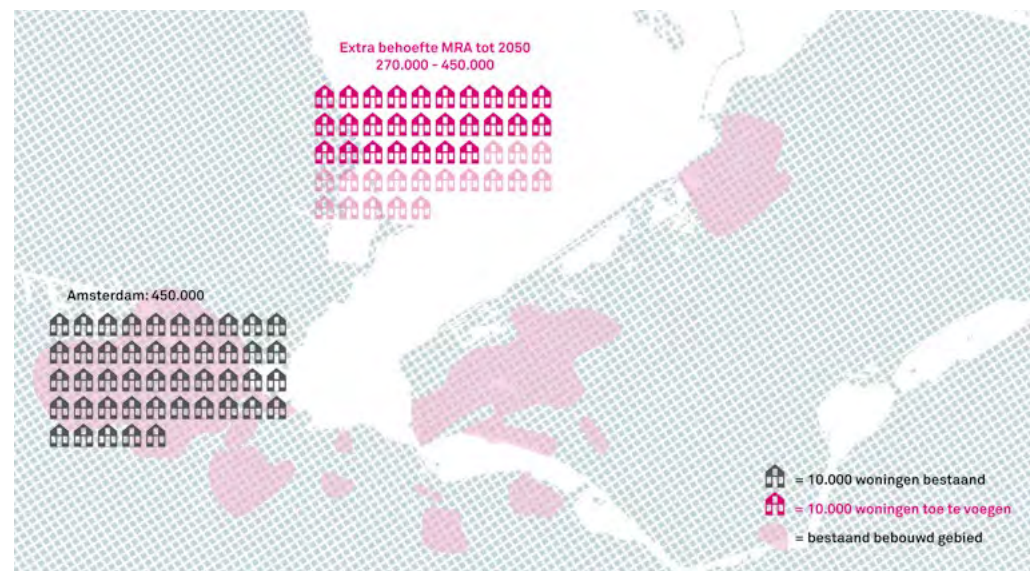
De Metropoolregio Amsterdam (MRA) groeit hard. Steeds meer mensen uit binnen- en buitenland komen voor studie of werk naar deze regio en zoeken naar betaalbare woonruimte op acceptabele reisafstand. Momenteel zoeken zóveel mensen naar woonruimte dat er sprake is van een huidig woningtekort van circa 70.000 woningen. De enorme druk op de woningmarkt leidt tot oplopende wachtlijsten voor sociale huurwoningen en tot snel stijgende prijzen van koopwoningen. Daarmee staat de betaalbaarheid onder druk. Volgens een recente prognose wordt de uitbreidingsbehoefte voor de MRA geschat op 270.000 – 450.000 woningen tussen 2020 en 2050². 270.000 woningen, dat is acht keer Lelystad. 450.000 woningen, dat is een stad bouwen ter grootte van Amsterdam. In dertig jaar tijd. Daarmee staat de MRA voor een enorme uitdaging die over veel meer gaat dan het bouwen van woningen: het gaat over het ontwikkelen van een samenleving, van een regio met plekken waar mensen op een prettige en gezonde manier kunnen wonen, werken en ontspannen. In principe zijn er voldoende plekken waar woningen gebouwd kunnen worden. In de MRA is ruimte voor ongeveer 450.000 woningen. Ongeveer de helft hiervan zou in de eerstkomende 10 jaar gebouwd kunnen worden.³

Er is dus in theorie voldoende plancapaciteit om te voldoen aan de woningbehoefte. Maar de woningbehoefte is zo groot dat de tijd dringt. En vrijwel al deze plekken zijn ook echt nodig voor woningbouw om aan de vraag te kunnen voldoen. Vertraging en uitval van plannen kunnen we ons niet permitteren, terwijl dat nog wel eens gebeurt. Daarom zoeken de diverse gemeenten in de regio naar goede locaties waar de regio tijdig kan groeien. In alle windrichtingen van de MRA zijn

locaties op het oog. Maar in het westen van de MRA is het druk, economische functies rond Schiphol en het Noordzeekanaalgebied hebben veel ruimte nodig. In het noorden en het zuiden zijn verschillende waardevolle landschappen die om bescherming vragen. In het oosten is nog een zee van ruimte. Ongeveer een derde van de plekken voor woningbouw bevindt zich dan ook in de Oostflank van de MRA. Dat klinkt mooi, maar de lopende gebiedsontwikkelingen (met circa 25.000 woningen in Almere) zijn binnen 10 jaar afgerond. Om blijvend een grote bijdrage te kunnen leveren aan het realiseren van woningen is het nodig om nieuwe bouwfronten tijdig voor te bereiden. De woningbouwproductie zal anders beduidend teruglopen.



Strategische gebieden in de Oostflank zijn benoemd als 'sleutelgebied van de MRA'
Bron: Ruimtelijke woningbouw prognose voor de verstedelijkingsstrategie Metropoolregio Amsterdam, 2020



De woningbouwopgave voor de MRA tot 2050 is in een maximaal scenario vergelijkbaar met het bouwen van een stad ter grootte van Amsterdam.

2 'Woningbehoefte Oostflank Metropoolregio Amsterdam', ABF Research, 2019

3 Monitor plancapaciteit, Metropoolregio Amsterdam, 2020 (<https://www.metropoolregioamsterdam.nl/plancapaciteit-woningbouw-stijgt-in-mra/>)

TE WEINIG ARBEIDSPLAATSEN EN VOORZIENINGEN

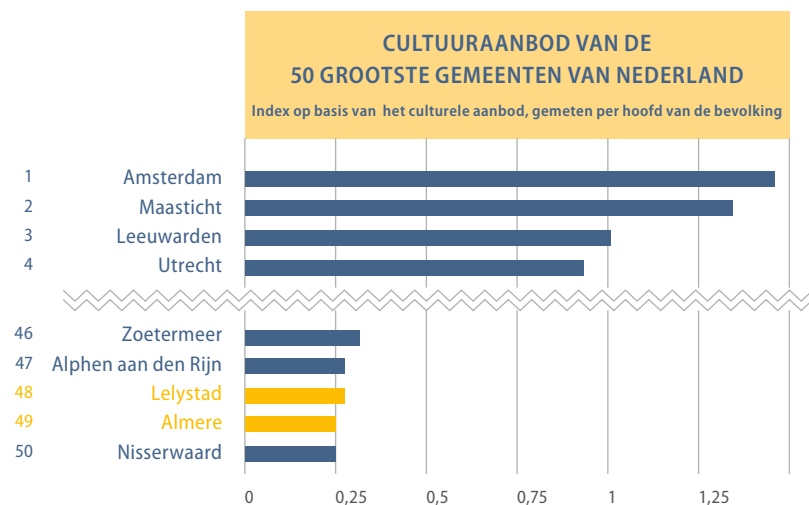
Het gevoel van urgentie – bouwen, bouwen, bouwen – staat op gespannen voet met de zorgvuldige, evenwichtige ontwikkeling die nodig is in de Oostflank. Er liggen grote kansen, maar het gaat niet vanzelfsprekend goed in de Oostflank. De Oostflank is – voor wat het Flevolandse deel betreft – een jonge regio, en daardoor een regio met groei-pijn. Anders dan in oudere steden, die eeuwen de tijd hebben gehad om zich te ontwikkelen, zijn nog niet alle onderdelen tot wasdom gekomen. De afgelopen decennia zijn vooral veel woningen gebouwd. In amper 50 jaar tijd zijn in Lelystad en Almere zo'n 120.000 woningen gebouwd en wonen er bijna 300.000 inwoners. Dat is een resultaat van formaat.

Maar er zijn ook onevenwichtigheden ontstaan. Het aantal arbeidsplaatsen is in een veel lager tempo gegroeid. In de Oostflank is de laagste verhouding werken-wonen van de hele Noordvleugel van de Randstad⁴. Hetzelfde geldt voor de culturele en onderwijsvoorzieningen. De Oostflank bungelt met Almere en Lelystad onderaan de lijst van vijftig grootste steden als het gaat om cultureel aanbod.⁵ In het hoger onderwijs heeft Almere inmiddels ruim 4.000 HBO-studenten, maar gezien de bevolkingsomvang zou er ruimte moeten zijn voor 20.000 – 30.000 studenten op HBO en/of WO-niveau.⁶ Een achterblijvend voorzieningenniveau is funest voor deze regio, de kwaliteit van leven staat onder druk. Bij de verdere ontwikkeling van de Oostflank is het essentieel dat er een balans ontstaat tussen wonen, werken en voorzieningen.



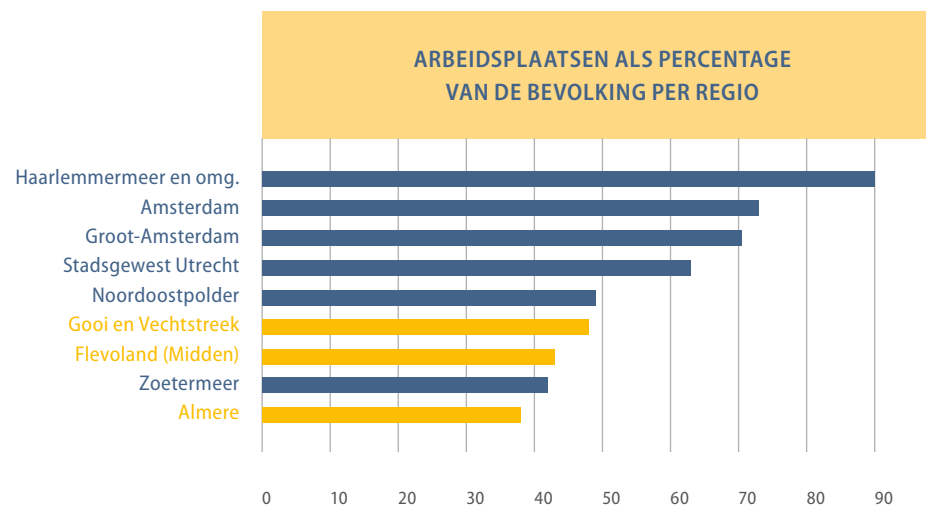
In en rond de grote steden is de nabijheid van arbeidsplaatsen groot; in Flevoland neemt deze nabijheid snel af.

Bron: CBS / LISA / PBL



Het culturele aanbod in steden als Almere en Lelystad blijft ver achter bij steden met een vergelijkbare omvang.

Bron: Atlas NL gemeenten



Almere en Flevoland (Midden) kennen weinig arbeidsplaatsen t.o.v. omvang bevolking.

Bron: CBS / NEO Observatory

SOCIALECONOMISCH KWETSBARE REGIO

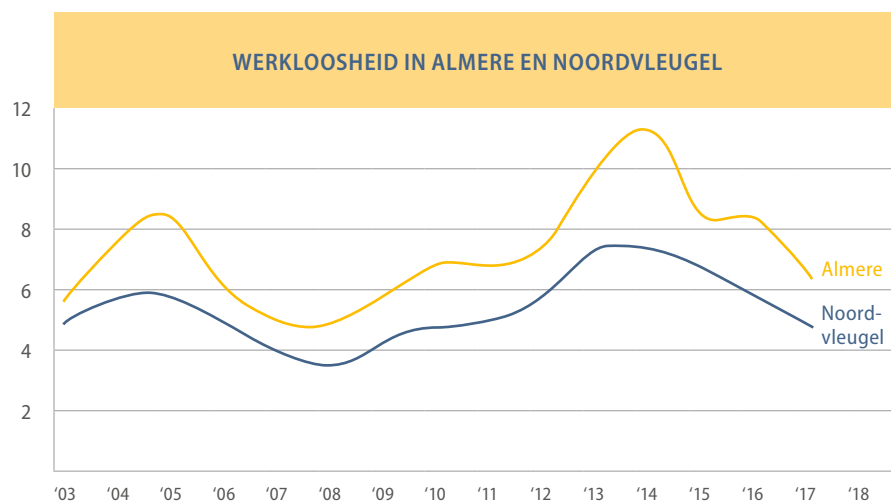
In de Oostflank is een relatieve oververtegenwoordiging van de lagere middenklasse. Juist deze groep kent kwetsbaarheden, met name wat betreft de ervaren gezondheid, en het vinden en behouden van een baan en een woning. Tegelijkertijd komen er in sociaal opzicht veel uitdagingen op de Oostflank af: er is een flinke toename van het aantal eenpersoonshuishoudens, de jeugdzorg staat zwaar onder druk en de vergrijzing zet de komende jaren flink door. Daarbij zien we een terugtrekkende overheid en meer nadruk op zelfredzaamheid en preventie. Steeds meer wijken kampen met een omvangrijke beheer en onderhoud opgave in zowel het vastgoed als de openbare ruimte. Zijn er in de toekomst wel voldoende gevarieerde en inclusieve wijken waar het voor iedereen mogelijk is te wonen, waar iedereen zich thuis kan voelen, en waar voldoende ondersteuning is voor kwetsbare mensen?

Voor de Oostflank zijn dit fundamentele vragen. De Monitor Brede Welvaart toont relatief veel negatieve scores voor de regio Flevoland. Met name op het gebied van sociaal vertrouwen scoort Flevoland veel slechter dan gemiddeld. 'Voor de sociale participatie van de samenleving is het van groot belang om sociaal vertrouwen te hebben. Dit is de basis waardoor participatie vorm kan krijgen', aldus de monitor.⁷ Andere negatieve scores zien we bij toegang tot kunst en cultuur, opleidingsniveau, langdurige werkloosheid en financieel vermogen. Als we niks doen, verslechtert dit beeld alleen maar.

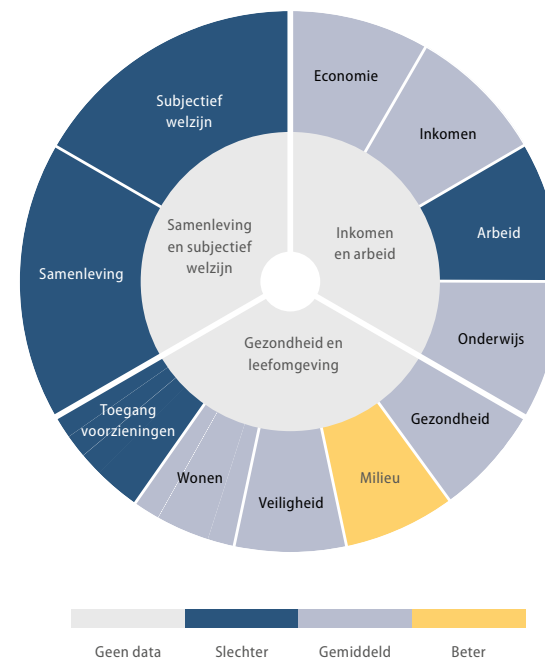
Het vinden en behouden van een baan is voor veel inwoners van de Oostflank lastig. De werkloosheid blijkt flink op te lopen tijdens een economische recessie, vooral omdat veel mensen een flexibel contract hebben. Uitzendkrachten verliezen het

eerst hun baan. En juist deze uitzendbranche is relatief sterk vertegenwoordigd in de Oostflank. De werkloosheid is gemiddeld hoger in de Oostflank en fluctueert sterk.⁸

We zien, kortom, een in sociaal-maatschappelijk en sociaal-economisch opzicht kwetsbare regio. Het is zaak te voorkomen dat de Oostflank door een grote groeiopgave opnieuw - en misschien nog sterker - last ondervindt van groei pijn, kwetsbaarheid en disbalans. We zijn op zoek naar een manier van groeien die juist helpt in het beter in balans brengen van de samenleving.



De werkloosheid is in Almere hoger dan gemiddelde van Noordvleugel en fluctueert sterker. (crisisgevoeligheid) Bron: NEO Observatory/Manshanden, 2019



Het welzijn van de Flevolandse bevolking blijft achter bij het gemiddelde van NL. Bron: Monitor Brede Welvaart 2019

BEREIKBAARHEID VAN DE MRA ONDER DRUK

De beroepsbevolking groeit de komende jaren snel in de Oostflank, met name in Almere en Lelystad. Daarmee zullen veel mensen aangewezen blijven op een baan op enige afstand van hun thuisadres. Veel banen concentreren zich ook in de toekomst in en rond Amsterdam, Haarlemmermeer en Schiphol. En dat betekent voor veel mensen uit de Oostflank: reistijd en reiskosten.

In veel Flevolandse gemeenten is de gemiddelde reisafstand naar werk fors hoger dan het landelijk gemiddelde van 22,5km, terwijl die in de rest van de MRA juist beduidend lager ligt dan landelijk (merendeel onder de 20km). Voor Almeerders is de gemiddelde reisafstand naar werk 32km, de langste van Nederland.

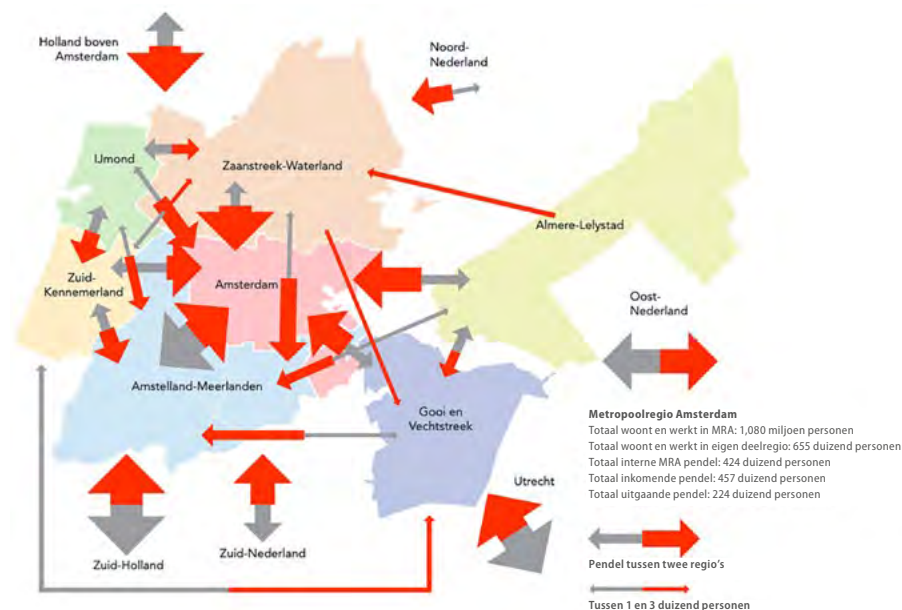


In 2040 ontstaan knelpunten op veel spoorcorridors binnen de MRA, zo ook op de Flevolijn.
bron: Regionaal OV Toekomstbeeld 2040, 2019

De bereikbaarheid van de Oostflank is momenteel op de as Amsterdam-Almere-Lelystad redelijk tot goed op orde. Zonder koerswijziging zal het *daily urban system* (het gebied waar mensen dagelijks gebruik van maken) de komende jaren uitbreiden: mensen zullen steeds vaker werken in Amsterdam en steeds verder weg wonen. Dit leidt tot meer verkeersbewegingen. Het gevolg van de verstedelijking is dat de druk op het mobiliteitssysteem verder oploopt. Dit leidt tot knelpunten in het OV-netwerk op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad, waaronder bij Weesp, bij de Hollandse Brug en bij de HOV-lijnen Muiden-Amsterdam Bijlmer en Amsterdam Amstel. Rond 2030 is de capaciteit van de Flevolijn en van de A1-A6 naar verwachting onvoldoende.

Geplande uitbreidingen van capaciteit op het spoor (in vakjargon OV-SAAL Middellange Termijn) blijken niet of nauwelijks uitvoerbaar. Verdere doorgroei van Lelystad en Almere leidt dan onherroepelijk tot problemen op de weg en op het spoor. Hier is een systeemsporg nodig, door ontvlechting van regionaal en doorgaand verkeer middels robuuste verbindingen die de voorziene groei kunnen opvangen.

De OV-reistijden op de relaties Lelystad/Almere – Gooi en Vechtstreek en Lelystad/Almere – Utrecht zijn momenteel niet concurrerend met de auto. Dat maakt de Oostflank kwetsbaar, zeker als er nog veel meer mensen in de Oostflank komen wonen zonder de nabijheid van werk en opleiding. Het is de opgave een balans te vinden tussen bereikbaarheid, woningbouw en werkgelegenheid.



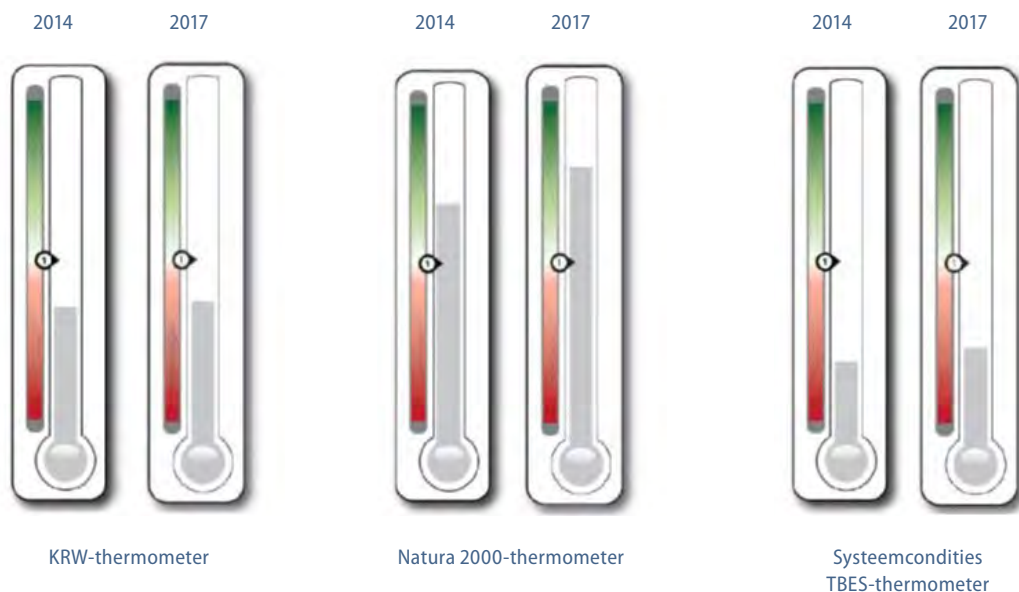
De uitgaande pendel vanuit Almere-Lelystad naar Amsterdam is groot en er is een beperkte inkomende pendel. De disbalans is groot. bron: Economische Verkenningen Metropoolregio Amsterdam 2019, Gemeente Amsterdam

BELANG VAN LANDSCHAP EN ECOLOGIE NEEMT TOE

Eén van de belangrijkste kwaliteiten van de Oostflank is het landschap. Denk aan Nationaal Park Nieuw Land met grote waterrijke landschappen zoals het Markermeer, de Marker Wadden en de Oostvaardersplassen. Grote loofbossen zoals het Horsterwold en het Almeerderhout. Deze bossen in Zuid-Flevoland zijn – zelfs op West-Europese schaal - uiterst zeldzaam, omdat voor het eerst in eeuwen op voedselrijke bodem loofbossen zijn aangeplant. Denk ook aan het grootschalige, open agrarische middengebied van Zuidelijk Flevoland, de Randmeren en het centraal in de MRA gelegen IJmeer dat kan uitgroeien tot het blauwe hart van de MRA.

Naast de grote landschappen is er de stadsnatuur van Lelystad en Almere. Deze steden kennen grote oppervlakten bos, parken, water en natuur. Het belang hiervan neemt toe. Het groenblauwe raamwerk verbindt stad en landschap, biedt ruimte aan spel, sport en ontspanning, en is van betekenis voor klimaatadaptatie en biodiversiteit. Het landschap, de natuur en het water zijn het goud van de Oostflank. Deze regio kent de kortste afstand vanuit de woning tot openbaar groen van heel Nederland, en dat blijft niet onopgemerkt. Bewoners benoemen keer op keer dezelfde kwaliteiten: “rust, ruimte en groen”. De opgave is om deze kernkwaliteit vast te houden.

Maar er zijn ook kwetsbaarheden in het landschap. Er is sprake van bodemdaling, er is te eenzijdig aangeplant en er is sprake van verdroging. Dit vraagt om meer variatie in soorten, die bovendien bestand zijn tegen de nieuwe klimaatomstandigheden. Het Markermeer-IJmeer kent momenteel weinig verscheidenheid in natuurlijke omstandigheden. De ecologische kwaliteit is onvoldoende. Hoe het anders kan, laten sinds kort de Marker Wadden zien. Verdere verbetering van de condities voor natuurontwikkeling is noodzakelijk, en daarom wordt aan een toekomstbestendig ecologisch systeem gewerkt. Dat is bovendien nodig om verdere ontwikkelingen op het gebied van oever-en waterrecreatie, klimaatadaptatie en aan verstedelijking gerelateerde interventies in het gebied (zoals bruggen of buitendijkse ontwikkelingen) mogelijk te maken.



De natuurthermometer Markermeer –IJmeer laat zien dat vooral op de aspecten ecologische waterkwaliteit (Kader Richtlijn Water) en systeemcondities TBES de kwaliteit ver achterblijft bij de gestelde doelen (<1). De situatie is in 2017 wel verbeterd ten opzichte van 2014.

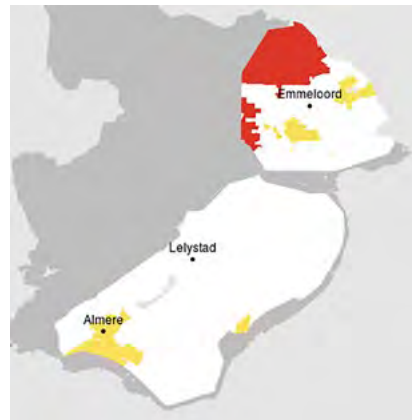
bron: Natuurthermometer Markermeer-IJmeer stand 2017

UITDAGINGEN OP HET GEBIED VAN DUURZAME ENERGIE, KLIMAATADAPTATIE EN CIRCULARITEIT

Elektriciteitsnetwerk verduurzamen en geschikt maken voor verdubbeling

De Oostflank heeft een goede uitgangspositie voor de verandering in de energievoorziening. Een groot deel van de woningen is jong en al goed geïsoleerd. In Almere liggen landelijk gezien de meeste zonnepanelen op daken. Windmolens tekenen het landschap. Flevoland (2,5% van de inwoners van Nederland) levert 12,5% van de nationale opgave van duurzame energieopwekking. Bij de groeiopgave is het belangrijk werk te blijven maken van de energietransitie. Dit betekent meer grootschalige duurzame energieopwekking en versnelling van het verduurzamen van bestaand vastgoed. Momenteel staat het elektriciteitsnetwerk al onder druk, terwijl de vraag alleen maar toeneemt. Een belangrijke opgave is daarom het geschikt maken van het energiesysteem voor de verdubbeling in de elektriciteitsvraag die vanaf 2030 wordt verwacht.

Beschikbare capaciteit afnemen



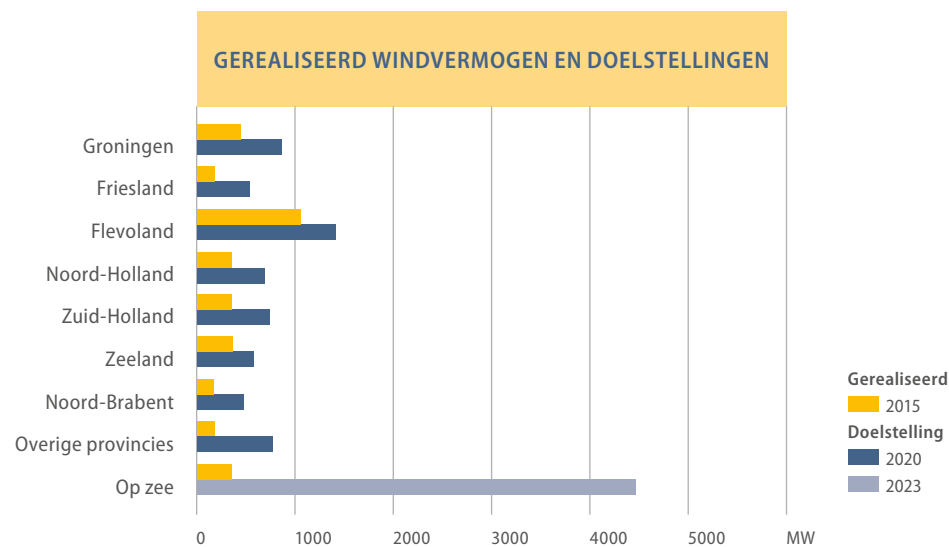
Beschikbare capaciteit terugleveren



- geen transportcapaciteit beschikbaar
- beperkt transportcapaciteit beschikbaar
- transportcapaciteit beschikbaar

Momenteel staat het elektriciteitsnetwerk al onder druk, terwijl de vraag alleen maar toeneemt.

Bron: www.liander.nl/transportschaarste/beschikbaarheid-capaciteit. Transportcapaciteit elektriciteitsnetwerk juli 2020



Het gerealiseerd windvermogen in Flevoland is hoog en de doelstellingen voor 2020 zijn binnen bereik.

Bron: Compendium voor de Leefomgeving, Windvermogen in Nederland, 1990-2018

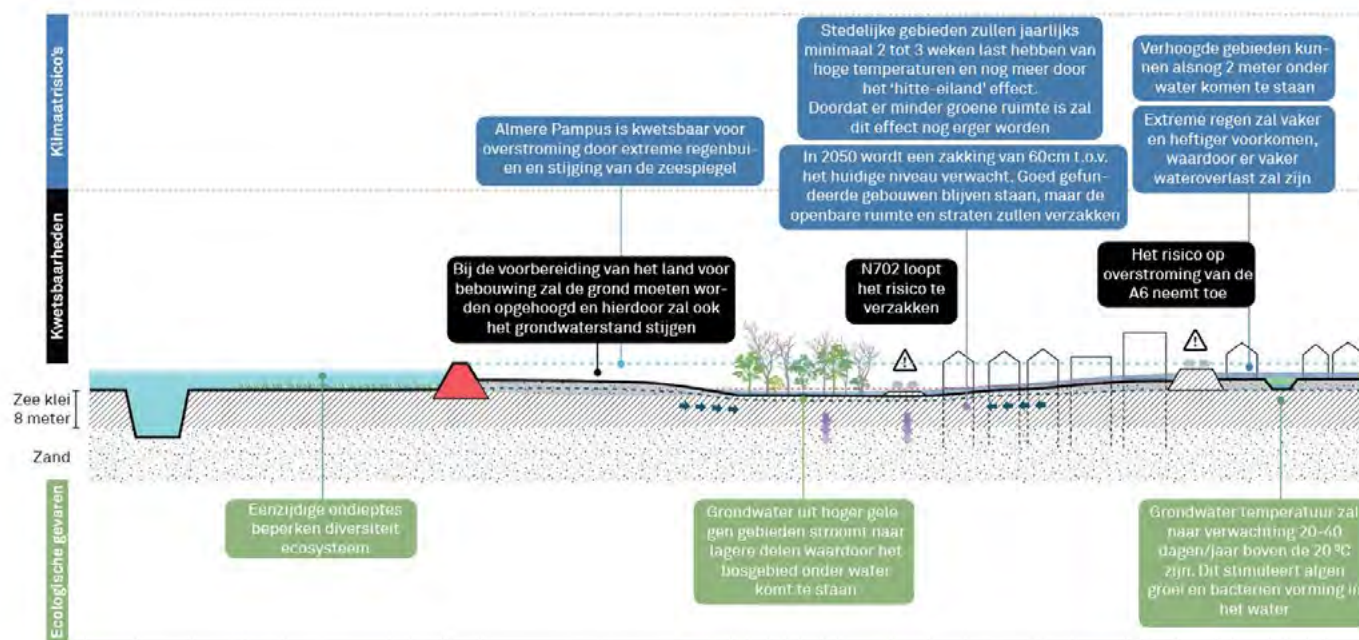
Klimaatadaptief ontwikkelen

De mate en het tempo van klimaatverandering zijn lastig te voorspellen. De meeste modellen laten echter wel zien dat de effecten versneld zichtbaar worden in de periode na 2050. De Oostflank staat er relatief goed voor vanwege de grote hoeveelheid groen. Maar de Oostflank moet wel klaar zijn voor de effecten van een toenemend overstromingsrisico, wateroverlast door piekbuien, maar ook voor perioden van hitte en droogte. De gevolgen van klimaatverandering zijn niet los van elkaar te zien. Er ontstaan ook samengestelde effecten, waar bijvoorbeeld bodemdaling de wateroverlast

lokaal kan verergeren, of luchtvervuiling de negatieve impact van hittestress op de volksgezondheid kan verergeren. De groene omgeving van de Oostflank biedt een goede uitgangspositie om met een deel van deze kwesties om te gaan, maar tegelijkertijd is de Oostflank door haar lage ligging en bodemdaling een kwetsbaar gebied. De opgave is om gebieden van meet af aan klimaatadaptief te ontwikkelen. Belangrijk is om niet alleen aandacht te hebben voor de stedelijke opgaven, zoals het verminderen van hittestress en het zorgen voor voldoende wateropvang, maar ook aandacht te hebben voor biodiversiteit en ecosystemen.

Circulaire economie opzetten

Nederland en de Metropoolregio Amsterdam staan voor de uitdaging om vorm te geven aan de energie- en grondstoffen transitie. We putten op dit moment onze grondstoffen uit en op een gegeven moment zijn deze niet meer beschikbaar. Het Rijk heeft in het Grondstoffenakkoord de ambitie vastgelegd dat Nederland in 2050 volledig circulair moet zijn. De Metropoolregio Amsterdam sluit hierop aan en wil op onderdelen ook versnellen. De ambitie is om in 2025 in Europa te behoren tot de meest duurzame metropolen. Door de coronacrisis wordt de kwetsbaarheid van onze toeleveringsketens zichtbaar. Als grenzen sluiten en afzetkanalen tot stilstand komen stopt de economie. Veel producten komen uit andere delen van de wereld, en leveringen blijven uit als er in de logistiek iets niet goed gaat. De opgave is daarom om zo snel mogelijk toe te werken naar een klimaatneutrale en circulaire economie.



De klimaatrisico's, kwetsbaarheden en ecologische bedreigingen voor de Oostflank

bron: One Architecture, bewerkt door Urhahn

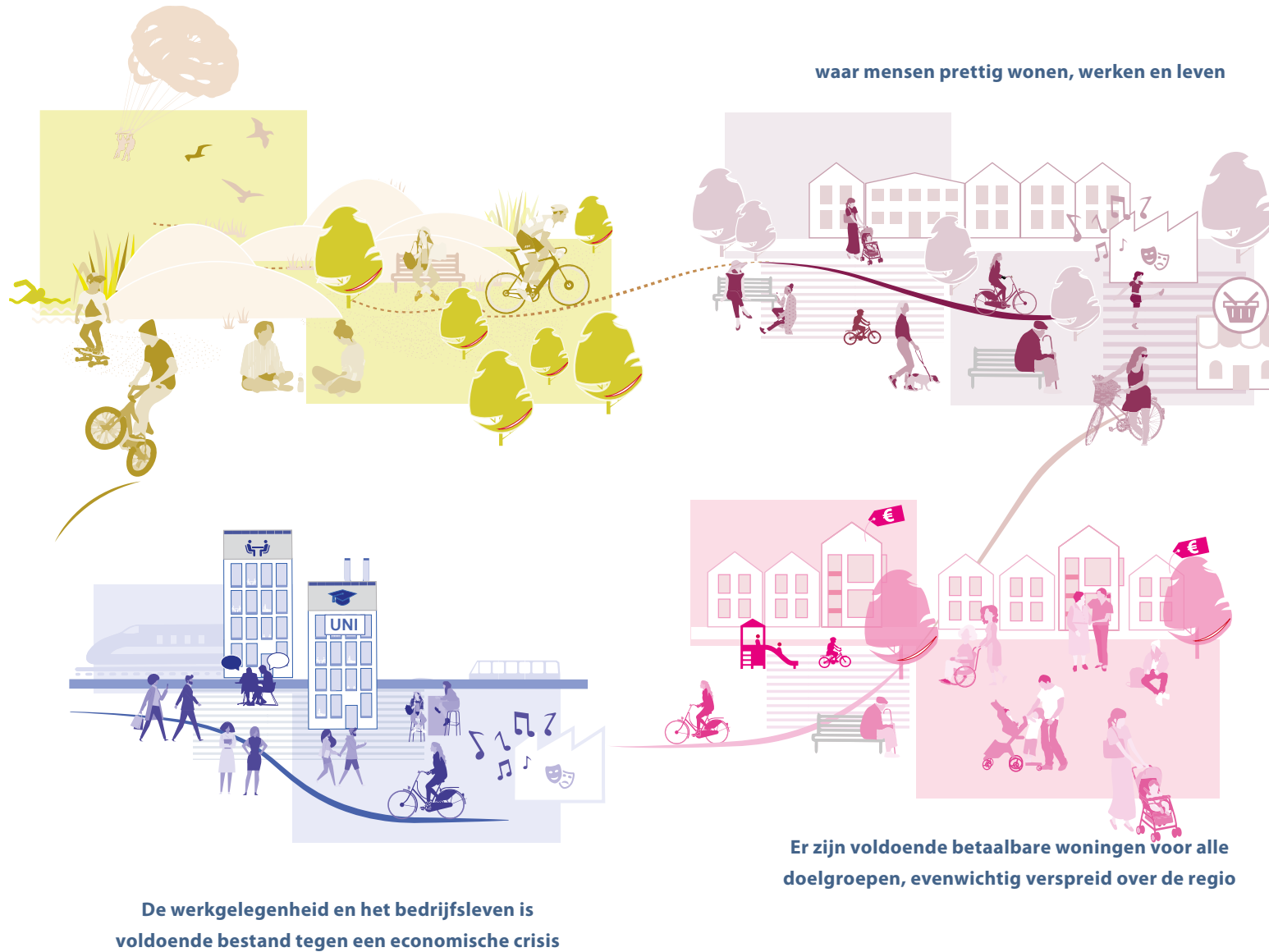
Van urgentie naar perspectief

De Oostflank biedt een perspectief dat antwoord geeft op de beschreven urgenties en opgaven.

A stylized map of the Netherlands is shown in white against a yellow background with a halftone dot pattern. A horizontal bar with a yellow-to-orange gradient is positioned across the middle of the map. The title 'Perspectief Oostflank' is written in dark blue on this bar.

Perspectief Oostflank

Gezonde, toekomstbestendige en veilige leefomgeving



DE OOSTFLANK - EEN FIJNE PLEK OM TE LEVEN

In 2050 biedt de Oostflank van de Metropoolregio Amsterdam een gezonde, toekomstbestendige en veilige leefomgeving waar mensen prettig wonen, werken en leven, een omgeving die veerkracht en weerbaarheid bevordert.

Bewoners hebben toegang tot voldoende passende werkgelegenheid binnen acceptabele reisafstand. Er zijn banen die passen bij de beroepsbevolking. De werkgelegenheid en het bedrijfsleven is voldoende bestand tegen een economische crisis. Er zijn voldoende woningen voor alle doelgroepen, evenwichtig verspreid over de regio.

Het primair en voortgezet onderwijs is uitstekend, en de investeringen in hoger onderwijs en cultuur betalen zich uit in de ontwikkeling van de Oostflank.

Voor kwetsbare inwoners is er voldoende ondersteuning om een zo zelfstandig en veerkrachtig mogelijk leven te leiden.

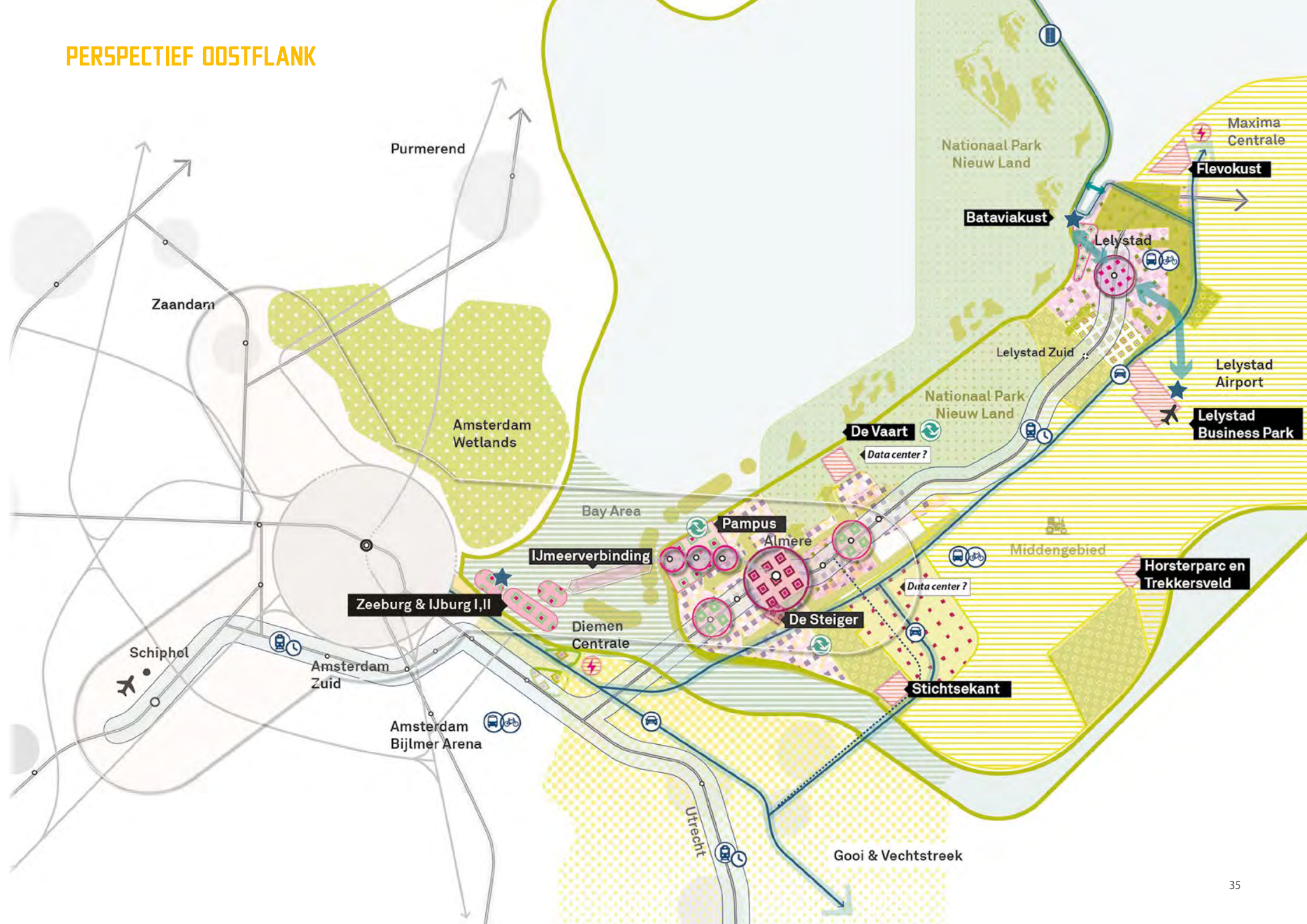
De inwoners van Oostflank benutten de groene buitenruimte voor een gezonde levensstijl. De Oostflank vormt een belangrijk gebied voor circulariteit, duurzame energie en klimaatadaptatie.

Het perspectief van de Oostflank is gebaseerd op zes pijlers:

- 1 Voldoende woningen in onderscheidende woon- en leefmilieus
- 2 Uitstekend ondernemersklimaat en een rijk voorzieningenniveau
- 3 Sterke en veerkrachtige samenleving
- 4 Bereikbaar naar alle windstreken
- 5 Landschappen van wereldklasse
- 6 Klimaatbestendige, circulaire en energieleverende regio

-  **Voldoende woningen in onderscheidende woon- en leefmilieus**
 -  Centrumstedelijk tot Hoogstedelijk
 -  Centrumstedelijk
 -  Buitenstedelijk tot Centrumstedelijk
 -  Buitenstedelijk
 -  Groenstedelijk
-  **Uitstekend ondernemersklimaat en een rijk voorzieningenniveau**
-  **Sterke en veerkrachtige samenleving**
-  **Bereikbaar naar alle windstreken**
 -  Regionaal busvervoer en fietssnelwegen
 -  Versnel treinverbindingen naar MRA, MRU en Noord-Nederland
 -  Voldoende capaciteit op het hoofdwegennet (A6, A27 en A1)
 -  Ontsluit regionale hotspots met hov
 -  Opwaardering N23/A23
-  **Landschappen van wereldklasse**
-  **Klimaatbestendige, circulaire en energieleverende regio**

PERSPECTIEF OOSTFLANK



EEN RIJKE SCHAKERING AAN GROENE LEEFMILIEUS

De Oostflank kent van oudsher een scala aan geliefde, gezonde, groene woonmilieus



Historische kernen en landschappelijk wonen in Gooi en Vechtstreek



Herbergzame woonwijken uit jaren 70-80 zoals Almere Haven, Lelystad Archipelwijk en Boswijk



Zelfbouw in Oosterwold en het Homeruskwartier



Rustige woonwijken omgeven door parken volgens de 'Tuinstad-gedachte' in de new towns Almere en Lelystad



De 'Vinex-milieus' zoals Warande (Lelystad) en Almere Buiten

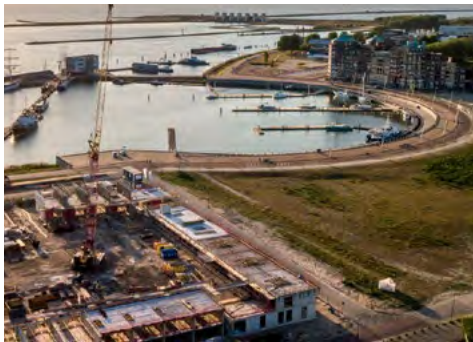


Wonen in en nabij landschappen in Almere Duin, Krijgsman (Muiden) en Bloemendalerpolder

1 VOLDOENDE WONINGEN IN ONDERSCHIEDENDE WOON- EN LEEFMILIEUS

In de MRA is sprake van een grote woningbehoefte. De Oostflank biedt ruimte, biedt kwaliteit en gaat tempo maken in de productie. Kortom, kwantiteit én kwaliteit. Ongeveer een derde van de plekken voor woningbouw in de MRA bevindt zich in de Oostflank. Hier kunnen tienduizenden woningen bijgebouwd worden in de komende decennia. De Oostflank voorziet in onderscheidende woon- en leefmilieus die elders in de MRA niet gerealiseerd kunnen worden. De koers van de afgelopen jaren – met nieuwe en onderscheidende leefmilieus als IJburg (Amsterdam), Warande (Lelystad), Oosterwold en DUIN (Almere) – wordt versterkt doorgezet. Nieuwe gebieden zullen een onderscheidend karakter hebben en ruimte bieden voor woningen, werkgelegenheid en voorzieningen. De Oostflank is veelal een regio geweest voor gezinnen: jonge mensen komen voor studie of werk naar Amsterdam en verhuizen later als startend gezin naar een van de omliggende gemeenten (waaronder de gemeenten in de Oostflank). Hier is een ruime woning te vinden, relatief betaalbaar bovendien, in een kindvriendelijke en veilige woonomgeving. Met name voor de middenklasse is dit een groot succes gebleken. De Oostflank heeft de ambitie om in de toekomst ook andere doelgroepen te bedienen. Daarom komen er woningen voor diverse doelgroepen, dus ook voor studenten, starters, senioren, hoger opgeleiden en een- en tweepersoonshuishoudens.

Nieuwe, onderscheidende leefmilieus
(Almere Duin, Lelystad Bataviakust, Almere Poort en IJburg)





Van stedelijk tot fijnmazig verweven met het landschap

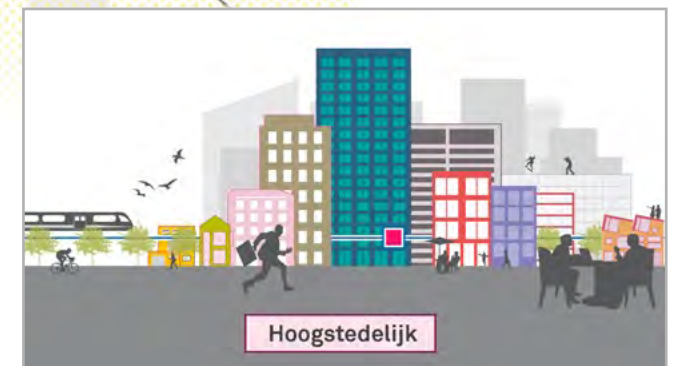
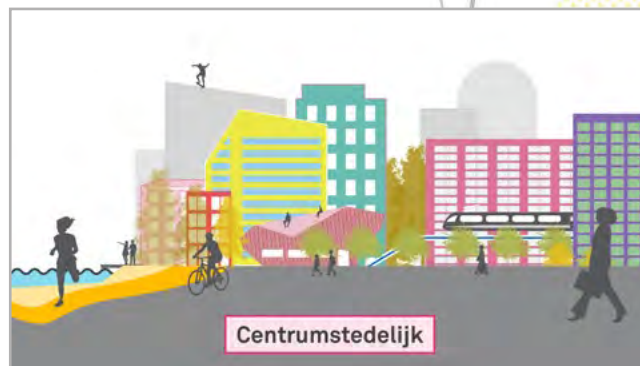


In de Oostflank is veel ruimte, verbonden aan grootschalige landschappen. Deze kernkwaliteit, de nabijheid en verwevenheid met het landschap, gaat de regio ten volle benutten. Dit uit zich op verschillende manieren, afhankelijk van de kwaliteiten van het onderliggende landschap.

- Groenstedelijk in de regio Gooi en Vechtstreek (o.a. Krijgsman en Bloemendalerpolder).
- Stedelijk en waterrijk op eilanden aan de rand van Amsterdam (Sluisbuurt, Zeeburgereiland, IJburg).
- Fijnmazig verweven met het groen en landschappelijk in Oosterwold.
- Groenstedelijk in Lelystad Zuid/Warande, buitenstedelijk in de kustzone bij Lelystad en Centrumstedelijk in Lelystad Centrum.
- Stedelijk aan het weidse landschap van de Baai en de ontwikkeling van Almere Pampus (mogelijk deels buitendijks).
- Hoogstedelijk in Centraal Almere, contrastrijk met het binnenstedelijke landschap en het Weerwater.

Bouwen en bereikbaarheid gaan hand in hand. Alleen zo kan de regio groeien in een balans van wonen, werken en bereikbaarheid. De Oostflank zet in op woningbouw rond bestaande en nieuwe OV-knooppunten. Daarmee wordt gebouwd op de best bereikbare plekken in de regio. Bewoners en ondernemers profiteren zo optimaal van de nabijheid en bereikbaarheid van diverse functies in de regio.

De Oostflank gaat door met de flexibele en adaptieve strategie voor woningbouwontwikkeling, zowel qua aantallen als typologieën. Inzet is een spreiding van voldoende betaalbare woningen over de regio. Daarbij blijft er veel ruimte voor collectieven en zelforganisatie.



DE WOONMILIEUS

LANDSCHAPPELIJK

FSI < 0,3
MXI 1,0



Almere Oosterwold

GROENSTEDELIJK

FSI 0,5
MXI 1,0



Almere Poort

BUITENSTEDELIJK

FSI 1,0
MXI 0,8



Amsterdam IJburg

CENTRUMSTEDELIJK

FSI 1,5
MXI 0,8



Amsterdam Funenpark

HOOGSTEDELIJK

FSI 2,0
MXI 0,8

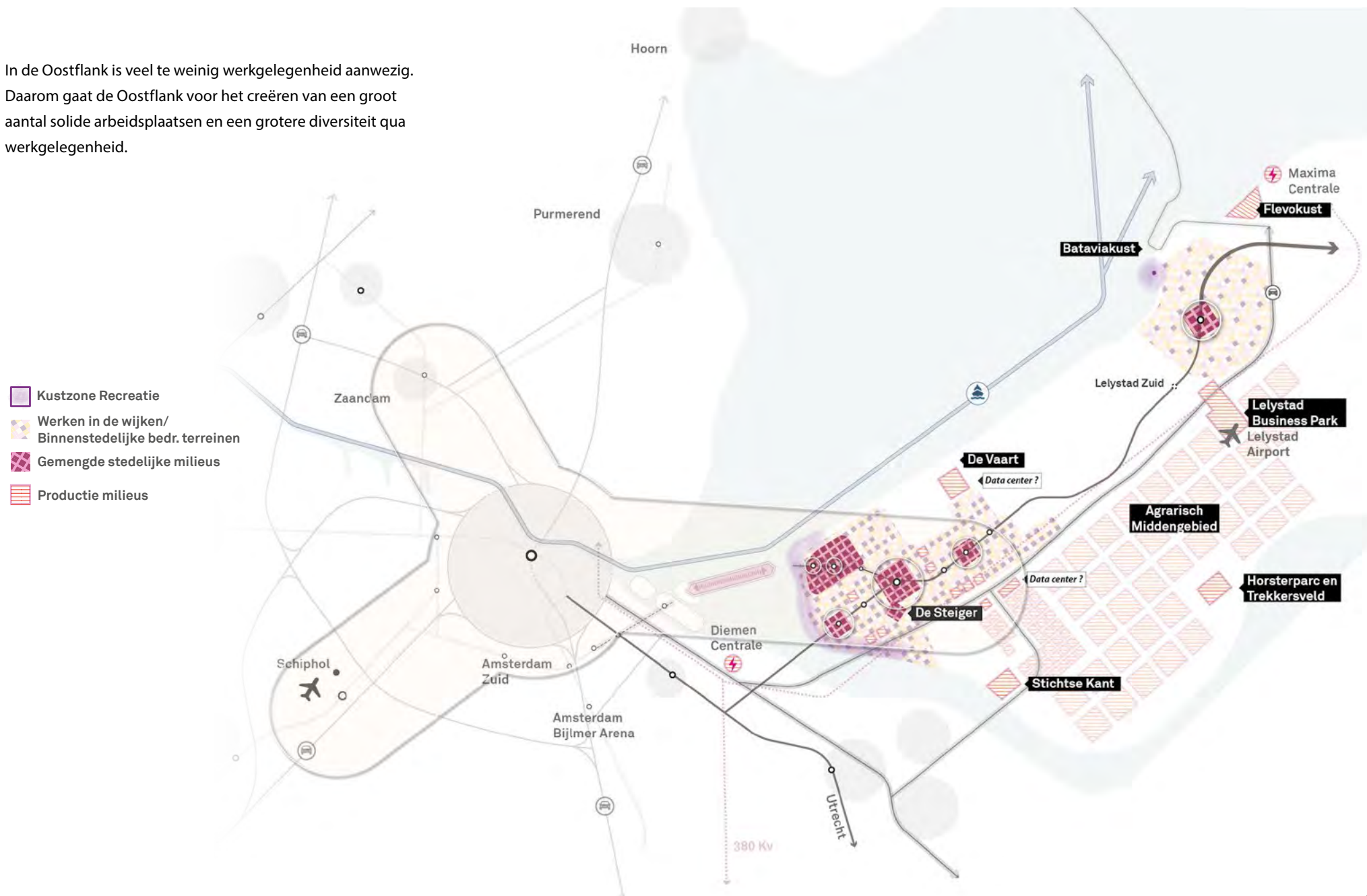


Amsterdam Westerdok

De woonmilieus zijn gebaseerd op referentieprojecten uitgaande van dichtheid (FSI) en functiemenging (MXI)

2 UITSTEKEND ONDERNEMERSKLIMAAT EN EEN RIJK VOORZIENINGENNIVEAU

In de Oostflank is veel te weinig werkgelegenheid aanwezig. Daarom gaat de Oostflank voor het creëren van een groot aantal solide arbeidsplaatsen en een grotere diversiteit qua werkgelegenheid.



Voldoende werkgelegenheid binnen acceptabele reisafstand is essentieel voor de balans tussen wonen, werken en bereikbaarheid. Hier is volop de ruimte voor. In 2050 heeft de Oostflank een uitstekend ondernemersklimaat en een rijk voorzieningen-niveau. Door de ontwikkeling van Lelystad Airport, het bijbehorende businesspark en Flevokust Haven komen er duizenden arbeidsplaatsen bij. Daarnaast realiseert de Oostflank stedelijke mixmilieus bij OV-knooppunten, die optimaal verbonden zijn met de regio. Almere Centrum is hiervan het grootste voorbeeld. Deze stedelijke mixmilieus bestaan uit een menging van stedelijke woonconcepten, culturele voorzieningen, horeca en werkgelegenheid. De Oostflank biedt met multimodaal bereikbare locaties alle ruimte voor nieuwe economieën. Er komt een complete en innovatieve kennisinfrastructuur. Deze is gericht op een leven lang ontwikkelen en gericht op competenties, en is opgebouwd samen met het bedrijfsleven en expertisecentra op MBO-, HBO- en WO-niveau.

De Oostflank ontwikkelt een stuwend economisch ecosysteem vanuit kansrijke sectoren zoals ICT/Tech/data, logistiek, toerisme, circulaire economie & energietransitie en voedsel-technologie.

ICT/Tech/data is een groeisector die prima gedijt in stedelijke omgevingen en goed bereikbare centra. De Oostflank biedt daarnaast alle ruimte voor zzp'ers in woongebieden of kantoren op bijzondere plekken, bijvoorbeeld langs de kust. De Oostflank is nu al een logistieke hotspot in Nederland, en bouwt deze nog verder uit. Op hoogwaardige bedrijventerreinen aan de randen van Almere, Lelystad en Zeewolde en bij Lelystad Airport is ruimte voor grootschalige productie en logistiek. Onderscheidende kwaliteiten zijn multimodaliteit, achterlandverbindingen (A1 en A6), aantakking op de ringen van de MRA (Houtribdijk en A27) en voldoende ruimte voor zeer grote kavels.

De Oostflank benut het toeristisch en recreatief potentieel van de kusten van Almere en Lelystad (Lelystad Bataviakust, de kustlijn van Almere Haven tot Almere Pampus). Het IJmeer ontwikkelt zich tot het recreatieve blauwe hart van de MRA. Nationaal Park Nieuw Land wordt benut voor water- en natuurrecreatie.

Circulaire economie en energietransitie is voor de Oostflank een kansrijke sector, omdat circulariteit als een rode draad door alle mogelijke economische thema's loopt. In de Oostflank is genoeg plek voor grote ruimtevragers vanuit duurzame energie en circulaire economie.

De Oostflank zet in op voedseltechnologie. De Oostflank bouwt dit profiel uit via onderwijs (Aeres hogeschool, WUR Lelystad) en dient als proeftuin voor landbouw en voedselinnovatie, onder meer door de aanwezige stadslandbouw in Oosterwold, de Floriade en de Flevolandse landbouwgebieden.



De Flevolandse werklocaties spelen een significante rol bij het uitplaatsen van bedrijvigheid en werkgelegenheid uit de kern van de MRA. De Oostflank geeft hierbij voorrang aan bedrijven die passend zijn bij de genoemde kansrijke sectoren. In Flevoland is voldoende fysieke ruimte, voldoende milieuruimte, betaalbare ruimte en daadkracht om hier invulling aan te geven.

Stedelijke economie



Meer ruimte en faciliteiten voor (collectief) werken in de wijken

Ruimte voor voedsel-innovaties in Flevoland



Recreatie als belangrijke economische kracht. Met name aan de kusten van Almere, Lelystad en Gooi en Vechtstreek.

Een datacenter als katalysator voor de ICT/Tech-sector



-  ICT/Tech/Data
-  Logistiek
-  Recreatie
-  Circulaire economie & energietransitie
-  Voedseltechnologie

3 STERKE EN VEERKRACHTIGE SAMENLEVING



De Oostflank kent kwetsbaarheden in sociaal-maatschappelijk en sociaaleconomisch opzicht. Daarom gaat de Oostflank fors investeren in de samenleving. In 2050 is de Oostflank sterk en veerkrachtig. Er is alle ruimte voor een diversiteit van doelgroepen. De Oostflank is er voor iedereen: jong, oud, rijk en mensen die minder te besteden hebben, alleenstaanden en gezinnen.

De Oostflank wordt een regio van sociale gelijkheid, een ongedeelde samenleving. In wijken is sprake van een gedifferentieerd woningaanbod. De Oostflank heeft in de toekomst uitstekend onderwijs op alle niveaus. Goed onderwijs voor iedereen ongeacht afkomst is de beste maatregel voor het vergroten van kansengelijkheid en een veerkrachtige en toekomstbestendige arbeidsmarkt. De Oostflank heeft in de toekomst goed opgeleid personeel, passend bij het economisch profiel. Niet alleen de Oostflank, maar de hele MRA plukt hier de vruchten van. Er komt een

Uitstekend onderwijs op alle niveaus



uitstekend en gevarieerd opleidingsaanbod. De Oostflank stimuleert de ontwikkeling van individuele competenties en kansengelijkheid. Werken, leren en zinvol meedoen dragen daaraan bij.

De Oostflank verbetert bestaande wijken. De fysieke vraagstukken (onder meer beheer en onderhoud) worden in samenhang met de sociale vraagstukken opgepakt. Er is ruimte voor diversiteit in stedelijke cultuur, voldoende ondersteuning voor kwetsbare inwoners, en er zijn betekenisvolle ontmoetingsplekken. Daarnaast biedt de Oostflank ruimte voor wonen én werken in de wijken. De overheid werkt samen met bewoners, ondernemers en

andere partners aan de opgaven die in wijken en buurten spelen. In de Oostflank zijn plekken waar mensen gestimuleerd worden om buiten te zijn en te bewegen. En er zijn goede verbindingen naar andere delen van de regio, zodat mensen makkelijk bij werk, winkels, onderwijs en culturele voorzieningen kunnen komen.



Oostflank: compleet en integraal onderdeel MRA

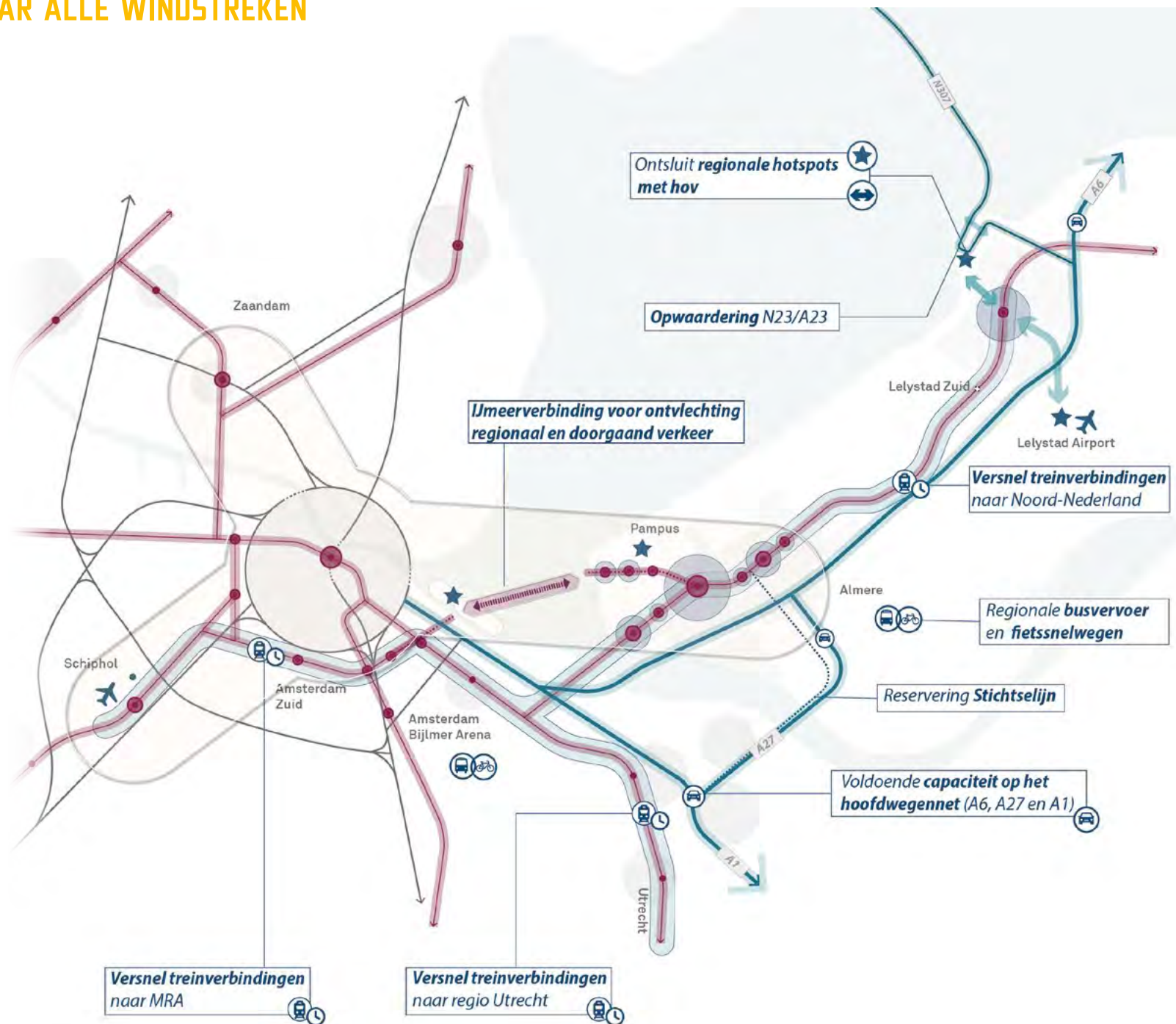
Sociale verbondenheid



Werk & Onderwijs

**DE OOSTFLANK MET EEN STERKE EN VEERKRACHTIGE SAMENLEVING.
ONLOSMAKELIJK ONDERDEEL VAN DE MRA**

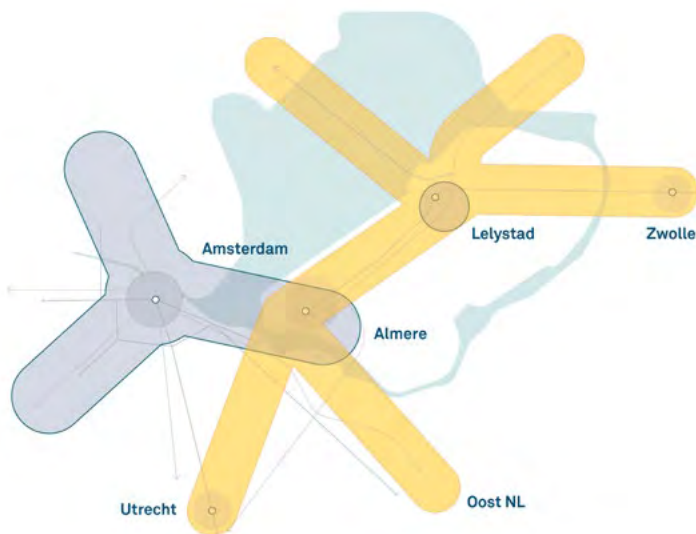
4 BEREIKBAAR NAAR ALLE WINDSTREKEN



De Oostflank heeft snelle verbindingen naar alle windstreken. Maar deze zijn nog niet altijd fijnmazig genoeg en zijn niet berekend op groei. In 2050 heeft de Oostflank snelle verbindingen naar alle windstreken die deze groei op een robuuste manier opvangen. De komende tijd vraagt dit vooral om een betere integratie met het OV-netwerk van de MRA.

De Oostflank is de oostelijke poort van de MRA. Dit biedt kansen voor economische ontwikkelingen, stedelijke knooppuntontwikkeling en multimodale overstappunten tussen nationale en regionale netwerken. Dit alles vraagt optimale, snelle en duurzame verbindingen tussen de

verschillende netwerken. Vanuit de ingezette koers (Rijksstructuurvisie RRAAM, 2013) is de IJmeerverbinding hiervoor nog steeds de 'stip op de horizon'. Het metronetwerk van de MRA maakt de komende jaren een schaa sprong. De Oostflank wordt met de IJmeerverbinding optimaal aangetakt op het metronetwerk. Dit zorgt voor een ontvlechting van regionaal en doorgaand verkeer en biedt de ruimte voor een verdere doorgroei van de Oostflank. Dit wordt onderzocht in het MIRT Onderzoek Amsterdam Bay Area. Niet alleen de verbinding met de overige delen van de MRA is van belang. Ook naar het noorden en het oosten zijn goede verbindingen essentieel.



Oostflank 'Poort van MRA' en bereikbaar naar alle windstreken

Er is blijvend aandacht nodig voor een passende ontsluiting van de Oostflank op het vlak van weg en openbaar vervoer. De Oostflank zet in op:

- Versnelling van het openbaar vervoer door snellere treinverbindingen van de Oostflank naar de andere delen van de MRA, naar Noord-Nederland en naar de regio Utrecht.
- Ontsluiting van regionale *hotspots* met hoogwaardig openbaar vervoer middels robuuste en snelle verbindingen: Bataviakwartier, Lelystad Airport, Nationaal Park Nieuw Land (Lelystad Zuid), Amsterdam IJburg, Centraal Almere en Almere Pampus. De (multimodale) IJmeerverbinding is hierbij de stip op de horizon.
- Ontwikkeling van regionaal busvervoer (o.a. Zeewolde-Almere) en regionale fietssnelwegen die aantakken op de stedelijke systemen van Lelystad, Almere, Amsterdam en Gooi en Vechtstreek.
- Voldoende capaciteit op het hoofdwegennet (A6, A27, A1 en N23/A23) om de doorstroming en bereikbaarheid te kunnen garanderen.

De Oostflank kiest zoveel mogelijk voor duurzame vormen van mobiliteit. Daarom hebben investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer (trein, metro) en fietssnelwegen prioriteit ten opzichte van investeringen in het hoofdwegennet.

HET DOOR PARTIJEN ONDERSCHREVEN TOEKOMSTPERSPECTIEF ZOALS VERWOORD IN DE BESTUURSOVEREENKOMST RRAAM BEHOREND BIJ DE RIJKSSTRUCTUURVISIE AMSTERDAM ALMERE MARKERMEER.

“In het toekomstperspectief is de stad Almere inclusief de nieuwe woninglocaties goed bereikbaar. Het toekomstige Almere wordt verdergaand verankerd in het stedelijk regionaal netwerk. De (multimodale) IJmeerverbinding is hierbij de stip op de horizon, gekoppeld aan de ontwikkeling van Almere Pampus. De IJmeerverbinding is een regionaal metro-achtig systeem dat loopt tussen Almere Centrum (via Almere Pampus en IJburg) en Amsterdam Zuid. Een IJmeerverbinding naar Amsterdam Centraal en een IJmeerweg in combinatie met een OV-verbinding blijven voor het Rijk een optie. In het vervolgonderzoek worden meerdere alternatieven voor de ontsluiting van Almere Pampus meegenomen, waaronder ook een ontsluiting via de Hollandse Brug.”

DE INZET VAN DE METROPOOLREGIO AMSTERDAM VOOR EEN OV SCHAALSPRONG

De MRA is een stedelijke regio, die in de praktijk functioneert als één grote stad met 2,5 miljoen inwoners, 300.000 bedrijven en 1,5 miljoen banen. De MRA beschikt over een rijke variatie aan woonmilieus, een aantrekkelijk stedelijk voorzieningenaanbod en volop recreatiemogelijkheden in buitengebieden. In combinatie met een uitstekende (inter)nationale bereikbaarheid zorgt dit ervoor, dat Nederland hoog in de mondiale ranglijsten staat van meest competitieve landen. De hoogwaardige fysieke en digitale infrastructuur is daarvoor een belangrijke randvoorwaarde.

De MRA is een economische groeimotor en doet mee in de internationale top. Het aandeel van de MRA in het Bruto Nationaal Product is ruim 20%. De MRA heeft een op landelijke schaal onovertroffen aantrekkingskracht: op woningzoekenden, op bedrijven, op toeristen en op ondernemende, energieke mensen, die de regio voorzien van de nodige impulsen. Dat is hard nodig voor een goed functionerende regio voor iedereen. De MRA kent het hoogste aantal dagelijkse woon-werkreizen en het drukst bereden spoornetwerk van Nederland. Dit zorgt voor veel verkeersbewegingen. Met Schiphol en de haven als (inter)nationale knooppunten in lucht- en scheepvaart voor Nederland, is de MRA van groot belang in een periode van economisch herstel. Maar het mobiliteitssysteem van de MRA heeft de grens bereikt. Meer reizigers kan het spoornet niet aan en dat geldt ook voor het wegennet.

In Nederland, maar uitdrukkelijk in de MRA, kampen we bovendien met een enorme, historische woningnood. Recente bevolkingsprognoses laten zien dat de druk op de woningmarkt nog groter zal worden. De MRA heeft met de minister van Wonen afspraken gemaakt om voor 2040 250.000 woningen te bouwen, waarvan 175.000 versneld vóór 2030 om de tekorten in te kunnen lopen. Dit kan alleen gerealiseerd worden als bereikbaarheid wordt gewaarborgd.

De MRA wil en kan een belangrijk bijdrage leveren aan het te boven komen van de nationale economische crisis. En dat gaat maar op één manier: door te investeren. Samen met het Rijk.

4 ingrepen voor stad, regio, Nederland en Noord West Europa

Om de economie te laten groeien en om mensen in bereikbare buurten te laten wonen, is een schaalprong in de OV-bereikbaarheid van de metropoolregio essentieel. Wij willen ook na 2030 op een hoogwaardige manier verder groeien en verstedelijken. Het mobiliteitsnetwerk in de metropoolregio heeft, ondanks de grote rijksinvesteringen van de afgelopen decennia, haar

grenzen bereikt. Het is een gezamenlijke opgave van rijk en regio om in deze dynamiek een aantrekkelijk woon- en vestigingsklimaat te behouden.

Hoe wil de MRA dit bereiken? Met een totaalaanpak, gebaseerd op kort gezegd vier ingrepen:

1 Verdichting

Wij willen met de bouw van woningen en werkplekken verdichten rondom OV-knooppunten, waarmee we ervoor zorgen dat het netwerk maximaal rendement oplevert.

2 Verbetering

Wij willen het regionale openbaar vervoer- en het nationale spoornetwerk verbeteren om woon- en werkgebieden in de MRA te ontsluiten door knelpunten aan te pakken en de capaciteit te vergroten. Hiermee wordt duurzame verstedelijking mogelijk, het autoverkeer in de regio gereduceerd én de overstapdruk op de treinstations verminderd.

3 Ontvlechting

Verder willen we het nationale en het regionale spoornet ontvlechten om ruimte op het spoor vrij te spelen, zodat er hoogfrequenter tussen de metropoolregio en de landsdelen kan worden gereisd. Met ontvlechten kiezen we ook voor netwerkzekerheid. Spoorprojecten worden steeds complexer en bieden bij oplevering niet altijd de voorspelde capaciteitsverruiming.

4 Substitutie

Tot slot verder willen we korte afstandsreizen per vliegtuig vervangen door internationale treinen. Zo dragen we bij aan de (inter)nationale klimaatdoelstellingen, zoals de reductie van CO₂- en stikstofuitstoot.

Rijk en regio werken samen aan deze opgaven binnen het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBAB) en de Verstedelijkingsstrategie MRA, en de MRA neemt deel in het landelijk OV Toekomstbeeld van het Rijk. De regio neemt daarbinnen het voortouw met investeringen in het regionale OV- en fietsnetwerk en de bijbehorende hubs. Ook zet de regio actief in op verstedelijking rondom bestaande infrastructuur, zoals in Amsterdam-Zuidoost en stedelijke knopen als Haarlem, Almere en Lelystad, Zaanstad en Purmerend en Hilversum. Daarnaast maken

wij ons sterk voor de relaties met de Kop van Noord-Holland en overig Flevoland en de overige landsdelen en het buitenland. Het Rijk werkt nauw met de regio samen aan de verbetering van het spoornetwerk in de projecten OV SAAL, PHS Amsterdam Centraal, Zuidasdok en de multi-modale knoop Schiphol. Ook draagt het Rijk bij met investeringen in het fietsnetwerk en op de knooppunten. Dit zijn broodnodige ontwikkelingen die invulling geven aan de ingrepen 1 en 2. Voor de 2 laatste ingrepen; ontvlechting op het spoor en de substitutie van vliegtuig naar trein zijn drie grote aanpassingen op het Amsterdamse metronet nodig: het doortrekken van de Noord-Zuidlijn van station Amsterdam-Zuid via Schiphol naar Hoofddorp, het sluiten van de Ringlijn en de IJmeerverbinding. Noodzakelijk is de realisatie van deze verbindingen tussen 2025 en 2035. Het alternatief, uitbreiding van het spoornetwerk, is ongeveer twee keer zo duur en ontsluit de nieuwe ontwikkelgebieden onvoldoende.

IJmeerverbinding (2030-2035)

De oostkant van de MRA speelt de komende decennia een belangrijke rol in de groei van de metropoolregio. De komende jaren kunnen hier ten minste 75.000 woningen worden gerealiseerd. Ook de werkgelegenheidsontwikkeling in dit gebied is fors. Met de ontwikkeling van deze verbinding kan snel worden gestart. De verstedelijking vindt eerst plaats in IJburg en rondom de Almeerse stations (25.000 woningen). Vanwege de grote opgave is het onvermijdelijk dat spoedig wordt gevolgd door de ontwikkeling van het nieuwe stadsdeel Almere Pampus met 25.000 tot 35.000 woningen. Het gaat hier om een hoogstedelijke gebiedsontwikkeling, die zonder al te grote planologische belemmeringen snel tot ontwikkeling kan worden gebracht. Een tijdige OV-ontsluiting is essentieel voor Almere Pampus, anders kunnen genoemde aantallen woningen en type verstedelijking niet worden ontwikkeld.

De OV-bereikbaarheid moet langs deze ontwikkelingsrichting gaan. Met de nieuwe OV SAAL MLT-dienstregeling wordt de capaciteit van de Flevolijn en de Zuidtak op de spoorring Amsterdam maximaal benut. Dit zal de reizigersgroei, voortkomend uit de verdichting rondom de Almeerse stations, en de autonome groei op de Flevolijn net kunnen opvangen. Voor verdere groei op de Oostflank is uitbreiding van infrastructuur nodig. Uitbreiding van het huidige spoor kost miljarden en de inpassing bij Weesp is zeer complex. Net als aan de westkant van de MRA is daarom ook hier de meest voor de hand liggende oplossing om het netwerk te ontvlechten. Met de komst van de IJmeerverbinding wordt voorkomen dat de woningbouw aan de oostkant

stilvalt. De verbinding draagt bij aan het vergroten van de bereikbaarheid van de economische toplocaties in de MRA en leidt tot een hoger aandeel van het openbaar vervoer in de verplaatsingen tussen Almere en Amsterdam. Tegelijkertijd kan deze verbinding de sprinters tussen Almere en de Amsterdamse Zuidtak vervangen, waardoor meer ruimte ontstaat voor snellere treinen naar onder meer het noorden en oosten van Nederland en naar Duitsland.

Doortrekking van de Noord-Zuidlijn naar Hoofddorp (<2030)

De zuidwestkant van de MRA is met onder meer Schiphol en de Zuidas een internationale economische motor van groot belang. De bereikbaarheid van deze “motor” staat onder druk, terwijl volop ontwikkeld wordt in Schinkelkwartier, Zuidas en rond station Hoofddorp. De afgesproken investeringen in de multimodale knoop Schiphol en Zuidasdok zijn noodzakelijk. Maar let wel: de capaciteitsknelpunten zijn hardnekkig. Daarom is ontvlechting onvermijdelijk rond 2030. Door de overbelaste sprinters op dit traject te vervangen door een metroverbinding ontstaat transferruimte op de stations Schiphol en Amsterdam-Zuid én ruimte op het spoornet voor snellere treinen naar andere regio's in binnen en buitenland. Het is daarom essentieel en urgent dat snel gebouwd wordt aan deze toekomstbestendige oplossing die de veiligheid op lange termijn garandeert. Met deze investering kunnen ruim 22.000 nieuwe woningen en bijna 44.000 arbeidsplaatsen worden ontsloten en worden in combinatie met het sluiten van de Ringlijn acht treinpaden per uur voor (inter-)nationale treinen vrijgespeeld in de Schipholtunnel. De doortrekking van de Noord-Zuidlijn kan na 2025 worden voltooid, omdat het technisch afhankelijk is van de oplevering van het nieuwe metrostation op Zuidasdok (geplande oplevering eind 2024).

Sluiten van de Ringlijn (2030-2035)

De MRA wil de Ringlijn sluiten om een schaa sprong in het stedelijk OV te maken en de directe verbinding tussen Amsterdam-West en Amsterdam Centraal te creëren. Nadat de Ringlijn is gesloten, worden de sprinters vervangen door de metro. Daarbovenop is een grote metro-investering voorwaardelijk om de bouwproductie in Amsterdam aan de gang te houden en is het voorwaardelijk voor Haven-Stad (met ca. 70.000 woningen en 58.000 arbeidsplaatsen). Deze metroverbinding vergroot de gebruiksmogelijkheden van de metro-oosttunnel, speelt nog meer spoorcapaciteit vrij op de Westtak (dan alleen de doorgetrokken Noord-Zuidlijn) en vermindert de overstapdruk op Amsterdam Centraal. Ook de reismogelijkheden vanuit Noord-Holland Noord worden vergroot.

GEZOND LEVEN IN EEN REGIO VAN GROOTSE LANDSCHAPPEN

Dé kernkwaliteit van de Oostflank zijn de grootse landschappen. Hier kan men gezond wonen en leven met 'grootse landschappen om de hoek'. De Oostflank is daarin uniek binnen de MRA.



Inwoners van Zuidelijk Flevoland wonen vlak bij openbaar groen. De gemiddelde afstand tot openbaar groen is in de Oostflank lager dan waar ook in NL.

bron: CBS, 2015



Cultuurhistorische landschappen in 't Gooi



Geplande recreatieve landschappen in Flevoland, met name langs de kusten



De diverse Randmeren



Het vruchtbare Middengebied



Horsterwold. Groot loofbos in de polder



IJmeer: blauwe hart van de MRA



Nationaal Park Nieuw Land: grootste man-made natuurgebied

5 LANDSCHAPPEN VAN WERELDKLASSE



Het Nationaal Park Nieuw Land is het vlaggenschip van de Oostflank.

De Oostflank heeft unieke grootschalige landschappen. De ecologische kwaliteit is echter op sommige plekken onvoldoende, met name in het Markermeer-IJmeer. Daarom gaat de Oostflank biodiversiteit, de landschapswaarden en de ecologie versterken. Daarnaast zet de Oostflank deze landschappen in ter versterking van de kwaliteit van de leef- en woonomgeving, door ze aantrekkelijker te maken, ze te benutten voor circulaire en duurzaamheidsopgaven (energie, klimaatadaptatie) en door er innovatieve woonlandschappen aan toe te voegen. De landschappen bieden goede voorwaarden voor verdere ontwikkeling van recreatie en toerisme en zijn van betekenis voor het vestigingsklimaat.

Het Nationaal Park Nieuw Land is het vlaggenschip van de Oostflank: "Het grootste man-made natuurpark ter wereld!" De Oostflank zet in op verdere ontwikkeling van dit Nationaal Park aan de rand van de MRA, als essentiële schakel in de (inter)nationale ecologische natte hoofdstructuur. Dit gebeurt door versterking van de binnen- en buitendijkse wetlandskarakteristiek door vernatting en daaraan gekoppelde natuurontwikkeling. Verder komt er een brede beleefbare natuur-/ kustzone door de Marker Wadden met de Oostvaardersplassen te verbinden via nieuwe eilandjes, duinen en vooroevers. Bij Almere komen vooroevers of eilanden en een ecologische verbinding met de Lepelaarplassen.





De Oostflank investeert in stadsnatuur. Lelystad ligt midden in de natuur en ontleent hier haar nieuwe identiteit aan. Lelystad is "Hoofdstad van de nieuwe natuur", heeft een aantrekkelijke kust en een hoogwaardige entree van het Nationaal Park. Wie in Lelystad woont, woont in of nabij de natuur. Dit levert onderscheidende, groene woonmilieus op die nauwelijks aanwezig zijn in de MRA. In Almere is groen en water voor iedereen dichtbij. Ook in de toekomst, ook als Almere sterk groeit. Het omringende landschap reikt, via parken en grachten, tot in het hart van de stad en tot aan de voordeur van de bewoners.



Amsterdam Bay Area: de Oostflank zet de Bay Area neer als hét blauwe hart van de MRA. Amsterdam, Gooi en Vechtstreek en Flevoland ontwikkelen steeds meer naar de Baai toe. Ingezet wordt op het versterken van de recreatieve, ecologische en landschappelijke kwaliteiten en het functioneel en landschappelijk verbinden van de verschillende stedelijke gebieden rondom de baai. Het gebied krijgt kwalitatieve en diverse randzones: natuurlijk, kleinschalig en geleidelijk aan de kant van Het Gooi, groots en weids in Flevoland en contrastrijk tussen stad en water aan de Amsterdamse zijde. De Baai ontwikkelt zich tot een gebied met hoge ecologische waterkwaliteit, landschappelijke en recreatieve kwaliteiten met ruimte voor nieuwe eilanden, wetlands en vooroevers. Samen met Nationaal Park Nieuw Land en het IJsselmeergebied vormt het een cruciaal onderdeel van de natte ecologische structuur van Nederland.



Stadsnatuur als kernkwaliteit van de Oostflank

Met de ontwikkeling van Oosterwold ontstaat geleidelijk een hybride landschap waarin stedelijke functies met bijvoorbeeld (stads)landbouw, recreatie en natuur gaan mengen. Zo wordt de relatie tussen stad en landschap versterkt. In het landbouwhart zet de Oostflank in op maximaal behoud van de openheid en een ultieme beleving van het Mondriaanlandschap waarin agrarische erven als groene eilanden in de leegte liggen. Dit gebied blijft een belangrijke rol spelen als productiegebied van Nederland en is een schakel in de keten van voedselvernieuwing.

De Oostflank zet in op het inrichten van energielandschappen met een hoge ruimtelijke kwaliteit in plaats van het ad-hoc inpassen van losse initiatieven. Dit voorkomt generieke oplossingen die niet plek-specifiek zijn, en zorgt voor behoud van de samenhang en onderscheidende identiteiten van de polderlandschappen. Bij zonne-energie is het uitgangspunt

om eerst daken en restgronden te benutten en spaarzaam met landbouwgrond om te gaan. Bij de inrichting van landschappen met zonne-energie kiest de Oostflank voor het bundelen en combineren met andere opgaven zoals bijvoorbeeld biodiversiteit en klimaat.

De grote loofbossen van Zuid-Flevoland ziet de Oostflank als zeer waardevol. Loofbos op voedselrijke bodem is heel natuurlijk, maar in Europa nauwelijks aanwezig. Met name de grote aaneengesloten oppervlakten en relatief lage dichtheid aan paden dragen bij aan de natuurwaarden.

De randmeren vormen de overgang van Flevoland naar het 'oude land': intieme meren met hoge ecologische, cultuurhistorisch-landschappelijke en recreatieve kwaliteiten. Klein-schalige en intieme kusten aan de zuidzijde; strak en groots aan de noordzijde.

De Oostflank zet in op het herkenbaarder maken en accentueren van de entrees tot de polders, de etalage voor Flevoland. Sterkere contrasten tussen oud- en nieuw land, herstellende panorama's en zichten de polder in. Ook bij het realiseren van nieuwe entrees tot Flevoland zijn dit de uitgangspunten.



Historische kwaliteiten nabij het IJmeer in Gooi en Vechtstreek

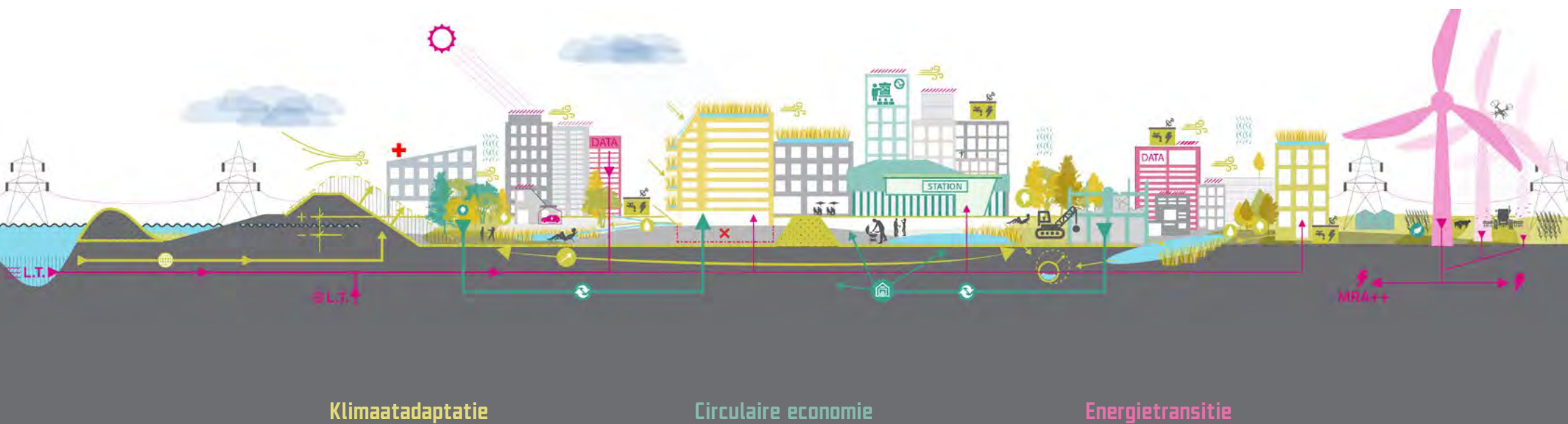


Het Horsterwold, een bijzonder loofbos met hoge natuurwaarden



6 KLIMAATBESTENDIGE, CIRCULAIRE EN ENERGIELEVERENDE REGIO

De Oostflank is in de toekomst een klimaatbestendige, circulaire en energieleverende regio. Alleen zo kan de Oostflank op een duurzame, verantwoorde en toekomstbestendige manier groeien.



Klimaatadaptatie

Nergens in Nederland is zoveel groen in stedelijke gebieden aanwezig als in de Oostflank. Dit geeft de Oostflank een goede uitgangspositie om ook in de toekomst klimaatadaptief te zijn. Groenblauwstructuren helpen water te managen en hebben tegelijkertijd een verkoelend effect. Bij nieuw te ontwikkelen stedelijk gebied houdt de Oostflank al in de ontwerpfase rekening met klimaatadaptatie. De Oostflank reserveert voldoende ruimte voor wateropvang en dijkverbreding- en verhoging. Vitale functies en kritische infrastructuur realiseert

de Oostflank op hoger gelegen locaties om overstromingsrisico te verminderen. In het algemeen geldt bij kritische infrastructuur dat de effecten van het falen van een netwerk bij een centraal gestuurd systeem groter zijn. Bij de ontwikkeling van energie-, watervoorziening- en telecomnetwerken wordt daarom ingezet op meer decentrale netwerken. Dit biedt mogelijkheden voor de energietransitie en circulariteit. In bestaand stedelijk gebied draagt het vergroten van de rioolcapaciteit bij aan de klimaatadaptatie, evenals het lokaal

opvangen van regenwater. Ook dient er aandacht te zijn voor het vergroenen van bestaande wijken, onder meer door de groenblauwe netwerken fijnmaziger te maken en ze dieper tot in de wijken door te laten dringen. En bij verdichting (meer bebouwing in een gebied) hoort automatisch een vergroeningsopgave. In Oosterwold is sprake van een forse bodemdaling. Hier ligt het voor de hand om uit te blijven gaan van een groene inrichting, en woningbouw te blijven toepassen in lage dichtheden.



Klimaatadaptatie

- Eilandenvorming en ondieptes voor de kust
- Ophoging creëren met materiaal van uitdieping IJmeer
- Vitale functies hoger gelegen
- Ruimte vrij voor dijkverbreding en -verhoging
- Verkoelende wind

- Binnendijk toevoegen voor compartimentering polder
- Wateropvang + hoogteverschil
- Ivm wateroverlast geen kelders en aanleggen drempels
- Groen-blauw zoveel mogelijk verbinden

- Vergroten rioolcapaciteit
- Blauwe en groene gevels en daken
- Groen-blauw structuren inzetten (waterberging, hitte-stress)
- Decentraal organiseren van energie, water en telecom

Circulaire economie

Nu al onderscheidt de Oostflank zich door enkele clusters van grootschalige circulaire economie. Hier bouwt de Oostflank op voort. De Oostflank fungeert in 2050 als motor en verwerker voor regionale kringlopen. De openbare ruimte en de gebouwde omgeving is dan volledig circulair.

De ontwikkeling naar een circulaire economie richt zich op drie onderwerpen die aansluiten bij de kwaliteiten en kenmerken van de Oostflank:

- 1 De Oostflank als een groene grondstoffenfabriek, voortbouwend op de krachtige landbouwsector en de aanwezige ruimte. Op het gebied van voedsel en bio-economie wordt de Oostflank een innovatief en productief grensgebied tussen het sterk verstedelijkte Amsterdam en de meer open, groene gebieden.

- 2 Gebiedsontwikkelingen in de Oostflank zijn circulair door circulaire bouwprincipes te hanteren zoals hergebruik van materialen, en waar mogelijk met gebruik van materialen zoals hout uit lokale productiebossen. Ook toepassingen als 100% circulair beton, CO₂-absorberend bouw materiaal, modulaire en demontabele bouw worden gemeengoed.
 - Voor lokaal hergebruik van materialen zijn locaties nodig voor opslag en recycling. Naast primaire productie, vindt verwerking van secundaire bouwmaterialen op regionale schaal plaats. Deze komen aan de randen van de stadsregio (nabij grote bouwopgaves), om voldoende volume te verwerken voor een sluitende business case en de retourlogistiek te beperken en slim in te kunnen richten.
 - De Oostflank positioneert zich als regio van circulaire bouw. Zuidelijk Flevoland fungeert als economisch knooppunt met water en bos als dragers van bestaande

en nieuwe woon- en werkmilieus. De komende jaren ligt de focus vooral op kennisontwikkeling (triple helix), nieuwe verwerkende industrie, en het experimenteren met houtbouw (met name in Almere).

- 3 Om circulaire economie te stimuleren ligt de uitdaging tot 2030 in het opschalen van de circulaire pilots, en het grootschalig toepassen van circulaire principes en verwerking van reststromen. De regio maakt gebruik van de ruimte en ontwikkelingsmogelijkheden door (nieuwe) circulaire bedrijvigheid een plek te bieden, die kansrijk zijn een echte bijdrage leveren aan de ontwikkeling van de circulaire economie en waar in de bredere MRA regio geen plaats voor is. Daarbij is de gehele regio nodig om de gewenste schaalgrootte te bereiken voor rendabele upcycleprocessen van reststromen.



Energietransitie

De Oostflank van de MRA is in de toekomst een energieleverende regio. De Oostflank heeft een goede uitgangspositie vanwege de relatief grote hoeveelheid windenergie die wordt opgewekt.

Ook in de toekomst wordt groene stroom in de Oostflank zo veel mogelijk grootschalig opgewekt met windturbines, zodat het niet ten koste gaat van de vruchtbare landbouwgronden. Zonnenvelden kunnen worden toegepast op restgronden en onder voorwaarden ook op landbouwgronden, zoals meervoudig ruimtegebruik. De belangrijkste toepassing van zonnepanelen is via zon op dak. In de meer cultuurhistorische landschappen van o.a. Gooi en Vechtstreek en de sterker verstedelijkte gebieden in en rondom Amsterdam vindt

grootschalige opwek met name langs infrastructurele lijnen plaats, en ook het water (IJmeer, Markermeer) kan worden benut voor zonne-energie als dit niet ten koste gaat van de biodiversiteit.

De gebouwde omgeving voorziet in de toekomst middels zonnepanelen in de eigen stroombehoefte. Nieuwbouw is dusdanig geïsoleerd dat grotendeels met lage temperatuur (LT) uit water, bodem of datacenters verwarmd kan worden (bij bestaande bouw zien we meer combinaties van duurzame warmteoplossingen). De Oostflank zet in op vestigingsbeleid waarmee toepassing van oliekoeling wordt afgedwongen en datacenters gesitueerd zijn nabij gebieden met een warmtevraag. Vloeistofgekoelde datacenters verbruiken minder

stroom en geven een hogere restwarmte af die geschikt is voor de verwarming van huizen. De overheden in de Oostflank stimuleren de innovatieve toepassing van oliekoeling. Belangrijk is ook dat bij de aanleg van warmtenetten koeling wordt meegenomen.

De Oostflank ontwikkelt een energiesysteem dat voldoende capaciteit heeft voor de verdubbelde stroomvraag, mede doordat vraag- en aanbod beter op elkaar is afgestemd, netverzwaringen zijn gerealiseerd en er nieuwe opslagmogelijkheden voor energie zijn (o.a. waterstof). Ook hoge temperatuur (HT) processen (industrie en logistiek) en moeilijk te isoleren vastgoed maken dankzij de toepassing van waterstof gebruik van duurzame energie.



COLOFON

Dit document is opgesteld in opdracht van het Bestuurlijk Overleg Almere 2.0

Jan Hoek (wethouder Almere)
Jan de Reus (Gedeputeerde Flevoland)
Julius Lindenbergh (wethouder Almere en Fondsbeheerder)
Rini Goos (Regioambassadeur Noordwest, Ministerie EZK en LNV)
ErikJan van Kempen (Programma Directeur-Generaal Omgevingswet, Ministerie BZK)
Anneloes van Boxtel (Projectdirecteur, Rijksvastgoedbedrijf)
Marieke van Doorninck (wethouder Amsterdam)

Stuurgroep Handelingsperspectief

Anneloes van Boxtel (Rijksvastgoedbedrijf)
Maarten van Poelgeest (AEF)
Philippe Spapens (provincie Flevoland)
Martijn Rengelink (gemeente Almere)
Rini Goos (Ministerie EZK en LNV)
Erik Pasveer (gemeente Amsterdam)
Regina Oosting (Ministerie BZK)
Boris Buffing (Almere 2.0)

Kernteam Atelier/ Cockpit Handelingsperspectief

Ivonne de Nood (Almere 2.0)
Ad de Bont (Urhahn)
Renze Borkent (gemeente Almere)
Ad Otte (provincie Flevoland)
Mirte van der Vliet (Almere 2.0)
Karen Heijne (Almere 2.0)
Marie-José Deckers (Almere 2.0)
Georgia Ion (Urhahn)
Amrieta Changoer (Almere 2.0)
Aretha Le Noble (Almere 2.0)
Ellen van Heest (Almere 2.0)
Harry Zondag (gemeente Almere)

Kernteam werkplaats Toekomstbestendige Stad

Guido Wallagh (Almere 2.0)
Dylhan Groenendijk (Almere 2.0)
Juliette Kollaard (gemeente Almere)
Khadija Imaalitane (gemeente Almere)
Maartje Bekkers (gemeente Almere)
Jessica Tjon Atsoi (Urhahn)
Lizette Kok (Almere 2.0)

Kernteam werkplaats Baai ism MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area

Anne Blankert (gemeente Amsterdam)
Marie-José Deckers (Almere 2.0)
Mark Eker (provincie Noord Holland)
Joris Feis (Vervoerregio Amsterdam)
Ton Garritsen (Rijkswaterstaat)
Frans Hasselaar (Vervoerregio Amsterdam)
Frank van Heest (provincie Flevoland)
Bart Heinz (Ministerie IenW)
Inge van Huffelen (Rijksvastgoedbedrijf)
Wim Kaljouw (provincie Flevoland)
Saskia Korevaar (Rijkswaterstaat)
Maarten Lankester (Urhahn)
Wouter Gaijkema (Urhahn)
Harold Lek (Almere 2.0)
Jacco Maissan (provincie Flevoland)
Jelle Postma (VINU)
Bas Schimmel (Ministerie IenW)
Nienke Siekerman (Rijkswaterstaat)
Tatjana Stenfert (VINU)
Frans Trooster (Ministerie IenW)
Arnoud Turkstra (provincie Flevoland)
Marieke de Vries (Ministerie BZK)
Michiel Veldkamp (provincie Noord Holland)
Christiaan van Zanten (regio Gooi en Vechtstreek)
Harry Zondag (gemeente Almere)
Lieneke Zuilhof (Rijkswaterstaat)

Kernteam werkplaats Almere Centraal

Paula Verhoeven (Almere 2.0)
Dylhan Groenendijk (Almere 2.0)
Judith Lekkerkerker (gemeente Almere)
Wendy van Kessel (Urhahn)
Danny Louwerse (gemeente Almere)
Korien Jurgens (Almere 2.0)
Milan Oosterling (Urhahn)

Kernteam werkplaats Oosterwold

Ivonne de Nood (Almere 2.0)
Kevin van Engelshoven (Almere 2.0)
Janet Leeffers (gemeente Almere)
Harry Zondag (gemeente Almere)
Wouter den Dekker (Rijksvastgoedbedrijf)
Ad de Bont (Urhahn)

Bestuurlijke en maatschappelijke dialoog

Maarten van Poelgeest (Almere 2.0)

Post uit de Stad

Saskia Beer (Almere 2.0)

Clankbordgroep

Maarten van Poelgeest (Almere 2.0)
Andy van den Dobbelaar (TU Delft)
Paul Gerretsen (Vereniging DeltaMetropool)
Henri de Groot (Vrije Universiteit Amsterdam)
Farid Tabarki (Studio Zeitgeist)
Esther Geuting (Stec groep)

Met inhoudelijke bijdrage van:

Anja de Graaff (gemeente Almere)
Anne Kets (gemeente Almere)
Anne Marie van Osch (gemeente Almere)
Annerieke Veldkamp (provincie Flevoland)
Anton Smets (provincie Flevoland)
Araf Ahmadali (gemeente Amsterdam)
Arie-Willem Bijl (Over Morgen)
Arthur Bouvy (Economic Board Almere)

Astrid Madsen (Adviseur Energie & klimaat)
Astrid Sanson (Gemeente Rotterdam)
Barry Rijnbeek (provincie Flevoland)
Bart van der Heijden (gemeente Amsterdam)
Bart Boon (Ministerie BZK)
Bart Groen (gemeente Amsterdam)
Bert Oldewarris (gemeente Zeewolde)
Boukje Elgersma (gemeente Almere)
Bram Ronnes (gemeente Almere)
Carin Ogier (Almere 2.0)
Carina van Dijk (provincie Flevoland)
Christiaan Sleurink (gemeente Almere)
Claudia Laumans (gemeente Almere)
Daniël de Wit (provincie Flevoland)
David Kooistra (provincie Flevoland)
Debbie Siemon (gemeente Almere)
Dennis Menting (gemeente Almere)
Derk Jan Somsen (gemeente Almere)
Dick Everwijn (gemeente Lelystad)
Ellen Perik (gemeente Rotterdam)
Ellen van Heest (Almere 2.0)
Ellen van Poorten (gemeente Almere)
Elsbeth Rademaker (provincie Flevoland)
Erica Haffmans (gemeente Almere)
Erik van Hoogstraten (provincie Utrecht)
Errik Buursink (gemeente Amsterdam)
Erwin Lindeijer (gemeente Almere)
Esther Agricola (gemeente Amsterdam)
Esther van Garderen (gemeente Almere)
Femke Schaafsma (gemeente Almere)
Fokko Kuik (gemeente Amsterdam)
Frank Kramer (gemeente Almere)
Frank van der Lustgraaf (gemeente Amsterdam)
Freek Rebel (gemeente Almere)
Geert Kloppenburg (Strategisch Adviseur Bereikbaarheid)
Gerard Roemers (Metabolic)
Gerda Dekker (provincie Flevoland)
Gert-Jan van de Bovenkamp (gemeente Almere)
Guido Hooiveld (gemeente Almere)
Guido Vermeer (gemeente Lelystad)

Harmen Otto Smedes (gemeente Almere)
Helen van Duin (gemeente Almere)
Henriette Muller (provincie Flevoland)
Herald van Heerde (provincie Flevoland)
Hester Kersten (gemeente Almere)
Hillebrand Koning (provincie Flevoland)
Hinne Paul Krolis (gemeente Almere)
Ineke Beukers (provincie Flevoland)
Ivan Nio (NIO Stedelijk Onderzoek & Advies)
Jacko van der Meulen (gemeente Almere)
Jacqueline Tellinga (gemeente Almere)
Jacques Vink (Ruimtelab)
Jan de Jong (Ministerie EZK en LNV)
Jan Vogel (gemeente Almere)
Jan Dirk Hoekstra (H+N+S)
Jan Eelco Jansma (Wageningen Universiteit)
Janine van den Bos (provincie Flevoland)
Janneke Greveling (gemeente Zwolle)
Jeffrey Wassink (gemeente Almere)
Jeroen van Haaren (Erasmus Centre UTP)
Jeroen Lubbers (gemeente Almere)
Jikke Balkema (Waterschap Zuiderzeeland)
Jo van der Veen (gemeente Almere)
John Wieland (gemeente Almere)
Jolanda Ebbelaar (gemeente Almere)
Joost Gottmer (provincie Flevoland)
Joost Hagens (Bureau Buiten)
Joost van den Hoek (Inbo)
Jordy van Slooten (regio Gooi- en Vechtstreek)
Jorrit Vervoordeldonk (Metabolic)
Jorn Pet (gemeente Lelystad)
Jos Gadet (gemeente Amsterdam)
Kasper Spaan (Waternet)
Kees Dignum (gemeente Amsterdam)
Kim Derks (gemeente Almere)
Klaas Dijkhuis (gemeente Almere)
Klaas Jan Wardenaar (Smartland)
Koen de Boer (gemeente Amsterdam)
Koos van Zaanen (gemeente Amsterdam)
Leanne Broekman (gemeente Almere)

Leon Emmen (Smartland)
Levi Salet (Rijksvastgoedbedrijf)
Lex Brans (gemeente Amsterdam)
Lianne Hulsebosch (gemeente Amsterdam)
Liesl Vivier (gemeente Almere)
Linda Rijnboutt (gemeente Almere)
Lucas Veeger (gemeente Almere)
Maaïke Kriele (gemeente Almere)
Maarten Hulstijn (gemeente Almere)
Maarten Nip (gemeente Almere)
Maarten van t Eind (gemeente Almere)
Marc Stanesco (gemeente Almere)
Marcel Belt (gemeente Leiden)
Marco te Brömmelstroet (Universiteit van Amsterdam)
Margreet Schotman (gemeente Almere)
Margriet van de Velde (gemeente Lelystad)
Marijke Godschalk (gemeente Amsterdam)
Marja van Nieuwkoop (gemeente Amsterdam)
Mark Spetter (provincie Flevoland)
Marrit van Dijk (gemeente Almere)
Martijn Bos (provincie Noord-Holland)
Martijn Veenstra (gemeente Amsterdam)
Mathijs Tuynman (gemeente Almere)
Matthijs Bouw (One Architecture)
Mattijs Pagie (gemeente Almere)
Maureen van Eijk (gemeente Amsterdam)
Mayte de Vries (gemeente Almere)
Melanie Koning (provincie Flevoland)
Menno van Vliet (gemeente Almere)
Merel Knoppe (gemeente Almere)
Michelle Dalmulder (gemeente Almere)
Michelle Provoost (International New Town Institute)
Miriam Appelman (gemeente Almere)
Miriam van Lierop (gemeente Rotterdam)
Mirjam Boon (gemeente Almere)
Nik Smit (Almere Citymarketing)
Nikkie Gerritsen (gemeente Almere)
Oedsen Boersma (SITE Urban Development)
Paul Eradus (gemeente Almere)
Paul van Grieken (gemeente Almere)

Paul van Hoek (gemeente Amsterdam)
Paul Mulder (gemeente Almere)
Peter Post (gemeente Almere)
Peter Slot (gemeente Almere)
Pieter Tordoir (Universiteit van Amsterdam)
Rebecca Meershoek (provincie Flevoland)
Ria van Dijk (gemeente Almere)
Riette Bosch (Rijksvastgoedbedrijf)
Rob Leenen (gemeente Almere)
Robert Jan Moorman (gemeente Lelystad)
Roel Wolters (Smartland)
Ronald Akkermans (provincie Flevoland)
Rowena Kuijper (regio Gooi- en Vechtstreek)
Roy Nijboer (provincie Flevoland)
Ruben van den Berg (gemeente Amsterdam)
Sander Kinneging (gemeente Almere)
Sander van Voorn (gemeente Almere)
Sanne van der Lelij (gemeente Amsterdam)
Sanz Magali (Smartland)
Sarah Benschop (gemeente Almere)
Saskia Boekstal (gemeente Almere)
Saskia Newrly (Ministerie BZK)
Siemen Tjalsma (gemeente Almere)
Simon Brester (gemeente Almere)
Tamara Streefland (Metabolic)
Tanya van Huissteden (provincie Flevoland)
Theun Schaaf (Rijkswaterstaat)
Thijs de Wit (gemeente Amsterdam)
Thijs van der Steeg (gemeente Almere)
Tineke Lupi (Almere 2.0)
Ton Bossink (provincie Noord-Holland)
Ton Eggenhuizen (gemeente Almere)
Walter Manshanden (Netherlands Economic Observatory)
Werner Brouwer (gemeente Almere)
William Stokman (gemeente Amsterdam)
Wilma Beerda (gemeente Almere)
Wim Veelen (P2)
Wouter Smit (gemeente Almere)

Ruimtelijk ontwerp, kaarten en schema's

Urhahn Stedenbouw & Strategie, Amsterdam



Grafische vormgeving

Toon van Lieshout, CO3, Amsterdam

Het copyright van foto's berust bij de gemeente Almere en Urhahn. Diverse foto's zijn gevonden op internet. Dit document is niet voor commercieel gebruik. Mocht er toch bezwaar zijn tegen het gebruik van een foto, neem dan contact op met de auteurs.

Oktober 2020



